

ESTUDIOS

ENFOQUES EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

JULIÁN MORA ALISEDA
COORDINADOR

INCLUYE LIBRO ELECTRÓNICO
THOMSON REUTERS PROVIEW™

THOMSON REUTERS
ARANZADI

2018 - 10 - 24

Enfoques en la Planificación Territorial y Urbanística. 1ª ed., enero 2018

Prólogo

Prólogo.

Es una gran satisfacción para mí prologar esta obra conjunta sobre los «Enfoques en la Planificación Territorial y Urbanística», donde contamos con 34 aportaciones científicas desde diferentes perspectivas transdisciplinares, dado el origen académico de los 64 colaboradores (arquitectos, geógrafos, juristas, ingenieros, sociólogos, economistas, antropólogos, etc.)

Son las distintas áreas tratadas y las diferentes perspectivas aplicadas al tema territorial, tanto teóricas como metodológicas, las que hacen que esta obra posea una gran actualidad y rigor al analizar una realidad siempre mutante y poliédrica.

El territorio, tras la publicación de la Carta Europea, ha adquirido carta de naturaleza como disciplina académica, como objeto científico, como técnica administrativa (marco jurídico) y como política de intervención para corregir disfuncionalidades en las estructuras productivas y mitigar las disparidades sociales.

Siendo conscientes de todo ello, y considerando que el territorio es el espacio donde se plasman no sólo los factores fisiográficos y naturales (geomorfología, geología, clima, hidrografía, vegetación y fauna) sino también los antrópicos (sistemas de poblamiento, usos del suelo, red de infraestructuras y equipamientos, estructura socio-económica, identidad cultural y el marco político-institucional) es por lo que hemos invitado a este amplio y heterogéneo grupo de especialistas internacionales, para que hagan públicas sus aportaciones científicas y reflexiones sobre estas cuestiones.

El territorio, consiguientemente, es la base sobre la que se asientan todas las actividades humanas, que a su vez lo modelan y alteran en función de su desarrollo tecnológico o de sus aptitudes (vocación del territorio para determinadas actividades agrícolas, mineras, forestales...), modelo económico, esquemas culturales y densidades demográficas. En este punto, es casi coincidente con el propio concepto de paisaje (natural, rural, urbano, etc.) pero con la diferencia de que, al estar delimitado administrativamente y caracterizado geográficamente, es objeto de intervención política para impulsar, controlar o reorientar las dinámicas espaciales tendentes hacia una mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, incluyendo la preservación ambiental a través de la compatibilidad entre la economía y el uso racional de los recursos naturales.

En ese sentido, la ordenación del territorio, en su acepción más generalizada, se define, como una técnica para delimitar los espacios geográficos según sus aptitudes para soportar con el menor impacto los diferentes usos del suelo, compatibilizando desarrollo socioeconómico y preservación ambiental. Todo ese proceso se enmarca en una serie de herramientas jurídicas conformadas por normas, programas, directrices y planes, que orientan y regulan las actuaciones y procesos de asentamiento sobre el territorio, integrador y coordinador de las políticas públicas con incidencia en el espacio físico delimitado para su planificación. Supone una vertebración de las políticas específicas sectoriales que pueden afectar de forma directa o indirecta al territorio, como en este libro

conjunto se pone de manifiesto.

En cualquier caso, como evidencian varios autores, hay que diferenciar siempre entre Planificación Económica (agregado de políticas con incidencia territorial, especialmente las apoyadas en la legislación sectorial y la política regional) y Planificación Física (proceso de determinación de los usos del suelo –urbano, urbanizable, no urbanizable y protegido–, de «generación física» del territorio ordenado y delimitado cartográficamente). No obstante, hay que considerar que la planificación económica, en modelo de libre mercado, establece recomendaciones u orientaciones a los actores privados, mientras que la planificación física, es una función pública, que obliga a todos los sectores a su cumplimiento, en las escalas local (urbanismo), regional (ordenación territorial) o estatal (legislación sectorial de infraestructuras, hidrografía, agricultura, medioambiente...), mediante el establecimiento de zonificaciones.

Deseamos que estos enfoques sobre el territorio sean del agrado de los profesionales que se preocupan y ocupan del mismo como materia científica y pedagógica, así como a los estudiantes o interesados que se acercan con inquietud, sirviéndoles para afianzar conceptos y difundir experiencias.

Prof. Dr. Julián Mora Aliseda

Catedrático Acreditado de Universidad. España

Ex Catedrático de la Universidad Técnica de Lisboa

Doctorado en Geografía y Ordenación Territorial. Uex

Doctorado en Sociología. Univ. Complutense de Madrid.

Diplomado en Ingeniería del Territorio. Univ. Politécnica de Valencia

Máster en Desarrollo Local y Estrategias Ambientales

Máster en Urbanismo y Ordenación Territorial

Asesor Científico del PNUD-ONU

2018 - 10 - 24

Enfoques en la Planificación Territorial y Urbanística. 1ª ed., enero 2018

Contenido

Contenido

Prólogo

1. Desafios da reabilitação urbana na gestão territorial (FERNANDO DOS REIS CONDESSO y RICARDO ALEXANDRE AZEVEDO DOS REIS CONDESSO)

2. Incidencia de los espacios protegidos en los municipios del medio rural del Sur de la Península Ibérica (JULIÁN MORA ALISEDA, JACINTO GARRIDO VELARDE y FRANCISCO JAVIER JARAÍZ CABANILLAS)

3. Conferencia hábitat III y el rediseño institucional de la gestión urbana en México (MELESIO RIVERO HERNÁNDEZ y ENRIQUE MORENO SÁNCHEZ)

4. Evaluación de la degradación a nivel nacional para el Manejo Sostenible de Tierras (JORGE ÁNGEL LUIS MACHÍN y ARMANDO JESÚS DE LA COLINA RODRÍGUEZ)

5. El patrimonio hidráulico como hipótesis y estrategia del proyecto contemporáneo: materiales para una teoría (JONÁS FIGUEROA SALAS)

6. La Agenda Hábitat III y los procesos participativos y de control a la Administración Pública en la planificación urbana en Cuba (ALEXEY MARTÍN LÓPEZ y JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE)

7. Aplicación del sig en el crecimiento urbano de la ciudad de huánuco (Perú) para su gestión y ordenamiento ambiental (CARLOS MEZA ARQUIÑIGO, ALIDA ISIDORA DÍAZ ENCINAS y NÉSTOR MONTALVO ARQUIÑIGO)

8. A dimensão urbana da União Europeia e as RIS3: Convergências e Divergências (FILIPE FERREIRA y PAULO CASTRO SEIXAS)

9. Capital social comunitario para la sostenibilidad demográfica en zonas rurales del sur de Europa (JAVIER MONAGO LOZANO)

10. Sensibilización y concientización en prácticas para el uso y aprovechamiento del agua en el barrio del Sosiego del municipio de Madrid, Cundinamarca, Colombia (MAGDA MAYERLI NARANJO COY)

11. Região Metropolitana no Brasil: Conceitualização X Institucionalidade (MARÍA ABADIA ALVES y PAULO CASTRO SEIXAS)

12. Accesibilidad en lo local y regional del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México en el municipio de Texcoco, Estado de México (ENRIQUE MORENO SÁNCHEZ y MELESIO RIVERO HERNÁNDEZ)

13. Modelamiento geométrico para la zonificación de las emergencias de salud en la ciudad de Ibarra (Ecuador) (JAIME ALVARADO, EDGAR LEMA y JENNIFER SALAZAR)

14. Espacios protegidos y su gestión: los PRUG y su rol en la Ordenación del Territorio en España: una actualización (JOAQUÍN FARINÓS DASÍ, ENRIQUE PEIRÓ SÁNCHEZ-MANJAVACAS y PEDRO QUINTANILLA SERRANO)

15. La Rioja vacía. Un ejemplo del proceso de despoblación de zonas de montaña en el interior de España (SERGIO ANDRÉS CABELLO y NURIA PASCUAL BELLIDO)

16. La ciudad compartida. La transformación del espacio público como impulso a los modos de movilidad más sostenibles (España) (ROCÍO PLASENCIA ESTÉFANI)

17. La dendrocronología como técnica identificativa de los cambios de uso y gestión del territorio Río Nansa (Cantabria, España) (VÍCTOR LALLANA LLORENTE)

18. Utilización de los SIG para la selección de actividades humanas aplicadas a la planificación rural (JULIO HERNÁNDEZ, LORENZO GARCÍA, MARÍA JESÚS MONTERO y JACINTO GARRIDO)

19. Iniciativas de intervención para el desarrollo socioeconómico en zonas de baja intensidad demográfica. El caso de Extremadura (PEDRO MIGUEL LÓPEZ PÉREZ)

20. Estrategias de Desarrollo Regional Común en Territorio Ibérico. Enfocando Nuevos Horizontes: Post 2020 (RUI ALEXANDRE CASTANHO, JOSÉ CABEZAS, LUIS FERNÁNDEZ-POZO, ANA VULEVIC, JOSÉ MANUEL NARANJO GÓMEZ, JOSÉ MARTÍN GALLARDO y LUÍS LOURES)

21. Análisis de criterios complementarios de evaluación de proyectos de inversión, para PYMES de turismo del sector rural, en la provincia Pichincha – Ecuador (NELSON CERDA PRADO)

22. La política de desarrollo rural en Extremadura y Alentejo. Periodo de programación 2007-2013 (ANA NIETO MASOT, GEMA CÁRDENAS ALONSO y LUIS MANUEL COSTA MORENO)

23. Relación entre accesibilidad viaria y renta municipal. Aplicación en la España peninsular (CARLOS LÓPEZ ESCOLANO)

24. Estructura poblacional de los municipios de la cuenca del Río Miño-Sil (JACINTO GARRIDO VELARDE, CONSUELO MORA y JULIÁN MORA ALISEDA)

25. Cambios inducidos por el Proyecto «Alqueva» en un territorio transfronterizo (Portugal) (JOÃO MARTINS, SILVIA OSVALDO y ÁUREA SOUSA)

26. Ciudad verde y desarrollo urbano bajo en carbono: estudio comparativo en el ámbito paneuropeo (SERGI NUSS-GIRONA, MITA CASTAÑER VIVAS y JOSEP VILA SUBIRÓS)

27. Tierra Interior (Portugal) (CARLOS ALMEIDA MARQUES y CISBÉLIA CEVADINHA)

28. Ordenamiento Territorial y Actividad Agraria (Argentina) (ROXANA BEATRIZ ROMERO)

29. Afectaciones climatológicas deterioran el patrimonio construido y propician el desarrollo local con la implementación de buenas prácticas. (Cuba) (PEDRO SEIJO PÉREZ y SERGIO BETANCOURT RODRÍGUEZ)

30. Estudio del paisaje con fines de ordenación territorial, Cantón Loja. Ecuador (SANDRA VANESSA VALAREZO JARAMILLO)

31. Planificación de frentes de agua para el cambio climático: ensayo sobre el caso de la ciudad de Lisboa (SUSANA S. BRITO, ANDRÉ FERNANDES, BRUNO NEVES y SARA ENCARNAÇÃO)

32. Núcleos históricos menores en Gran Canaria. Propuesta de red insular como marco de gestión estratégica territorial (DANIEL CÁRDENAS MACÍAS y CARMEN GINÉS DE LA NUEZ)

33. Análisis de localización espacial de los proyectos leader de turismo rural en Extremadura (2007-2013) (ANA NIETO MASOT, GEMA CÁRDENAS ALONSO y ÁNGELA ENGELMO MORICHE)

34. Evolución de las travesías de la carretera N-630 en los municipios entre Mérida y Fuente de Cantos (España) (EMILIO FRANCISCO SANCHA NAVARRO)

Enfoques en la Planificación Territorial y Urbanística. 1ª ed., enero 2018

12. Accesibilidad en lo local y regional del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México en el municipio de Texcoco, Estado de México (ENRIQUE MORENO SÁNCHEZ y MELESIO RIVERO HERNÁNDEZ)

12 Accesibilidad en lo local y regional del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México en el municipio de Texcoco, Estado de México

ENRIQUE MORENO SÁNCHEZ

(Maestro en Sociología y Doctor en Urbanismo. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Centro Universitario UAEM Texcoco, Universidad Autónoma del Estado de México, México, CP 56259)

MELESIO RIVERO HERNÁNDEZ

(Maestro en Planeación y Políticas Metropolitanas y Doctor en Urbanismo. Centro Universitario UAEM Texcoco, Universidad Autónoma del Estado de México, México, CP 56259)

Sumario:

- I. Introducción
 - 1. Metodología
- II. Resultados
 - 1. Área de estudio
 - 1.1. El proyecto
 - 1.2. La accesibilidad y conectividad
- III. Discusión
- IV. Conclusión
- V. Referencias

Resumen:

En el año 2001 se dio a conocer que el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se realizaría en el municipio de Texcoco, ubicado al oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), en otra entidad que es el Estado de México, colindante con la Ciudad de México. Pasaron más de 16 años y en el 2017 es una realidad el inicio de la construcción del megaproyecto urbano más importante del país y de Latinoamérica, tanto por el monto económico, pues superará más de 180 mil millones de pesos y por su extensión superará el actual en más de seis veces el tamaño territorial, y ahora construido en zona de reserva federal, y en territorio municipal de una entidad diferente. Surge nuevamente la importancia de lo local y lo regional y de los grandes proyectos de infraestructura urbana que traen inversión económica, pero también problemática social, ambiental y configuración socioterritorial en el contexto de la megalópolis y de la metrópoli más grande de Latinoamérica. Las accesibilidades de los grandes proyectos o megaproyectos de desarrollo urbano en grandes zonas metropolitanas no se encuentran inscritos en los instrumentos de planeación y de financiamiento en los municipios y otras regiones en México. El trabajo se desarrolló por el método deductivo, con un tipo de investigación descriptiva y explicativa, y por la clase o medios utilizados, se basó en información documental y de campo en el tiempo que se desarrolló la investigación.

Palabras clave: Megalópolis, Ciudad de México, Texcoco, concepto urbano, local y regional.

Abstract:

In 2001 it was announced that the New Mexico City International Airport (NAICM) would be held in the municipality of Texcoco, located east of the Metropolitan Zone of Mexico City (ZMCM), in another entity that is Mexico State. More than 16 years passed and in 2017, the construction of the most important urban megaproject in the country and in Latin America is a reality, as much for the economic amount as it will exceed more than 180 billion pesos and for its extension. The present one in more than six times its territorial size, but now constructed in a zone of federal reserve, in municipal territory of a different entity. Once again the importance of the local and the regional and of the great urban infrastructure projects that bring economic investment, but also social, environmental and socio-territorial problematic in the context of the megalopolis and of the largest metropolis of Latin America. The accessibility of large urban development projects or megaprojects in large metropolitan areas is not included in planning and financing instruments in municipalities and other regions in Mexico. The work was developed through the deductive method, with a type of descriptive and explanatory research and by the class or means used was based on documentary information, in field, in the time that the research was developed.

Keywords: Megalopolis, Mexico City, municipality of Texcoco, urban, local and regional concepts

I. INTRODUCCIÓN

Texcoco será el lugar donde se instalará el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), por consiguiente impactará lo local, lo regional y la accesibilidad será una nueva dimensión de estudio en los temas sociourbanos, y de movilidad de la metrópoli más importante de México y de la megalópolis más grande de Iberoamérica¹.

Este megaproyecto se remonta al año 2001, donde existió gran difusión debido a la idea de instalar el NAICM en territorio texcocano, en otra entidad distinta en lo político y administrativo que es la ciudad de México, donde la izquierda política ha gobernado los últimos 20 años. Caso distinto existe en el Estado de México, donde gobierna la hegemonía del Partido Revolucionario Institucional (PRI) hace más de ochenta años. Surge la importancia de los municipios mexiquenses y se torna relevante el análisis institucional y los distintos órdenes de gobierno que existen en México (municipal, estatal y federal), toda vez que el uso de suelo, la planificación de asentamientos humanos, la vida social y la

actividad económica son determinantes para las personas que habitan en lo local y lo regional. También en el metropolitano adquiere nueva configuración socioterritorial y espacial la nueva construcción del NAICM en Texcoco, Estado de México.

Ziccardi (2014), menciona la importancia de los gobiernos locales y la transformación que existe en sus espacios urbanos y señala:

Sin duda, el gobierno local de las ciudades latinoamericanas tiene muchas dificultades para incidir directamente en el mercado urbano, puesto que los gobiernos nacionales continúan siendo los que centralizan el diseño y la aplicación de las políticas económicas. Sin embargo, son numerosos los efectos urbanos que debe enfrentar como consecuencia de la expansión de estas actividades informales y precarias que realizan los trabajadores en el interior de las viviendas, en locales no habilitados o en las calles de las ciudades (Ziccardi, 2004).

Las políticas sociales y urbanas en el Estado de México y de la zona oriente en particular han dependido de la coyuntura económica y política que se presenta; en tiempos de crisis es fundamental encontrar mejor equilibrio entre las actividades y los servicios que concentra esta región ubicada en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) y su desarrollo integral, con interacción importante entre la entidad con mayor número de habitantes. En el presente decenio del siglo XXI, las grandes zonas metropolitanas del mundo se hallan integradas económicamente al circuito de la producción y consumo internacionales, de manera o intensidad diferente a lo que se hizo en el pasado. Así, en la mitad del siglo pasado, y en específico de 1940 a 1980, la ZMCM tuvo su desarrollo vinculado al crecimiento de una economía regional del centro del país, donde el proceso de industrialización y modernización se centró en un modelo de localización de la industria manufacturera en el sector terciario de la economía y no necesariamente en el proceso de mundialización de la economía internacional como era la frontera y norte del país (Moreno, 2014).

1. METODOLOGÍA

En el presente trabajo se utilizó el método deductivo, que consiste en tomar información general para obtener explicaciones particulares. El tipo de investigación fue por su alcance descriptivo y explicativo, ya que busca realizar análisis de información documental existente en bibliografía impresa y electrónica disponible en la *web* referente al tema de estudio.

El objetivo es conocer de mejor manera el NAICM y la accesibilidad en el contexto de lo local, y regional del megaproyecto del aeropuerto en el municipio de Texcoco, Estado de México.

II. RESULTADOS

1. ÁREA DE ESTUDIO

El proyecto se ubica en el Estado de México, en los municipios de Texcoco y Atenco. Será construido en un terreno de 4,431.164 hectáreas ubicadas al noreste de la Ciudad de México, y aproximadamente a 14 kilómetros al este del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) existente. El predio del proyecto está limitado al norte por el depósito de evaporación solar «El Caracol», al sur a la carretera de cuota Peñón- Texcoco, al este por tierras de cultivo, y al oeste por áreas urbanizadas de las delegaciones Gustavo A. Madero, y Venustiano Carranza de la Ciudad de México, y el municipio de Ecatepec de Morelos en el oriente del Estado de México (**Figura 1**) (SCT; 2013).

1.1. El proyecto

En septiembre de 2014 el gobierno federal anunció la construcción de un Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) en la zona del antiguo lago de Texcoco. El Proyecto contempla tres pistas y capacidad para 50 millones de pasajeros en su primera etapa (hasta el 2020), y seis pistas y capacidad para 120 millones de pasajeros en una segunda etapa, y lo ubicará entre los tres más grandes del mundo. La magnitud del proyecto lo convierte en la obra más importante que el país ha tenido en las últimas décadas (IMCO, 2015).

El costo de la construcción del NAICM aumentó 6.6 por ciento en 11 mil millones de pesos, al pasar de 169 mil a 180 mil millones de pesos, de acuerdo con información del gobierno federal. Especialmente, las obras de infraestructura aeroportuaria, que incluye el edificio terminal, la torre de control de tráfico aéreo, así como las tres pistas proyectadas para la primera fase.

Según el portal *web* del NAICM, se espera entre en operaciones el 20 de octubre de 2020. Los recursos fiscales, es decir, lo que obtiene el gobierno mediante la recaudación de impuestos, financiarán el 58 por ciento de la obra, mientras que el otro 42 será a través del mercado de bonos y el crédito revolvente, por lo que se guardarán las mismas proporciones de fondeo (Martínez, 2016).

Un proyecto de esta envergadura requiere necesariamente ser parte de una estrategia de desarrollo integral para la ciudad y el país, que contemple sus efectos directos e indirectos sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente. Para ello, un elemento fundamental será la transparencia no sólo sobre las características del proyecto, sino sobre la toma de decisiones. La transparencia y la rendición de cuentas servirán para asegurar que las cosas desde un inicio se hagan bien –en términos de costos, tiempo y calidad– y con ello evitar que se repitan los errores de otros proyectos de infraestructura (IMCO, 2015).

Es de conocimiento global que estos grandes proyectos presentan polémica debido a la manera de realizarse y las dimensiones de estudios son amplias, entre las que destaca la infraestructura que aborda la presente investigación (la accesibilidad y conectividad); sin embargo, debe señalarse que existen otras como la ambiental, la económica, la social, la gubernamental.

1.2. La accesibilidad y conectividad

Como se señala en párrafos anteriores, el NAICM se ubicará en el noreste de la ZMCM y en el oriente del Estado de México, en territorio municipal de Texcoco en la llamada zona federal del ex Lago de Texcoco, de manera cercana a la Ciudad de México. Es decir, se ubicará en la zona de gran actividad económica, social y poblacional que existe en el país, que no necesariamente es un lugar de mayor flujo de viajeros en avión en el ámbito nacional o internacional. El mayor flujo de pasajeros en avión de la metrópoli se ubica en el poniente y sur de la Ciudad de México.

El Lago de Texcoco fue el cuerpo de agua más importante del Valle de México, así como una parte fundamental del sistema y funcionamiento hidrológico de la cuenca. La Gran Tenochtitlán, antecedente de la Ciudad de México, se estableció en el Lago de Texcoco. Las alteraciones ambientales resultado de su desecación provocaron un serio deterioro ecológico: el lecho quedó expuesto y se desertificaron los terrenos circundantes, lo que provocó un grave foco de insalubridad que afectó a la población de la Ciudad de México (CONAGUA, 2007).

Es de señalar que el NACIM se construye en parte de lo que fuera el ex Lago de Texcoco, donde oficialmente es una zona de «reserva» según se desprende del documento oficial de la Comisión Nacional del Agua²⁾ (CONAGUA) llamado *Libro Blanco CONAGUA 07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco*, mismo que establece en su artículo 36: Corresponde a la Subdirección General de Agua Potable, y Drenaje las siguientes atribuciones:

XVIII. Dirigir el Programa Lago de Texcoco en la cuenca hidrológica del propio lago; y realizar las subprogramas y proyectos para efectuar directamente o a través de terceros, las obras que correspondan con el apoyo del Organismo de Cuencas y Aguas del Valle de México, a través de su unidad o unidades administrativas competentes... (CONAGUA, 2012).

A) Proyectos de conectividad

En el año 2014, la SCT dio a conocer cuáles serían las nuevas conectividades que servirían para conectar la Ciudad de México y la ZMCM al NAICM, mismo que se encuentra en proceso de construcción y se espera que en el año 2020 empiece operaciones.

Vialidades a concluir en el 2018: a) acceso Av. 602-av 508, b) ampliación autopista Peñón-Texcoco (vía exprés). Vialidades a concluir en el año 2020: a) Sonora-ASA A, 508, b) mejora Blvd. Puerto Aéreo, c) vialidad de conexión de Plaza de las Américas, d) entronque sur NAICM a Hangares, d) segundo piso periférico oriente-ampliación periférico oriente, e) entronque del CEM poniente, f) modernización del CEM-suroriente, g) ampliación del CEM oriente, h) entronque CEM-carga NAICM, i) ramal CEM-entrada norte NAICM, j) Autopista Naucalpan-Ecatepec, k) distribuidor Periférico-Texcoco, l) Vaqueritos-Muyuguarda-Zaragoza, m) entronque sur a terminal principal y n) Siervo de la Nación (gran canal).

También se tiene contemplada nueva autopista las Pirámides-Texcoco en el año 2018, ampliación del Metrobus Pantitlán-NAICM longitud 14 kilómetros, extensión de la línea 4 del Metrobus de 13 kilómetros, extensión de la línea 6 del Metrobus. Son obras de infraestructura que servirán en la movilidad y acceso de personas y mercancías al NAICM. El total de inversión estimada es de 40 mil 741 mil millones de pesos y todas las obras deben estar listas para el año 2020. Serán 141.5 kilómetros que se habilitarán (Robles, 2017).

III. DISCUSIÓN

Es indudable que la construcción del NAICM en la Zona Federal del Lago de Texcoco tendrá implicaciones ambientales, pero también efectos locales y regionales aún no valorados en el contexto de las grandes metrópolis, donde la accesibilidad y movilidad de personas y mercancías será determinante en la nueva configuración social, urbana y ambiental del municipio de Texcoco y de la región³⁾ donde el impacto inmediato será en aquellos municipios cercanos al polígono del aeropuerto y que por décadas presentan una relación semiurbana y rural, tal es el caso de municipios como Atenco y Texcoco que colindan con el NAICM y que parte de sus tierras serán afectadas por el aeropuerto.

De acuerdo al documento de la SCT de «Visión Integral» del NAICM, las principales propuestas para conectar el nuevo aeropuerto con la ZMVM son ampliación de vías, segundo pisos y autopistas de cuota. Las obras en materia de transporte público se refieren solamente a extensiones de las líneas ya existentes, sin que se propongan nuevos proyectos. Estas acciones no son suficientes para satisfacer las necesidades de conexión y de arribo al aeropuerto ya que las líneas/rutas actuales de transporte público no coinciden con los principales puntos de origen/destino de los usuarios del aeropuerto, además de que se encuentran sobrecargadas (IMCO, 2015).

En la investigación desarrollada en el presente trabajo se complementa con trabajo de campo en Texcoco y en la zona de influencia más cercana al NAICM; se observa que las infraestructuras propuestas (vialidades) en gran parte están en el aeropuerto, no en el conflicto urbano que generarán en el municipio de Texcoco o los municipios cercanos o delegaciones de la Ciudad de México. No se tiene contemplado una propuesta de nuevas infraestructuras terrestres para Texcoco, no están contempladas nuevas avenidas, carreteras o infraestructuras que beneficien lo urbano en el ámbito local y regional. A la fecha existe conflicto vehicular en Texcoco ya que transitan más de 1,500 vehículos de carga con materiales de construcción como arena, grava y tezontle al nuevo aeropuerto por las carreteras de Texcoco y la región. No existe estrategia de mejora en la restructuración y ampliación de transporte público para Texcoco; ejemplo sería la propuesta de tren Texcoco-NAICM-Ciudad de México, mismo que no existe en el proyecto del nuevo aeropuerto.

En agosto del 2017 se observa que se construye nuevo distribuidor vial en el cruce de carretera de cuota Texcoco-Peñón y carretera vía libre Texcoco-Los Reyes, y que convergen a la carretera federal Texcoco-Lechería y Texcoco-Los Reyes. Las infraestructuras consideradas están pensadas en función del acceso al nuevo aeropuerto, en ninguna etapa del megaproyecto del aeropuerto está considerada la intervención o participación del orden local; es decir, del gobierno municipal; tampoco se observa en estos dos años del inicio del aeropuerto intervención activa o propuesta del gobierno estatal, toda vez que dentro de la soberanía estatal es velar por el territorio, donde el orden de gobierno en este sentido es escaso en las consideraciones de políticas públicas encaminadas a la nueva distribución y organización de la población en el territorio mexiquense.

IV. CONCLUSIÓN

Uno de los grandes retos en Texcoco y la región será los problemas urbanos, sociales y ambientales que aún están por conocerse con el NAICM. Surge la importancia y la relevancia hechas a las reformas del artículo 115 de la Constitución mexicana, donde el uso de suelo, la planificación adecuada de los asentamientos humanos y la parte económica y social son facultades exclusivas de los gobiernos municipales y elementos fundamentales para un adecuado desarrollo y mejor calidad de vida en el ámbito local con efecto regional, dadas las consideraciones de las comunidades cercanas al nuevo aeropuerto.

La accesibilidad y la conectividad del NAICM está pensada en gran medida en función de un megaproyecto que deja fuera al orden local, pues en el caso del municipio de Texcoco no ha sido considerada para la creación de nuevas vías de comunicación...fue una decisión del orden federal, donde los ciudadanos de Texcoco y la región no fueron considerados en la creación o construcción de un puente, o una carretera en comunidades que son beneficiadas o afectadas según sea el caso.

Si bien se reconoce que el megaproyecto puede generar beneficios económicos, por sí mismo no significa que los presente a largo plazo; en lo inmediato se observa beneficio parcial a las empresas, compañías y personas que se ubican en la región fundamentalmente en la extracción de materiales (arena, grava y tezontle), pero también conlleva problemática ambiental poco valorada, toda vez que las políticas económicas siguen al margen de la cuestión ambiental, el efecto de las «minas» y literalmente su desaparición por surtir de material al megaproyecto es un tema poco valorado en las políticas públicas de orden local, estatal y federal.

Se puede decir que este proyecto de desarrollo no se encuentra inscrito en los planes y programas de desarrollo urbano, tanto en Texcoco como en la región, o en la misma zona metropolitana o en la megalópolis del centro del país. Los gobiernos locales de la región no consideraron en su momento el impacto urbano-territorial-ambiental que significará el megaproyecto urbano en la región. Tampoco estaba considerado el financiamiento original del municipio de Texcoco y de la región; también se observa que no existe la adecuada coordinación intergubernamental en el orden local, estatal o federal en este proyecto. En esta región las decisiones que se tomen en accesibilidad y movilidad con el nuevo aeropuerto se complejizan, ya que Texcoco y los municipios más cercanos al NAICM se ubican como parte de la metrópoli más grande de Iberoamérica; por tanto, las acciones a realizar impactarán la dinámica local, regional del nuevo aeropuerto en el contexto de las transformaciones que experimentará el territorio, la sociedad y el perfil local y su vocación y calidad de vida de las personas que habitan este territorio.

V. REFERENCIAS

CONAGUA. 2007. *Proyecto del Lago de Texcoco. Rescate Hidrológico*. Comisión del Nacional Agua/Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Ciudad de México, México, pp. 15.

CONAGUA. 2012. *Libro Blanco CONAGUA-07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT)*. Comisión del Nacional Agua/Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Ciudad de México, México, pp. 7.

EIBENSCHUTZ, HARTMAN, R. 2013. Una estrategia para el futuro de la metrópoli. En: RAMÍREZ, VELÁZQUEZ, B.R. y PRADILLA, Cobos, Emilio (Comp.), *Antologías. Teorías y Políticas Territoriales*, pp. 282, UAM-X, Ciudad de México, México.

IMCO 2015. Observatorio Ciudadano del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, Ciudad de México, México. Disponible en:

<http://www.imco.org.mx/competitividad/observatorio-ciudadano-naicm-ejes-de-monitoreo/>

MARTÍNEZ, E. 2016. *Nuevo AICM costará 11 mil mdp más*, El Financiero, México. Disponible en <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/nuevo-aicm-costara-11-mil-mdp-mas.html>

MORENO, SÁNCHEZ, E. 2013. Texcoco en lo sociourbano y económico. Periodo 2000-2012. *Quivera*; Vol. 15; pp. 65.

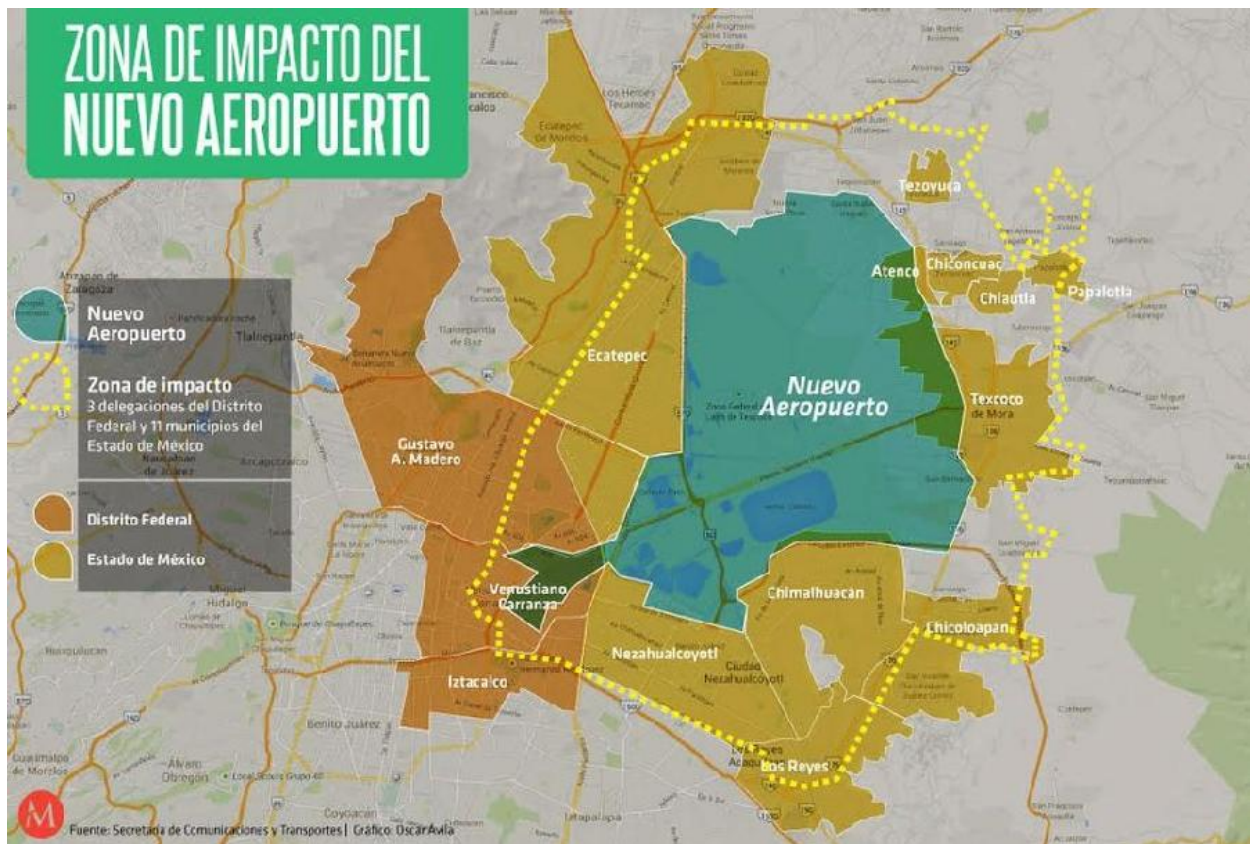
Milenio en Internet. 2017. *Influencia metropolitana del nuevo aeropuerto, México*, Disponible en <http://www.milenio.com/df/nuevo-aeropuerto-terminal-aerea-aeropuerto-en-TEXCOCO-construccion-impacto-5-369013108.html>

ROBLES, J. 2017. *SCT Define las 17 Vialidades que conectarán con el NAICM*. Disponible en <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/07/22/la-sct-define-las-17-vialidades-que-conectaran-con-el-nuevo>

ZICCARDI, CONTIGIANI, A. 2004. Ciudades y gobierno locales: globalización, pobreza y democracia participativa. *Revista Mexicana de Sociología. Número Especial*. pp. 184-185.

SCT 2013. *Capítulo datos generales del proyecto y del promotor y del responsable del estudio de impacto ambiental*. Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, México. Disponible en:

Figura 1. Ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México



Fuente : Tomado de Periódico Milenio en Internet.

FOOTNOTES

1

Eibenschutz (2013) considera que la megalópolis es un área aproximadamente circular que comprende los municipios correspondientes a las zonas metropolitanas de las capitales de los estados limítrofes al Valle de México, más la totalidad de los municipios que mantienen una relación funcional estrecha con la Ciudad de México y los que se ubican entre las zonas metropolitanas que integran la parte regional de ciudades y el Distrito Federal. En total se incluyen 189 municipios que corresponden, respectivamente, 91 al Estado de México, 16 a Morelos, 29 a Puebla, 37 a Tlaxcala y 16 delegaciones del Distrito Federal.

2

La CONAGUA es un organismo descentralizado de la administración pública del gobierno federal, tiene relación directa de dependencia administrativa con la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), es la dependencia federal de coordinar el asunto del agua en el territorio nacional y tiene injerencia en todas las entidades y/o estados y municipios de la república mexicana.

3

Los municipios de la región y cercanos al polígono del NAICM son al Norte Ecatepec, el más poblado y de los más peligrosos de México, que supera más 1.7 millones de habitantes, luego al este se ubican los municipios de Atenco y Texcoco, con más de 62 mil habitantes el primero y Texcoco con más de 241 mil habitantes. Al sur se ubican los municipios de Chimalhuacán con más de 620 mil habitantes y Nezahualcóyotl con más de 1,1 millón de habitantes; es decir, es una zona con alta densidad poblacional, ya que en conjunto superan 3.7 millones de personas, lo cual supera en población entidades como Baja California Sur, Colima o Tlaxcala, esto conlleva un nuevo enfoque regional a partir de la distribución de las actividades y de los asentamientos de la población en la región.