



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo

CAMPO DE CONOCIMIENTO ECONOMÍA, POLÍTICA Y AMBIENTE

**Los megaproyectos urbanos de infraestructura,  
impacto social y movimientos sociales.  
Caso de estudio: “Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México”  
(2000-2019)**

**T E S I S**  
**QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:**  
**MESTRA EN URBANISMO**

**P R E S E N T A:**  
Jessica Ulloa Ramírez

**TUTOR**  
**DR. FERNANDO PALMA GALVÁN**  
**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN**

Ciudad Universitaria, Cd. Mx. enero 2020



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## Contenido

Introducción .....	3
Capítulo 1 .....	6
1.1 Megaproyectos Urbanos .....	11
1.2 Características económicas de los Megaproyectos Urbanos .....	13
1.3 Elementos determinantes para la inversión capitalista en los Megaproyectos Urbanos.....	16
1.4 Efectos de las contradicciones del capital y la inversión pública. ....	19
1.4 Interrelación de los agentes sociales en los Megaproyectos Urbanos .....	22
1.5 Impacto en los pueblos originarios.....	24
Capítulo 2 .....	29
Movimientos Sociales y participación social.....	29
2.1 Movimientos Sociales .....	32
2.3 Participación de los defensores de propiedad social de la tierra para Megaproyectos Urbanos.....	35
2.5 La legislación urbana, consulta y participación social para los Megaproyectos Urbanos. ...	40
2.6 Desposesión de la tenencia de la tierra y movimientos sociales. ....	42
Capítulo 3 .....	47
Impacto de la cancelación de un megaproyecto en los pueblos originarios. (Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México).....	47
3.1 Procesos de selección del espacio para el NAICM .....	52
3.2 Cambios Políticos en torno al proceso de construcción del NAICM. ....	56
3.3 Efectos territoriales y ambientales .....	63
3.4 Participación social para el NAICM.....	69
3.5 Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra .....	70
Pueblos Unidos Contra el Aeropuerto .....	70
Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis .....	70
3.6 Demandas y alternativas de los pueblos originarios. ....	79
CONCLUSIONES.....	86
A N E X O S.....	97
Bibliografía.....	108

## **Introducción**

En México los procesos de desigualdad son institucionales y están ligados al modo de producción capitalista, actúan en todas las escalas del desarrollo urbano, sin embargo, su intensidad resulta especialmente destacable en la Ciudad de México y en su zona metropolitana, hasta el punto que puede considerarse que éstas se han convertido en auténticos centros estratégicos del avance de los procesos de reproducción del capital.

Se analizará la manera en que los mecanismos de poder van delineando el contexto urbano de la ciudad a través de los objetos que se construyen. Las obras de gran escala constituyen esa expresión material que tiene sentido a partir de la lógica de acumulación de capital global, la cual según David Harvey encuentra en el proceso de urbanización el vehículo ideal para llevarla a cabo.

La ciudad es el espacio donde se construyen los escenarios que representan las particulares maneras en que diversos grupos se enfrentan entre sí. Es el lugar donde se superponen fuerzas dentro de un marco de tensiones entre poderes desiguales o poderes y resistencias. Cuando se planean estos megaproyectos, a pesar de la oposición de los afectados, se devela la tensión que existe entre lo que un grupo hegemónico justifica en nombre del desarrollo y los derechos ciudadanos inscritos en los gobiernos democráticos.

Debido a lo anterior los megaproyectos ponen al descubierto los lugares en que las comunidades buscan defender su identidad y su territorio, alertándonos sobre la conexión que existe entre los derechos ciudadanos y la permisividad para producir transformaciones de gran calado.

De acuerdo a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y su Programa de Desarrollo (PNUD), el centro del desarrollo de un país no se encuentra en la creación del capital financiero, sino que presta principal atención a la persona, o sea, se debe crear un medio en el que la gente pueda desenvolver todo su potencial según necesidades e intereses.

Sin embargo, para la creación de los megaproyectos que prometen “Desarrollo” en el territorio seleccionado, para nada se toman en cuenta las necesidades locales y mucho menos hay una participación comunitaria para este tipo de decisiones.

El 3 de septiembre de 2013, Enrique Peña Nieto presentó lo que pretendía ser el proyecto insignia de su administración: el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), que se construiría en áreas federales del Ex lago de Texcoco y en terrenos adquiridos a ejidatarios y pequeños propietarios por diversas dependencias gubernamentales en los municipios de Atenco, Ecatepec y Texcoco, Estado de México, así como por la desincorporación de más de mil 45 hectáreas del patrimonio del Estado de México en el municipio de Chimalhuacán.

Sin duda, un proyecto de gran envergadura que transformaría profundamente el entorno urbano y ambiental de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y de la Región Centro de la República, el principal polo de atracción para el desarrollo económico y de concentración poblacional del país, generando una mayor vulnerabilidad, a la ya existente, en la Cuenca de México que enfrenta una sobrecarga urbana por las actividades económicas que en ella se desarrollan y que han alterado profundamente su ecosistema, agotando recursos vitales para la satisfacción de necesidades básicas, entre otros, la sobre explotación de los recursos hídricos, tanto de los acuíferos locales como de fuentes externas, que hoy ya resultan insuficientes para garantizar el abasto de agua de calidad para la población.

A esto aunamos que la autoridad federal no consultó a la población y a las comunidades afectadas, violando su derecho de audiencia, y a las que se ha engañado con la compra o expropiación de sus propiedades a un precio que fluctuó, entre los 6 y los 60 pesos por metro cuadrado, presuntamente para crear nuevas áreas de reserva ecológica, modificando posteriormente su categoría legal y el uso de suelo para permitir su urbanización, encubriendo el juego de intereses, negocios y poder detrás del proyecto.

Así, el presente documento tiene como hipótesis que en México, como en todos los países capitalistas contemporáneos se ha ido ajustando a los intereses del capital, modificando

las prioridades y adoptando nuevos contenidos y modalidades de actuación, como son los megaproyectos, dejando de lado no sólo el bienestar sino la participación social, trayendo consigo cambios importantes en las comunidades que habitan las zonas en donde se pretenden construir dichas mega obras, los movimientos sociales en contra de las mega-infraestructuras son consecuencia de estas alteraciones. Así, la lucha social dependerá del grado del megaproyecto.

En México tenemos que actualmente los municipios más afectados son los municipios del Estado que a continuación se mencionan: Nexquipayac, Tequexquihuac, San Luis Huexotla, Acuexcomac, Atenco, Temascalapa, Acolman y Tecuatitlán debido a la propuesta de un megaproyecto urbano de la magnitud que tenía el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) sino aún después de su cancelación.

# Capítulo 1

## Marco teórico

Existen límites a la gestión urbana empresarial actual por la generación de una gran competencia entre las ciudades que tiende acentuar el desarrollo territorial desigual, al interior de cada ciudad y entre ellas. Sin embargo, Harvey sostiene que debe analizarse su potencial para transformarse en un corporativismo urbano progresista capaz de construir alianzas para mitigar e incluso desafiar a la dinámica hegemónica de la acumulación capitalista.

En un trabajo escrito a principios de los años 90, planteaba que en estrecha asociación con el modelo de desarrollo basado en la sustitución de importaciones y la ampliación del aparato estatal y sus políticas que se impulsó a mediados del siglo XX, la planificación urbana tenía dos rasgos esenciales: su carácter altamente regulador y su cobertura global, bajo las que subyacía un sentido de redistribución de la riqueza.

Esto marca decisivamente el enfoque de sus objetivos y la búsqueda de un “modelo de ciudad ideal” hacia el cual se pretendía llegar, y lo que es más importante, los instrumentos y la formación del personal para alcanzar la meta buscada. Casi totalmente apoyada en la intervención de la tecnocracia del gobierno central, el papel de los gobiernos locales es prácticamente ignorado y la participación popular, cuando se plantea, es una participación tutelada.

Antes que la crisis de finales de los años 70 mostrara el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, esta concepción de planificación del desarrollo urbano había perdido casi toda su vigencia abriéndose un período de incertidumbre en torno a cómo manejar los problemas generados por el continuado crecimiento de las ciudades. Nos vamos a encontrar, sin embargo, un claro debate al respecto. La extrema complejidad de los procesos y problemas urbanos impide pensar en un total abandono del papel del Estado, por lo que, globalmente, no se da una confrontación entre planificación urbana estatal y mercado, sino que podemos observar una cambiante relación entre ellos, relación que sigue en cada país un particular movimiento.

La planificación ya no de la ciudad en su totalidad sino de estos asentamientos precarios pasa a convertirse en el eje de una nueva forma de ver la planificación urbana en que el resto de procesos y problemas deja de ser sujeto privilegiado de la intervención estatal, aunque ella no desaparezca. Inmersa en un contexto de crisis fiscal, esta nueva visión de la planificación urbana orientará sus acciones a

cuestiones antes no totalmente atendidas como los programas de mantenimiento y rehabilitación de infraestructura física urbana y a repensar el financiamiento, dentro del cual se comienza a cuestionar cada día más la inversión pública, promoviendo la recolección de fondos por parte de los gobiernos locales y nuevas formas de movilización del ahorro privado.

Las intervenciones se sectorializan mientras van adecuándose a las condiciones económicas y políticas imperantes; así, por ejemplo, se plantean nuevas intervenciones en torno a la tierra urbana, unas a través de reformas jurídicas y otras a través del reordenamiento en su utilización: redefinición del uso de la tierra, modernización del catastro y del registro, cambios en la legislación, modificación en los mecanismos de intervención pública, utilización de la tierra urbana pública, etc. Esta última (en el sentido de su venta), y la modernización catastral serán las acciones privilegiadas.

La participación del Estado cambia así radicalmente. Se trata ahora de una función de apoyo y no de regulación o inversión. Ya no se hace una planificación de la ciudad, sino de asentamientos humanos que será parte de las nuevas concepciones de crecimiento económico y de un supuesto “desarrollo sostenible”, donde se configura una nueva forma de gestión urbana que se acomoda al modelo económico neoliberal que predomina actualmente.

Para esta lucha aparece una modalidad de construcción de la ciudad, la planificación urbana apoyada en la ejecución de grandes proyectos urbanos. Al hablar de éstos partimos de una noción confusa y contradictoria.

Estas comprenden no sólo las grandes obras emblemáticas, sino también grandes operaciones urbanas que asumen, en muchos casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad.

La importancia del estudio de los grandes proyectos u operaciones urbanas en el momento actual deriva de la profunda transformación que está generando el proceso de globalización, redefiniendo las funciones de las ciudades y colocando la cuestión de la competitividad de las mismas, con todo lo problemático y discutible que significa la aplicación de este concepto económico para el desarrollo urbano, en un primer plano en la planificación del desarrollo de las ciudades.

A pesar de que a lo largo de las últimas décadas en las ciudades latinoamericanas encontramos numerosos proyectos, no se ha elaborado, ni en los estudios urbanos ni en planificación urbana tradicional, una conceptualización específica sobre éstos. Es hasta en los últimos años, con la introducción del enfoque de la planificación estratégica, cuando éstos pasan a ocupar una posición privilegiada como acciones claves para impulsar el desarrollo de las ciudades, que se comienza a elaborarse su conceptualización. Sin embargo, existe un obstáculo: la enorme diversidad de este tipo de proyectos, lo que plantea un importante desafío analítico.

Estos proyectos pueden ser la recuperación de centros históricos; la construcción de sistemas de transporte público masivos, la reutilización de antiguas zonas industriales, militares, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, etc.; la rehabilitación de grandes áreas de vivienda degradada, la construcción de nuevas zonas turísticas o recreativas; etc.

A esta diversidad se agregan los problemas de la definición de la escala y la multiplicidad de actores presentes que caracterizan a este tipo de proyectos urbanos. Es precisamente aquí donde se encuentra una diferencia del contenido de esta temática en América Latina con relación a los Estados Unidos y Europa. En la primera se incluyen intervenciones urbanas de muy distinto tipo y con diferentes objetivos como los mencionados antes, mientras que en Los Estados Unidos prevalecen las grandes construcciones de infraestructura urbana y en Europa la discusión se orienta los grandes proyectos urbanos de corte emblemático.

En esta diversidad encontramos factores determinantes y lógicas de actuación muy diferentes que obedecen a la compleja heterogeneidad de los intereses presentes, dificultando la conceptualización de los llamados genéricamente megaproyectos urbanos.

La noción de proyecto urbano surge en Europa en los años 70, asociada a las contradicciones existentes entre los proyectos arquitectónicos de gran dimensión y los planes urbanos. Posteriormente el proyecto urbano pasa a ser entendido como una actuación pública sobre un segmento de la ciudad, pero articulada a una visión global de la misma y a los problemas económicos y sociales.

Con este cambio la noción de proyecto urbano compite con la de plan urbano al ser más atractiva para los inversionistas privados al precisar las propuestas espaciales e incluir, además de aspectos económicos claves, objetivos sociales, culturales y ambientales, y exigir el acuerdo de múltiples actores, entre ellos los privados.

Entonces se puede decir que los megaproyectos urbanos han sido, ante todo, construcciones monumentales, impulsadas en la mayoría de casos por iniciativa gubernamental, destinados a canalizar hacia la empresa privada los beneficios de la recuperación del entorno urbano donde se construyen estos proyectos. La recuperación de los grandes proyectos como uno de los ejes fundamentales de las nuevas políticas de reestructuración urbana es una tendencia claramente contrastada en numerosas ciudades. (Díaz, 1998)

Estos proyectos constituyen un instrumento que contribuiría a crear un pensamiento único sobre las ciudades, en que se articulan los intereses económicos con la cultura para competir por el financiamiento internacional en que las estrategias culturales sirven al crecimiento económico y al control social (Zukin, 1997)

## 1.1 Megaproyectos Urbanos

Los megaproyectos urbanos no son un fenómeno nuevo en la historia de las ciudades, si retrocedemos a la segunda mitad de los años setenta particularmente en los Estados Unidos, se comienza a plantear un nuevo giro de las políticas urbanas, de una situación de crisis y declive económico, se forma una nueva perspectiva que considera la promoción de un crecimiento económico y posteriormente se denomina la competitividad de las ciudades como los asuntos más importantes a las que las nuevas políticas urbanas debían dar respuesta. Así las formas de gobierno local también debían modificarse adaptándose a las nuevas exigencias de la globalización.

En esa nueva fase, los megaproyectos urbanos pasaron a ser utilizados como un procedimiento para buscar el reposicionamiento de las ciudades en la economía global y mejorar la competitividad urbana. (Lehrer y Laidley, 2008).

En ese contexto mencionaba Harvey en los últimos años de los ochenta que los megaproyectos se convertirían en pieza clave del empresarialismo urbano, favorecieron la atracción de inversiones y transmitieron una imagen de estatus y poder, por lo que no es extraño que posteriormente surgieran diversas expresiones de oposición social a ellos, de hecho, es la actividad de estos movimientos los que ayudarán a explicar los cambios paulatinos de algunos cambios en los megaproyectos.

Las Modificaciones cuyo principal objetivo no es otro que tratar de reforzar una legitimidad social cuestionada. De esta manera se han ido incorporando distintos compromisos que no suponen una renuncia a los objetivos originales, pero sí dulcifican su imagen para poder ser más fácilmente vendibles.

Los megaproyectos urbanos tienen como discurso principal traer oportunidades para el crecimiento económico, generación de empleos y un desarrollo regional. Sin embargo actualmente, temas importantes como la expansión urbana y el uso desmedido de recursos naturales, son el principal motivo de preocupación de las comunidades ya que los megaproyectos generalmente no toman en cuenta los impactos generados al no considerar la racionalidad y responsabilidad ambiental y social hacia el entorno.

Por otra parte, los inversionistas y el sector financiero definen un megaproyecto como un esfuerzo único, un proyecto cuyas condiciones particulares le hacen aún más especial que los proyectos normales, por requerir mayores tiempos, presupuestos y / o recursos asignados que en proyectos similares. Los riesgos, las necesidades y dificultades para llevarla a cabo son habitualmente altos.

A partir de Haussmann el proyecto de desarrollo urbano que despliega el capitalismo descansa en la dinámica del capital: la búsqueda perpetua de plusvalor genera el excedente requerido para la urbanización, y a su vez, la urbanización es necesaria para reabsorber el sobreproducto que engendra. (Harvey, 2010).

Para que un megaproyecto sea denominado así, deberá tener un costo de millones de dólares y en algunos casos la medición será en euros, eso y las altas dificultades de construcción es lo que los hacen diferentes a los proyectos convencionales de las urbes y entonces nos enfrentamos a un nuevo problema, el financiamiento, y es justamente aquí donde aparecen los agentes sociales que intervendrán en la creación de estas megainfraestructuras. Se analizará más adelante.

## 1.2 Características económicas de los Megaproyectos Urbanos

Las metrópolis al concentrar toda una complejidad política, económica y social son los espacios privilegiados de reproducción del capital, además de que se caracterizan como espacios de experimentación de la lucha anticapitalista. Las nuevas clases de excluidos del banquete de la economía globalizada traban en las metrópolis globales su lucha por la supervivencia en un orden cada vez más excluyente. (Sassen, 2007)

La coyuntura reciente del intento de crecimiento económico en México ha producido una nueva ola de inversiones públicas y privadas en diversos sectores económicos. Tras años de crecimiento lento, la política económica actual se apoya en un gran programa de inversiones públicas en infraestructuras, tratando de recuperar el retraso del país en este sector.

De acuerdo con los especialistas, México como todos los países que viven este nuevo orden capitalista se enfrentan a un escenario donde los megaproyectos emergen bajo marcos legales de hace ya muchos años para satisfacer necesidades que ya no existen, mientras son presentados como necesidades cuando en realidad fomentan la desigualdad. De ahí el llamado a que las luchas no estén aisladas frente a la legalización de lo ilegal.

El objetivo final de los megaproyectos urbanos es la acumulación del capital en manos privadas, mientras que buscan por una parte intervenir en el territorio para equilibrarlo creando nuevas centralidades, nuevos polos de desarrollo urbanístico, etc, en el marco de la equidad territorial y de la justicia espacial, y generar empleo a través del sector de la construcción que absorbe una gran cantidad de mano de obra no especializada y especializada, en el sector industrial así como en el área de los servicios, por lo tanto mejorando las condiciones de vida de amplios sectores de la población, redistribuyendo los recursos como mecanismo de implementación de justicia social.

Al mismo tiempo, se busca reposicionar de manera simbólica la presencia del Estado, que durante los últimos años ha estado casi totalmente ausente del espacio urbano y por lo tanto de la vida cotidiana de los habitantes. Sin embargo, como la lógica de la intervención estatal es similar a la lógica del mercado los resultados hasta el momento no han sido los esperados, sobre todo en cuanto a equidad dentro del territorio urbano y ahora también rural.

Han de enfrentarse y entrar en contacto dos clases muy diversas de poseedores de mercancías; de una parte, los propietarios de dinero, medios de producción y artículos de consumo deseosos de explotar la suma de valor de su propiedad mediante la compra de fuerza ajena de trabajo; de otra parte, los obreros libres, vendedores de su propia fuerza de trabajo y, por tanto, de su trabajo. (Marx, 1867)

Es así como la clase privilegiada apoyada por el Estado, encuentra las condiciones óptimas para los megaproyectos en tierras fértiles y en dónde especulan la mano de obra también será apropiada para sus fines.

La cercanía con grandes urbes será fundamental para su construcción ya que por su posición en la jerarquía urbana, concentran actividades muy especializadas, que principalmente con aquellas de carácter simbólico tienen que ver con los niveles de decisión: las sedes de todos los poderes del Estado, de los organismos regionales e internacionales, de los ministerios y secretarías siguen estando en la capital nacional, así como todo lo relacionado con el comercio internacional, en el puerto principal.

En cuanto a los espacios totalmente urbanos afectados, se centran en la reconversión de espacios degradados en zonas de nueva centralidad, ajustadas a las nuevas formas de producción y consumo. Esta búsqueda de eficiencia y rentabilidad se ha convertido en la justificación fundamental de la adopción de nuevas técnicas de marketing urbano y de gestión empresarial.

De esta manera los megaproyectos urbanos buscan satisfacer mercados, competencia y así generar grandes ganancias tratando de consolidar áreas urbanas en las ciudades, apostando

hacia el desarrollo y crecimiento urbano induciendo a la generación de suelo urbanizable, el caso de México particularmente ha multiplicado este fenómeno principalmente en sus metrópolis y en municipios aledaños en vías de crecimiento y expansión urbana.

### 1.3 Elementos determinantes para la inversión capitalista en los Megaproyectos Urbanos.

La mayoría de los megaproyectos puede incluirse en una o varias de las siguientes categorías de actuación:

- La regeneración de los frentes marítimos (o fluviales).
- La recuperación de antiguos espacios industriales o portuarios.
- La construcción de grandes infraestructuras de transporte (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, etc.), cuya principal pretensión es reforzar las comunicaciones interurbanas en el marco de la economía global.
- La renovación de los distritos históricos o de otros barrios de la ciudad que cumplen con una serie de requisitos específicos. Con frecuencia estas áreas se destinarán a satisfacer a las demandas de consumo diferenciado de ciertas fracciones de las clases medias y altas. (Zukin, 1998)

Estos grandes proyectos urbanísticos van a realizarse al margen de los planes vigentes y están relacionados con el cambio de uso de suelo, de rural a urbano, o de habitacional a comercial y de servicios; su ejecución abarcará un horizonte temporal que rebasa los gobiernos locales, su complejidad y tamaño desbordan las competencias de las autoridades municipales y provocan una revalorización del suelo cuyas utilidades no se van a redistribuir socialmente.

El supuesto que esta investigación maneja es que la práctica de gestionar los megaproyectos lejos de que haya un debate público dos de los agentes involucrados (Estado y capital) consideran que la participación genera conflicto, en vez de reconocer que los conflictos son inherentes a los proyectos.

Los mega proyecto involucran externalidades ambientales, económicas, culturales y sociales difícilmente cuantificables y cuya distribución también resulta de mucha controversia, por lo que requerirían de un abordaje deliberativo y que tome en cuenta

aspectos sociales y políticos, además de múltiples actores implicados y afectados (Sabatini, Sepúlveda y Villarroel, 1996).

“hoy en día los grandes proyectos tratan de intervenir en áreas de sensibilidad especial a fin de reorientar los procesos urbanos [...] crear nuevas áreas económicas (en ocasiones, enclaves territoriales) que tengan capacidad de promover entornos protegidos de la violencia y pobreza urbana, y más favorables a las inversiones privadas nacionales o internacionales.” (Lungo, M y Smolka 2005)

De este modo e ignorando cualquier acercamiento con la sociedad en general y una nula participación ciudadana, un primer elemento que se desarrolla como pieza fundamental de este tipo de implementación es la intención de articular en términos de espacio los intereses del capital económico para producir una transformación urbana.

Estos proyectos se caracterizan por renovar áreas degradadas y convertirlas en zonas modernas, eficientes y funcionales que atraen al sector internacionalizado de la economía. Consisten en el desarrollo de una infraestructura de comunicaciones avanzadas, edificios para oficinas de empresas internacionales, centros comerciales, viviendas y hoteles de alto estándar y permiten posicionar a la ciudad competitivamente en el espacio mundial (Cuenya, 2000).

Con lo anterior se buscan impulsar la transformación física y funcional de la ciudad a partir de procedimientos puntuales de reconversión de áreas degradadas a áreas de nueva centralidad cuyos elementos recurrentes son las arquitecturas emblemáticas, centro de convenciones, infraestructuras culturales y turísticas, parques temáticos, vías exageradas de transporte y comunicación y eventos internacionales orientados a atraer inversiones y consumidores.

Borja y Castells afirman que el concepto de gran proyecto urbano es ambiguo. Su definición del mismo es amplia, sin embargo, también consiste en señalar la capacidad de

estos proyectos de ser el motor del desarrollo de la ciudad y de su imagen tanto a su interior como hacía el exterior. A partir de lo desarrollado, es posible extraer como pieza fundamental de estas intervenciones su capacidad para generar una modificación funcional del espacio.

El fin inmediato de estos megaproyectos es atraer inversiones y generar actividades económicas, Es decir, el objetivo de estas implementaciones es construir en caso de suelos rurales una nueva área urbana central capaz de atraer capitales para inversión. Este proceso se encuentra dado por la promoción del establecimiento de actividades terciarias, a saber: oficinas públicas y privadas; servicios comerciales y culturales; y asentamientos residenciales.

Estos procesos producen una valorización del suelo en que se llevan a cabo. Este tipo de proyectos se localizan habitualmente en zonas que han quedado relegadas y por lo tanto su valor de partida del suelo es bajo, pero su valor final es muy alto dada su extensión, su localización estratégica y la alta calidad edilicia y simbólica de lo que se construye allí, es decir, se localizan en zonas que son consideradas “áreas de oportunidad” (Cuenya, 2000).

De modo que es posible plantear que la valorización que se produce del suelo se encuentra relacionada, con la transformación funcional que se produce del área y su incorporación al tejido urbano como área central.

#### 1.4 Efectos de las contradicciones del capital y la inversión pública.

Las inversiones en infraestructuras públicas originan diversos efectos económicos, pero también como hemos analizados en puntos anteriores grandes efectos en la sociedad. El análisis de las inversiones públicas y privadas es de donde parte la investigación, dado que se trata de generar una libertad en el mercado espejo de mercancías generando esto un aumento en el mercado de deuda.

De entrada, es preciso atender a la influencia directa de las infraestructuras económicas en la actividad productiva a corto plazo. También, a la incidencia en la competitividad del sector privado, vía incremento de la productividad y reducción de los costos de producción. Los efectos económicos de la inversión en infraestructuras pueden diferenciarse entre el corto y el largo plazo:

- A corto plazo, como con cualquier gasto, se originan efectos directos e inducidos sobre la producción y el empleo, que pueden medirse a través de los multiplicadores. La magnitud de los multiplicadores es muy apreciable en el caso del gasto en inversiones públicas. Además, se constata la existencia de un efecto “crowding-in”<sup>1</sup>, es decir, la inversión pública no solo no expulsa a la privada, sino que la atrae.

- A largo plazo, las inversiones ejercen una influencia sobre el crecimiento económico. A este respecto, debe destacarse el papel de las infraestructuras como input<sup>2</sup> intermedio para el sector privado.

---

<sup>1</sup> Efecto de atracción, en este caso puede hablarse de invasión.

<sup>2</sup> Compra o entrada de una empresa. Factor productivo que la empresa adquiere del exterior para ser sometido a un proceso de transformación interna. Las materias primas, los productos intermedios o semi-manufacturados y la energía que la empresa compra en el mercado son inputs. Si al valor de los inputs adquiridos en el exterior se le suma el valor añadido creado por la empresa: el valor de los sueldos y salarios más el interés del capital más el beneficio del empresario, se obtiene el valor de los outputs o producción final de una empresa. Los outputs de una empresa pueden ser comprados por las economías domésticas o por otras empresas, que los adquieren para ser sometidos a una posterior transformación; en este segundo caso, los outputs de unas empresas pasan a ser inputs de las siguientes, y así sucesivamente, hasta que el output es adquirido por un consumidor final.

Aunado a lo anterior y de extrema importancia, nos encontramos que en el mercado privado del suelo un actor clave es el promotor; es él quien juega un papel fundamental en la liberación del terreno para organizar su cambio de uso, la peculiaridad de los grandes proyectos impulsados por el sector público, radica en que es el propio Estado nacional quien condensa el doble rol de propietario y promotor. En principio es este actor el que está en mejores condiciones de apropiarse de la plusvalía que se genere en el área.

Esta condición de socios que reviste la gama de actores enumerados no los exime de conflictos entre ellos, como se ha visto. La distribución de la extraordinaria valorización del suelo generada por los grandes proyectos es objeto de una puja entre propietario del suelo-promotor /desarrollador- regulador del régimen de usos del suelo.

A pesar de que el Estado nacional y el municipal pueden condensar estos tres roles (como ocurre en algunos ejemplos mexicanos), igualmente pueden surgir conflictos de intereses. Por ejemplo, cuando el Estado nacional es el propietario de los predios, el Municipio puede quedar excluido de la participación de plusvalías si no hay acuerdos políticos al respecto. También puede haber conflictos de intereses entre los departamentos ejecutivos del organismo municipal y los órganos legislativos encargados de aprobar legalmente los proyectos.

Otros actores beneficiados auxiliares que también obtienen ventajas económicas a través de la producción y ejecución de estos grandes proyectos incluyen a:

a) grandes estudios de arquitectura de gran prestigio que intervienen en el diseño y producción de estos entornos mediante millonarios contratos con los organismos promotores.

b) firmas consultoras, contratadas también por elevadas sumas para la realización de estudios de factibilidad, de impacto y asesoramiento de modelos de gestión de las operaciones sobre la base de la experiencia internacional.

c) empresas de servicios de segunda línea, como estudios de contabilidad y seguros, publicidad, seguridad privada, entre otros.

d) burocracia pública a cargo de la gestión de los proyectos y posicionada como una suerte de elite gerencial que opera con condiciones de privilegio dentro del aparato estatal (oficinas de lujo, elevados salarios y honorarios, contactos con inversores internacionales y expertos mundiales, acumulación de experiencia que luego sirve para futuras consultorías a otros gobiernos).

Del otro lado se ubican los actores perjudicados, que incluyen esencialmente:

a) los habitantes de bajos ingresos localizados irregularmente en los predios donde se desarrollan los proyectos y que pierden su lugar de vida y de trabajo en la ciudad.

b) las empresas que todavía desarrollan actividades en el área de implantación de los megaproyectos, aunque el tipo de usos del suelo que ejercen está en declinación (viejas fábricas de rentabilidad baja, depósitos y silos, partes de empresas ferroviarias, portuarias, aeroportuarias).

c) los residentes en las áreas aledañas, que pueden verse afectados por la suba de los valores del suelo y los consecuentes procesos de gentrificación que eso conlleva.

Lo que resulta muy importante señalar es que el proceso de producción y gestión de los megaproyectos urbanos está sujeto a las presiones que ejercen los múltiples actores involucrados, en función de sus intereses contradictorios.

Esto puede llevar a cambios y ajustes en sus componentes e incluso a su paralización. La experiencia de varios proyectos muestra que sólo bastó la decisión política del sector público de implementar un gran proyecto en un área estratégica de la ciudad para desencadenar una constelación de fuerzas de apoyo y de oposición, que incidieron en el proceso de producción del proyecto y en su resultado final.

## 1.4 Interrelación de los agentes sociales en los Megaproyectos Urbanos

El nuevo orden mundial obliga a los países subdesarrollados a conducirse bajo esquemas encaminados a satisfacer intereses de tipo comercial más que públicos y de ordenamiento económico, y es bajo esta lógica que se dan los nuevos arreglos institucionales y las negociaciones entre los actores políticos y económicos en torno a las megaobras.

Su configuración es heterogénea ya que participan sectores medios y altos, y consideran que los nuevos esquemas de desarrollo urbano atentan contra sus derechos civiles, sociales, políticos y medioambientales.

México es claro ejemplo de subordinación e ingobernabilidad frente a los poderes económicos y financieros globales que “ocupan áreas y cumplen funciones centrales que antes realizaba el Estado”, lo que refleja la incapacidad del gobierno sobre asuntos de las metrópolis.

Las áreas de oportunidad que propicia el Estado es para la inversión privada se dan para aprovechar las vocaciones productivas de la ciudad, pero lo que ocasionan es que la calidad de vida de los habitantes sea empujada agresivamente, haya un caos urbano en lugar de una planificación adecuada a largo plazo, ya que favorece a la especulación privada con el uso de suelo.

En México, los programas de desarrollo urbano actuales contemplan una serie de normas tendientes a la ordenación del territorio y de los usos de suelo, que los ciudadanos han recurrido para rechazar los proyectos urbanos que consideran que atentan contra su calidad de vida y su derecho a la ciudad, sobre todo si son mega-infraestructuras que también tienden a tener consecuencias ambientales irreversibles.

Los proyectos urbanos generalmente son impulsados por el sector público y deberían, luchar por no perder los elementos que le otorgan su sentido público, al tiempo de que deben competir en el mercado, sin los requerimientos que el proyecto, en tanto propuesta

pública tiene. Además, deben sobrepasar los roces y conflictos que generan tanto los actores sociales e institucionales, integrándolos en una dinámica participativa, con la doble función de disminuir el conflicto y satisfacer la “necesidad de participación”. Todo ello con herramientas, capacidad de gestión y presupuestos limitados.

Entonces, para que “lo público” exista en un proyecto urbano, no sólo debe existir capacidad de propuesta y diálogo, por parte del aparato estatal, sino también de negociación e imposición. Es necesaria una articulación constante de los intereses colectivos, con los intereses particulares de cada actor, definidos éstos a través de acuerdos en las esferas políticas, económicas y de participación ciudadana.

Para ello es necesario disponer de una plataforma permanentemente articulada de discusión y diálogo, y una rotunda e intransable claridad en los objetivos del proyecto. Al referirse a un megaproyecto público de diseño y gestión urbana, este hecho es aún más relevante, dado su alcance, función y horizonte temporal.



La Plaza de España en una captura de Google Maps

El 31 de Enero del año 2016, los diarios españoles publicaban: “Madrid abre a la participación ciudadana los grandes proyectos urbanísticos de la capital”

“El Ayuntamiento recogerá sugerencias de los ciudadanos para la remodelación de la Plaza de España y someterá los proyectos finales a votación.”

## 1.5 Impacto en los pueblos originarios

De acuerdo a la Organización de Naciones Unidas (ONU) los pueblos indígenas son herederos y practicantes de diversas culturas y formas de relacionarse con las personas y el medio ambiente. Éstos han conservado características sociales, culturales, económicas y políticas que son distintas a las de las sociedades dominantes en las que viven. A pesar de sus diferencias culturales, los diferentes grupos de pueblos indígenas de todo el mundo comparten problemas comunes relacionados con la protección de sus derechos como pueblos distintos.

La Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (UNDRIP) fue adoptada por la Asamblea General el jueves 13 de septiembre de 2007. La Declaración es el documento más completo sobre los derechos de los pueblos indígenas, dando prominencia a los derechos colectivos a un nivel sin precedentes en las leyes de derechos humanos internacionales. La adopción de este instrumento es la indicación más clara de que la comunidad internacional se compromete a la protección de los derechos individuales y colectivos de los pueblos indígenas.

La Declaración es la culminación de más de veinte años de trabajo, que comenzó con el Grupo de Trabajo, el cual inició la redacción de la declaración en 1985. El primer borrador se terminó en 1993, y para 1995, la Comisión de Derechos Humanos estableció su propio grupo de trabajo para revisar el borrador aprobado por los expertos en derechos humanos del Grupo de Trabajo y la Sub-comisión. Más de 100 organizaciones indígenas participaron anualmente en el Grupo de Trabajo de la Comisión. (Naciones Unidas – Pueblos indígenas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales)

El Estado de México tiene una composición pluricultural y pluriétnica sustentada en sus pueblos y comunidades indígenas cuyas raíces históricas y culturales se entrelazan con las que constituyen las distintas civilizaciones prehispánicas; hablan una lengua propia, han ocupado sus territorios en forma continua y permanente; han construido sus culturas específicas. Son sus formas e instituciones sociales, económicas y culturales las que los identifican y distinguen del resto de la población del Estado.

Dichos pueblos y comunidades existen desde antes de la formación del Estado de México y contribuyeron a la conformación política y territorial del mismo.

De acuerdo con la Ley de Derechos y Cultura Indígena del Estado de México, en la entidad se reconoce la existencia de los siguientes pueblos indígenas: Mazahua, Otomí, Nahuatl, Matlatzinca y Tlahuica. ( Consejo Integral para el Desarrollo Integral de los Pueblos Indígenas, Estado de México)



Fuente: Tomado para el proyecto PAPIIT IG300818

Pese a la Declaración de Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas que promueve los derechos colectivos e individuales de los pueblos indígenas, especialmente los derechos a sus tierras, bienes, recursos vitales, territorios y recursos, a su cultura, identidad y lengua, al empleo, la salud, la educación y a determinar libremente su condición política y su desarrollo económico, los megaproyectos urbanos pasan sobre cualquier convenio nacional y en este caso incluso, internacional.

Se enfatiza en el derecho de los pueblos indígenas a mantener y fortalecer sus propias instituciones, culturas y tradiciones, y a perseguir libremente su desarrollo de acuerdo con sus propias necesidades y aspiraciones; prohíbe la discriminación contra los indígenas y

promueve su plena y efectiva participación en todos los asuntos que les conciernen y su derecho a mantener su diversidad y a propender por su propia visión económica y social.

Ahora bien, es importante para la presente investigación aclarar que el término originario marca una distancia con la cuestión étnica indígena, los pueblos originarios presentan diferentes características entre sí, algunos investigadores como Teresa Mora, Andrés Medina e Iván Gómez César aseguran que el término de “originarios” es reciente de no más de dos décadas a la fecha y se trata de una autodefinición proveniente de los núcleos más politizados de estas poblaciones indígenas y es compartido por una buena cantidad de ellos.

El término nace con una carga política, ideológica e identitaria que como ya se señaló permite a los pueblos reconocer lo indígena como parte de su pasado ancestral, pero que en la actualidad los distingue de las otras etnias del país, ubicándose como mestizos. Esto probablemente se vincula con que tanto en la ciudad como en el campo el término indio o indígena se usa todavía con un valor despectivo y discriminatorio.

El término *originario* les permite definirse como descendientes de los primeros pobladores de la cuenca para, desde allí, legitimar muchos de sus derechos actuales, al mismo tiempo que les brinda elementos identitarios no sólo para distinguirse de las etnias indígenas del país, sino también para circunscribir una identidad distinta del resto de la ciudad. Dicho, en otros términos, el plano de la identidad que se está moviendo en esta construcción específica es el de lo étnico. (Alteridades vol. 23 no.46, México jul/ dic 2013)

Algunas de las características que investigaciones financiadas por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) dedicadas a analizar a los pueblos originarios son las siguientes:

1. Son poblaciones descendientes de pueblos prehispánicos refundados en el periodo colonial.
2. Tienen como base relaciones de parentesco a partir de un conjunto de familias que se autoidentifican como originarias, lo cual se expresa en la predominancia de algunos apellidos claramente identificables.
3. Poseen un territorio en el que se distinguen espacios de uso comunitario y ritual; se identifica el centro con una iglesia o capilla, la plaza, el mercado y su propio panteón.
4. En muchos casos mantienen una organización territorial a partir de parajes que conservan nombres nahuas.
5. Poseen terrenos agrícolas o forestales en forma de ejidos, propiedad privada o comunidad agraria y por tanto su noción de territorio es clara; incluso cuando han perdido sus terrenos y han quedado reducidos a medios urbanos existe una idea de *espacio originario*.
6. Su continuidad cultural está basada en formas de organización comunitaria y en un sistema festivo que tiene como eje un santo patrón; en él pueden apreciarse elementos culturales de origen mesoamericano, colonial y una permanente capacidad de adaptación a las nuevas influencias culturales de su entorno, que no se reducen a los aspectos religiosos.
7. Las festividades religiosas y cívicas cumplen la función de generar liderazgos para ejercer los cargos, y para el colectivo es el medio para refrendar la pertenencia al pueblo, contribuyendo a la continuidad de las identidades locales; el santo patrón y otras deidades son la base a partir de la cual se establecen nexos duraderos con otros pueblos.

Así encontramos que la relación pueblo/ciudad resulta sumamente tensa y conflictiva. Los pueblos son considerados agentes de primer orden del desarrollo local, en lo relativo a la preservación de los recursos naturales (bosques, zonas de cultivo, abasto hidráulico, etcétera) y de los suelos de conservación, indispensables para el equilibrio ecológico y la sustentabilidad de la zona metropolitana de la Ciudad de México. Sin embargo, el

crecimiento urbano ha tendido a mermar dichos recursos, provocando graves problemas socioambientales.

La continua expropiación de predios como consecuencia de la expansión urbana misma para la construcción de carreteras y avenidas, de "obras de interés público" y otras de interés privado, el control sobre los bosques y en especial del agua, entre otras cosas, han sido un foco continuo de disputa con el gobierno y con empresarios.

Uno de los cambios más trascendentes es que, a diferencia del esquema de desarrollo capitalista anterior -en el que la acumulación originaria supuso la acumulación de la propiedad privada-, la globalización ha generado relaciones sociales de producción en donde la propiedad jurídica no es lo central; lo esencial es la liberación de espacios y la fuerza de trabajo para su uso y usufructo.

Es lo que David Harvey (2006) denomina capitalismo por desposesión para caracterizar las formas vigentes de operar del mercado mundial. Es decir que el capital transnacional puede no tener la propiedad jurídica sobre los medios de producción, pero sí la capacidad de apropiación de las riquezas.

# Capítulo 2

## **Movimientos Sociales y participación social**

Con lo desarrollado en el anterior capítulo, esta forma de operar del capital financiero respecto a la sociedad y las comunidades en particular traerá como consecuencia, una resistencia ciudadana común

Ya desde hace algunos años, el concepto de “derecho a la ciudad” ha sido de un interés muy particular en las decisiones públicas, en México, por ejemplo, destaca la Carta de la ciudad de México por el derecho a la Ciudad, que se suscribió en el año 2010 por diferentes organizaciones sociales y el Gobierno, ésta sintetiza un grupo de reivindicaciones sociales y se concibe como un derecho de carácter colectivo que puede ser institucionalizado.

El documento también le otorga a los ciudadanos la legitimidad para poder organizarse y tomar acciones colectivas con el objetivo de demandar el ejercicio de su “autodeterminación” y un “nivel de vida adecuado”.

El gobierno de la Ciudad de México constantemente señala en sus discursos que existe la necesidad de integrar al desarrollo urbano a la cuestión social y económica para poder elevar la calidad de vida de los habitantes del país, esto, a través de nuevas metodologías y figuras legales de actuación; sin embargo en la práctica la gestión urbana de la ciudad se ha ido transformando, y en una de sus grandes contradicciones encontramos que ya es menos democrática y con menos participación de los ciudadanos en la toma de decisiones.

En este contexto destacan los megaproyectos, en donde frecuentemente se utilizan nuevas técnicas y sobre todo capital financiero y destaca la colaboración entre los sectores público y privado, pero el papel del Estado es clave para entender el funcionar de las inversiones, ya que crea las condiciones legales, políticas y económicas para la construcción de estos grandes proyectos.

El gobierno utiliza la ley para violar la legalidad de la planeación de un desarrollo urbano equitativo y atenta contra el derecho a la ciudad de los habitantes de las zonas elegidas para dichos proyectos. Estas intervenciones son estratégicas porque se encuentran estrechamente relacionadas con las políticas urbanas orientadas a la competitividad y crecimiento de las ciudades sin tomar en cuenta las consecuencias sociales que traen consigo.

La importancia creciente de un sector que antes era secundario, todo lo relacionado con el espacio; por ejemplo, la construcción, la urbanización, las inversiones en este terreno, la venta y la compra del espacio como totalidad y la especulación, por supuesto. (Lefebvre, 1974)

Este nuevo modo de gestionar la ciudad se ha enfrentado con movilizaciones ciudadanas, diversas protestas de organización social y vecinal que se han originado en torno a los megaproyectos urbanos y que no necesariamente se dan en un escenario totalmente urbano, también se presenta en territorios rurales, donde la lucha ciudadana es igualmente fuerte.

Estas manifestaciones de resistencia ciudadana se entienden como un reclamo democrático de los habitantes afectados a participar en las decisiones del manejo de los proyectos urbanos y de la ciudad en general. Se ha exigido información pública, transparencia y rendición de cuentas sobre la formulación y ejecución de estos proyectos, esto ha llevado a la demostración de la posibilidad de que una serie de acciones colectivas por la defensa del espacio público y de lugares significativos pueden ser el inicio de hacer valer el derecho de los habitantes a una verdadera ciudad democrática que les garantice una calidad de vida adecuada.

## 2.1 Movimientos Sociales

Los movimientos sociales se caracterizan por su diversidad, tanto en la temáticas que abordan como en la forma de abordarlas, sus ideologías, la forma de organizarse, las estrategias para incidir en el ámbito social y político, pero tienen en común que aspiran al cambio, a la transformación de lo ya establecido.

Entre sus características podemos encontrar lo siguiente:

- En cuanto al tipo de estructura organizativa, tienen un carácter informal. Es decir, no están constituidos como organizaciones, no tienen carácter jurídico, ...
- En cuanto a su permanencia, son diversos. Hay movimientos sociales que son permanentes en el tiempo, como el movimiento obrero, y otros que no se plantean su duración.
- Que llevan a cabo acciones de movilización social. Esta movilización social es necesaria para transformar e impulsar el cambio que los movimientos sociales piden. Con la movilización social se evidencia el conflicto entre la situación actual (la que se quiere cambiar) y la deseada, y se articulan las estrategias de incidencia política y social que llevará a cabo el movimiento.

Actualmente la sociedad mexicana se encuentra en el dilema del progreso y del desarrollo social, sólo a través de la variable económica y, además, con la consecuencia, de las crisis internacionales: ecológica, económica, humanitaria y de seguridad, se concibe al país con un escenario sociopolítico sumamente complejo y como respuesta a esto, los cuestionamientos sociales al sistema a través de la movilización de varios sectores de la sociedad son casi natural.

Este proceso complejo evidencia un debilitamiento del tejido social y un incremento de la violencia estructural en sus diversas representaciones: pobreza, exclusión, violencia, discriminación y despojo.

Es común encontrar que el orden social y la cotidianidad de la vida de una población sean interrumpidas abruptamente por la presencia de movilizaciones, luchas o protestas sociales; estas acciones transforman el orden público durante algunas horas y otras

incluso pueden llegar a asumir formas radicales de poder y con la capacidad de generar profundas transformaciones en la estructura social, de acuerdo al contexto sociopolítico e histórico.

Por lo anterior es necesario establecer la diferencia entre un estallido social y un movimiento social, el primero se refiere a un fenómeno momentáneo expresado cuando la protesta está en su punto más intenso, sin embargo, cesa luego de un momento de violencia, sin dar lugar a reuniones que sostengan el conflicto con el tiempo.

Mientras un movimiento social es una forma de acción colectiva y la existencia de este tipo de acción implica la preexistencia de un conflicto, de una tensión que trata de resolver haciéndolo visible, un sistema de actores y una solidaridad.

México se ha caracterizado por la presencia de movilizaciones sociales de diversas formas de organización desde la Revolución mexicana, como el principal movimiento radical, a los movimientos posrevolucionarios y contemporáneos.

El proceso histórico de la sociedad mexicana durante la transición de la economía agraria a la economía industrial, en la primera mitad del siglo XX, experimentó con los movimientos campesino, obrero, sindical, telegrafista, hasta el movimiento estudiantil del 68, un parte aguas de los movimientos sociales contemporáneos con la incorporación de la clase social menos vulnerable, la llamada clase media y de los profesionistas a las manifestaciones de inconformidad.

En la movilización ya descrita, una constante, es la presencia de la violencia en sus más diversas formas, que se justifica como esta abertura necesaria que garantiza y salvaguarda el orden social.

La violencia estructural tiene diferentes matices, que van desde la agresión directa con represión física, muerte, tortura y desaparición forzada de los miembros del movimiento, la omisión e ignorancia de las demandas y necesidades, y nuevamente esta violencia estructural que se repite día a día con la perseverancia y la agudización de la polarización y la diferencia social entre los que tienen todo, que son una minoría, y los que no tienen

nada o casi nada que les permita sobrevivir con certidumbre, con la exclusión y con la falta de oportunidades de desarrollo.



Fuente: Tomado para el proyecto PAPIIT IG300818

### 2.3 Participación de los defensores de propiedad social de la tierra para Megaproyectos Urbanos.

El paisaje físico de la ciudad moderna desplazó a la ciudad tradicional bajo un proyecto activo de renovación funcional que respondía a los intereses de la clase que otrora consolidaba su victoria hegemónica: “Los centros del dominio mundano y espiritual de la burguesía encontrarían su apoteosis en el marco de las grandes vías públicas, que se cubrían con una gran lona antes de estar terminadas, para luego descubrirlas como si se tratara de un monumento. (Walter, 2005, p. 47)

Actualmente la urbanización es, un fenómeno político. Lefebvre anuncia la importancia de lo urbano en la estrategia revolucionaria. Si para el marxismo el agente de subjetivación política es por antonomasia el proletariado industrial, la “clase obrera” de Lefebvre está constituida por trabajadores urbanos de heterogénea naturaleza, generalmente fragmentados y divididos.

Para Lefebvre una política de lo urbano, la reivindicación de un “derecho a la ciudad”, no puede concebirse como un movimiento que aspire al retorno de la ciudad tradicional, sino que se entiende dentro de un movimiento revolucionario total que emancipe al hombre bajo un impulso anticapitalista, y cuyo objetivo sea la transformación de la vida urbana cotidiana. La ciudad, en cuanto generadora de subjetividades políticas, constituye el espacio de despliegue revolucionario. (Lefebvre, 1978)

Solo cuando la política se concrete en la producción y reproducción de la vida urbana como proceso de trabajo fundamental del que surgen impulsos revolucionarios, será posible emprender luchas anticapitalistas capaces de transformar radicalmente la vida cotidiana. (Harvey, 2012)

Lefebvre ve el proceso de industrialización y urbanización desde la dialéctica, o sea una relación conflictiva, un violento choque entre realidad urbana y realidad industrial. El tejido

urbano genera concentraciones exorbitantes de población, pero a su vez el núcleo urbano implota sobre sí mismo expulsando a la clase obrera hacia la periferia. Oposiciones intrínsecas se conjugan entre ruralidad, urbanidad, centralidad.

El pensamiento dialéctico será entonces un órgano del despertar histórico. Y así como cada “época no sólo sueña la siguiente, sino que se encamina soñando hacia el despertar”, las tensiones dentro de la ciudad moderna prefiguran ya la ruina de los monumentos de la burguesía. La praxis revolucionaria se anuncia en el contenido onírico y la transformación de la vida cotidiana ahora. (Lefebvre, 1978)

La ciudad moderna supone el despliegue de un proyecto urbano amparado bajo la dinámica intrínseca del capital: reinversión del excedente del proceso de plusvalor. Es por lo tanto un proyecto activo de dominación de clase. Reivindicar el derecho de los desposeídos a su ciudad deberá ser parte de una lucha general por la emancipación de la clase trabajadora y el control democrático del excedente del capital. Habrá que derrocar y reemplazar la totalidad del sistema capitalista de acumulación, junto con las estructuras asociadas de poder hegemónico, pero la revolución tendrá que ser urbana, o no será. (Harvey 2012)

México ha sufrido en los últimos decenios cambios en su naturaleza misma en gran parte por un crecimiento de la mancha urbana sin control y por una política incongruente del tipo de desarrollo en el país. Es tiempo de cambiar las bases para un crecimiento ordenado y un desarrollo sustentable. Hoy la búsqueda por alcanzar ese desarrollo debe conciliar la satisfacción de las necesidades humanas, con la base ecológica y los recursos de las generaciones futuras.

Uno de los elementos indispensables para elaborar propuestas de desarrollo lo constituye los recursos con que cuenta cada región o localidad, pero considerando su manejo y conservación, así como las tendencias en la apropiación de la naturaleza, congruente con las necesidades de las generaciones presentes y futuras de la región. Lo anterior ha estado ausente en la mayoría de programas y proyectos de desarrollo impulsados hasta ahora.

La influencia conjunta de la crisis económica y agrícola nacional, así como la profundización de las políticas de ajuste estructural propiciaron una profunda reorganización económica en el campo mexicano. Esta a su vez condujo a una transformación de la compleja estructura organizacional de los agricultores ya que los viejos modelos de organización no fueron capaces de responder a las demandas de sus agremiados, ni de mantener con el gobierno vías de negociación eficaces.

En los últimos tres lustros ha ocurrido una profunda reestructuración de los sistemas de representación social de los productores del campo, particularmente de los sectores más dinámicos y rentables de la agricultura.

Debido a que los recursos naturales son parte del patrimonio de los pueblos y de las sociedades, y constituyen además un elemento sustantivo de la cultura y cosmovisión de los Pueblos Indígenas, y a partir de un escenario existente, se ha generado la necesidad de que muchas poblaciones y comunidades organizadas han desarrollado varias acciones de resistencia por la defensa de estos recursos, al igual que por el cuidado del ambiente, seguridad alimentaria y sus derechos colectivos.

Esta resistencia se ha articulado alrededor de varias prácticas y formas planificadas o espontáneas. Han producido una amplia experiencia que merece generar una reflexión, especialmente ante la diversidad de acciones y experiencias, o ante la dispersión y la falta de articulación orgánica en un proyecto que logre enfrentar los intereses del nuevo proyecto de acumulación las elites empresariales en el país.

En este sentido, se impone que se reconozcan y valoren las diversas formas de resistencia generada por las comunidades y los pueblos, pero con un sentido analítico y crítico, que plantee los aspectos a considerar, nutrir y articular para que la resistencia se transforme en una lucha para un cambio social y de desarrollo verdadero del país.

Vamos a entender a los movimientos sociales como el conjunto de prácticas y procesos políticos, planificados (as) o no, que han generado sujetos sociales: comprendidos éstos como los movimientos campesinos, indígenas, de mujeres, trabajadores y trabajadoras, entre otros, que se oponen a las formas, prácticas, proyectos y efectos del modelo de

acumulación capitalista, hoy neoliberal, que es impulsado por la burguesía, las oligarquías y la elites económicas y políticas guatemaltecas en alianza con las transnacionales, e impuesto a sus territorios, comunidades y al país en su conjunto.

Éstos oscilan desde formas espontáneas de rechazo, manifestación y movilización hasta procesos más estratégicos y conscientes que vislumbran una emancipación de la subordinación del poder dominante, en pos del avance y construcción de otro proceso de desarrollo social más humano, con justicia social y armonía con el ambiente, frente a una nueva reconstrucción monopólica, reconcentradora, hegemónica y totalitarista del capita, con tendencia insolidaria y mercantilista que trata de apoderarse de la institucionalidad, de la vida, de los recursos y de la cultura de nuestros pueblos<sup>3</sup>.

En este punto destaca el proceso gradual de articulación de comunidades y pueblos en el caso de México con otras experiencias de resistencia que pueblos del mundo vienen generando en otras latitudes, como articulaciones regionales y latinoamericanas contra las represas, hasta las formas de lucha global y resistencia altermundista que se plantean en el Foro Social Mundial (FSM)<sup>4</sup>.

Otras de estas manifestaciones se encuentran en las propuestas de integración económica alternativa tal como la Alternativa Bolivariana para la Integración de América Latina (ALBA) y el Mercosur, que plantean nuevos esquemas frente a las formas tradicionales,

---

<sup>3</sup> En capítulo XXIV del Tomo I de El Capital, Carlos Marx explica la Acumulación Originaria del Capital como un proceso histórico en el cual, la burguesía agrícola emergente y la oligarquía, se enriquecieron a partir de arrebatar y desplazar violentamente a campesinos, pequeños propietarios y otros de sus tierras, posesiones y las concentraron en su poder, acumulando riqueza o capital, especialmente en el período de la Revolución Industrial, con el propósito de producir con beneficio privado a gran escala.

<sup>4</sup> Los Foros Sociales Mundiales son espacios abiertos a la participación de la ciudadanía mundial bajo el lema: "Otro mundo es posible". En ellos, se entremezclan actores, propuestas y reivindicaciones de todo tipo. Su organización horizontal promueve la participación a todos los niveles de manera que posibilita también la implicación en la organización del evento. Se puede entender como un espacio de encuentro, como una plataforma de participación, o como un sujeto colectivo con un proyecto político propio. Las diferentes formas de participación que se dan en los Foros Sociales vienen marcadas por estas maneras de entender su naturaleza y por el uso de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. También es importante ver las diferencias generacionales que aparecen en las diferentes formas de participación para poder conocer la manera en que los y las participantes más jóvenes hacen oír sus voces y crean nuevos espacios de relación transnacional. (Mariona Estrada Canal. Licenciada en Psicología. Consultora de psicología social. Universitat Oberta de Catalunya.)

dominantes y hegemónicas de la integración estadounidense con los con los Tratados de Libre Comercio (TLC), o al Acuerdo de Libre Asociación de Europa.

México ha realizado diversas acciones legales que acompañan las formas de protesta y demanda social. Muchas de éstas no han tenido éxito a causa del sistema jurídico inoperante y comprometido con los intereses de los grupos corporativos privados económicos y políticos y las transnacionales que operan en el país.

A lo largo de al menos dos décadas, la maquinaria gubernamental ha venido tejiendo lentamente y en sigilo la construcción de un nuevo aeropuerto en la Zona Metropolitana del Valle de México, en el último resquicio de lo que fuera la zona lacustre de la Cuenca de México: el Lago de Texcoco.

Durante esos años, se creó una cortina de humo en torno a un proceso de especulación inmobiliaria que lo mismo implicó la expropiación o adquisición de predios para ampliar el equipamiento necesario para el manejo hidráulico de la cuenca, para ampliar la reserva ecológica e incluso la compra-venta con particulares, ocultando el gran negocio que se pretendía realizar con el llamado Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

## 2.5 La legislación urbana, consulta y participación social para los Megaproyectos Urbanos.

La planeación urbana participativa es un concepto de corresponsabilidad que se forma entre el Estado y la sociedad dentro de un modelo de gobernanza, en donde los ciudadanos aportan ideas y evalúan los procesos de planeación del territorio que habitan, el sistema de los asentamientos humanos, las características sociales, económicas y ambientales, que permiten detectar los problemas y las posibles soluciones para lograr la mejor distribución de los recursos económicos y humanos, sin hacer despilfarro de ellos.

Un problema común de las ciudades es la concepción de grandes proyectos urbanos que se conciben bajo las políticas de intereses propios que surgen de un entorno físico, que necesita transformarse pero que casi nunca responden a las necesidades del ciudadano.

En la actualidad con una sociedad que se interesa cada vez más en las decisiones que inciden en el territorio, pueden ejecutarse transformaciones urbanas ágiles que democratizan la participación del ciudadano, permitiendo ser una ciudad incluyente resultado de una construcción colectiva.

Es de suma importancia tener en cuenta que los proyectos urbanos que se ejecutan en la ciudad deben de responder a los intereses y anhelos del ciudadano y que no se realicen solo bajo los parámetros técnicos políticos y económicos, teniendo en cuenta estos aspectos y la premisa que el ciudadano es el directo afectado o beneficiado de los cambios territoriales que sufre su entorno, es donde se ve la necesidad de materializar su real intervención en estos procesos de cambio y debe ser el principal activista en la gestión de su territorio. (Chávez, 2017)

Así se debiera entender que la participación ciudadana no sólo se debe quedar en la difusión de un proyecto que ya esté definido y diseñado y que en la mayoría de los casos no reflejan los intereses de los habitantes, sino todo lo contrario, que el ciudadano se convierta en un agente que pueda apropiarse de las transformaciones vinculándose a ellas. El colectivo ciudadano necesariamente debe de estar inmerso en los procesos de renovación que favorecen a la formación de la ciudad.

Cuando nos referimos a un ciudadano, se hace referencia a aquel individuo que ocupa un área territorial ya sea urbano o rural, que posee derechos y deberes, que tiene la responsabilidad de convertirse en un ente consciente, informado y participativo de las condiciones que pueden generar un desarrollo real de la sociedad de su ciudad y del país. La calle se repite y cambia como la cotidianidad: se reitera en el cambio incesante de las gentes, los aspectos, los objetos y las horas.

La calle ofrece un espectáculo y es sólo espectáculo; el que se afana, con prisa para llegar a su trabajo a una cita, no ve este espectáculo, es un simple extra.

Y la *modernidad*, ¿no es esencialmente espectáculo y espectacular, tanto en la calle como en la televisión, en el cine, en la radio, en ceremonias y manifestaciones varias?

El espectáculo de la calle, variable e idéntico, ofrece sólo sorpresas limitadas, salvo accidentes (es decir, salvo caso de un accidente, que provoca inmediatamente una emoción considerable y multiplica el interés) (Lefebvre, 1971)

Ser un agente de cambio en su proceso de modernización, de su adaptación a las nuevas tecnologías, de la elevación de calidad de vida, que permita convertirnos en una sociedad más humana y justa.

## 2.6 Desposesión de la tenencia de la tierra y movimientos sociales.

La reestructuración económica del régimen de acumulación global del capital, desde el punto de vista territorial, implica diversas transformaciones derivadas del cambio producido por el reemplazo del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) por el modelo neoliberal, que afecta de manera importante la actividad económica, la dinámica poblacional y la morfología urbana. (Salinas 2009).

Los contingentes expulsados de sus tierras al disolverse las huestes feudales y ser expropiados a empellones y por la fuerza formaban un proletariado libre y privado de medios de existencia, que no podía ser absorbido por las manufacturas con la misma rapidez con que aparecía en el mundo. Por otra parte, estos seres que de repente se veían lanzados fuera de su órbita acostumbrada de vida, no podían adaptarse con la misma celeridad a la disciplina de su nuevo estado. (Marx, Tomo I, 1867)

El fenómeno actual del acaparamiento de tierra y el discurso de los gobiernos, inversores y agencias internacionales que le acompaña están llenos de contradicciones. Por una parte, la mayoría de los países de Sur informa del declive del tamaño de las fincas, la escasez de tierra y la frecuente inseguridad alimentaria, mientras los estados y las empresas justifican sus compras de grandes porciones de tierra alegando la disponibilidad de vastas áreas de tierras “vacías” o “en desuso” en esos mismos países.

Los acuerdos sobre tierras, por lo general, se basan en las promesas de las empresas de modernizar la producción agrícola de alimentos, forraje, combustible o fibra para la exportación bajo un paradigma industrial.

La investigación ha mostrado hace mucho que, sin embargo, tales formas industriales de agricultura (intensivas en capital y energía) son insostenibles y aceleran el calentamiento global, en lugar de ralentizarlo. Entre tanto, algunas de las principales agencias internacionales, concedoras de esta línea de investigación –incluso han patrocinado y publicado algunos de esos estudios– parecen haber aceptado que esta forma de agricultura será en los próximos años el motor primordial del crecimiento agrícola.

El fenómeno actual del acaparamiento de tierra y el discurso de los gobiernos, inversores y agencias internacionales que le acompaña están llenos de contradicciones. Por una parte, la mayoría de los países de Sur informa del declive del tamaño de las fincas, la escasez de tierra y la frecuente inseguridad alimentaria, mientras los estados y las empresas justifican sus compras de grandes porciones de tierra alegando la disponibilidad de vastas áreas de tierras “vacías” o “en desuso” en esos mismos países.

Los acuerdos sobre tierras, por lo general, se basan en las promesas de las empresas de modernizar la producción agrícola de alimentos, forraje, combustible o fibra para la exportación bajo un paradigma industrial.

La investigación ha mostrado hace mucho que, sin embargo, tales formas industriales de agricultura (intensivas en capital y energía) son insostenibles y aceleran el calentamiento global, en lugar de ralentizarlo. Entre tanto, algunas de las principales agencias internacionales, conocedoras de esta línea de investigación, incluso han patrocinado y publicado algunos de esos estudios- parecen haber aceptado que esta forma de agricultura será en los próximos años el motor primordial del crecimiento agrícola. (White, 2010)

En el marco de las relaciones internacionales, no hace falta mencionar que los acuerdos transnacionales de tierras pueden tener implicaciones de amplio espectro y pueden ser la causa de tensiones internacionales significativas.

Para algunos actores, incluyendo los movimientos políticos rurales o urbanos con fuerte sentimiento nacionalista, puede parecer muy importante conocer si la corporación o los inversores privados que arriendan la tierra y la abren a la producción agroindustrial de cosechas para la exportación son extranjeros, nacionales o, como es lo más probable, una mezcla de ambos.

A las poblaciones locales y los campesinos, sin embargo, si la inversión es nacional o extranjera, si la propiedad de las cosechas que se cultivarán es nacional o extranjera y si el destino de esas cosechas es interior o exterior, dónde se venderán finalmente las cosechas para combustible, alimentos, cosméticos u otros usos finales, todos estos detalles, aun si los conoce la población local que, con frecuencia, no es el caso– es

probablemente de interés menor comparado con otros asuntos. Más importantes son los modos de apropiación de su tierra y las formas de su exclusión o incorporación como productores en las cadenas de producción global de materias primas, cultivando cosechas para la exportación a lugares lejanos en unas tierras que solían ser suyas y que servían para producir su propio alimento.

Ciertamente, las empresas nacionales, con sus vínculos a personas en puestos clave, pueden ser tan implacables como los inversores extranjeros y probablemente están menos sujetas al escrutinio de organizaciones internacionales de denuncia. (White, 2010)

En la mayoría de los casos la tierra acaparada de esta forma es objeto de pugna. En muchos países, la expansión planificada de la agricultura industrial se basa en grandes extensiones de terreno que (aún) no están protegidas por las leyes que gobiernan las relaciones de propiedad privada y que tienen el estatus de tierras “públicas” o “estatales”.

Estas tierras sirven de sustento a millones de agricultores y recolectores del bosque bajo una amplia gama de relaciones de propiedad semificiales y no oficiales o pertenecen a las comunidades locales de forma individual o colectiva, al tiempo que los estados reclaman su soberanía sobre esta misma tierra.

La tenencia informal o no segura bajo la que muchos agricultores y recolectores operan les hace más vulnerables en contextos de globalización y de acaparamiento de tierras por empresas nacionales o transnacionales. Esto, a su vez, ha alimentado las reivindicaciones para una mayor seguridad de la tenencia de la tierra, tanto por activistas campesinos como por organizaciones externas. Sin embargo, al mismo tiempo, en muchos países hemos visto en los últimos años una intensa actividad legislativa y de regulaciones gubernamental dirigida a la creación de un marco legal que facilite la compra de tierra de tenencia comunal por parte de empresas.

Los gobiernos nacionales y locales y sus socios extranjeros justifican el cercado y apropiación empresarial de tierras en pugna con el uso de un conjunto de herramientas discursivas que por una parte presentan la tierra como “marginal”, “abandonada”, “estéril”, “en desuso”, “improductiva”, “ociosa” o incluso “vacía”, y por otro, prometen un amplio

abanico de beneficios para la población local en forma de desarrollo de infraestructuras y, especialmente, empleos. Los que se oponen al cercado, utilizando sus propias herramientas discursivas que también se debe analizar, pueden, por tanto, ser llamados erróneamente de ser “anti-desarrollo”.



Nexquipayac, Edo. de México, Fotografía: Jessica Ulloa Ramírez 2018

En México, es precisamente en el periodo de finales de los años cuarenta hasta los sesenta donde hay una mayor concentración industrial y poblacional, principalmente en la Ciudad de México. Para la década de los ochenta hay una disminución del crecimiento de la ciudad principal y un crecimiento de ciudades medias, a partir de varios programas de descentralización económica, consecuencia de los fenómenos urbanos globales antes mencionados.

Esto aunado a las implementación de reformas impulsadas por el Estado, específicamente, las modificaciones al artículo 27 constitucional (1992) que permiten la venta de suelo de propiedad social<sup>5</sup> al creciente mercado de los megaproyectos urbanos e inmobiliarios.



Cerro de la Loma Larga, Monterrey, Nvo. León.

Fotografía: David Carrisales, el Universal

Unos 150 vecinos de la colonia independencia, investigadores y académicos solidarios, realizaron una protesta para rechazar los proyectos de interconexión vial- San Pedro Monterrey, que partiría a lo ancho del cerro de la Loma Larga, así como el “Memorial de la Misericordia”, que contempla la cruz más alta del mundo, de 160 metros.

Al grito de “nadie se va, todos nos quedamos” los manifestantes expusieron que ambos megaproyectos urbanos son invasivos y traerán destrucción ecológica, despojo y desplazamiento de los pobladores originarios de la zona, así como la inminente privatización del cerro de la Loma Larga, de las colonias y de los barrios. (El Universal, 2018)

---

<sup>5</sup> El suelo de propiedad social está conformado por la propiedad ejidal y la propiedad comunal, que solo podrán ser ocupados para otro uso de forma legal a través de la expropiación o permuta (Scheingart 1989), sin embargo, las modificaciones realizadas al artículo 27 en el año de 1992 posibilitan la incorporación de suelo de propiedad social a la expansión urbana.

# Capítulo 3

**Impacto de la cancelación de un megaproyecto en los pueblos originarios. (Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México)**

El aeropuerto surge de la necesidad de unir una localidad ya sea con fines turísticos, de desarrollo industrial y/o agropecuario, o bien por la necesidad de integración política o territorial. Además de ser capaz de crear el origen de nuevos intereses.

Así mismo, las nuevas políticas tendientes a la globalización mundial han impulsado y generado un vínculo entre las distintas formas de transporte para optimizar los recursos de la industria, por ello se ha promovido en distintos momentos y a través de diversos canales.

Este capítulo busca analizar las implicaciones económicas, espaciales y sociales que trajo consigo la propuesta de construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), en el Oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), considerando que este proyecto obedecía a procesos y decisiones internacionales alejadas del contexto real del país.

Para documentar el caso se ha utilizado el método de triangulación de fuentes, esto es: la reconstrucción de hechos a partir de fuentes hemerográficas y documentales, declaraciones públicas de activistas, funcionarios y ciudadanos afectados, así como la denuncia de hechos y el papel que han jugado algunas organizaciones no gubernamentales relacionadas con el control del poder y el estado de derecho, la imposición de sanciones simbólicas y la información disponible sobre la consulta pública realizada sobre la viabilidad del proyecto.

En un primer momento el aeropuerto necesitaba de la existencia de una ciudad capaz de generar flujos que hicieran viable su construcción. Pero hoy día no se puede hablar de una ciudad con cierta relevancia en el contexto mundial si no está acompañada de un servicio aeroportuario capaz de conectarla con el exterior.

De esta manera la política del gobierno de nuestro país a busca un posicionamiento internacional de la CDMX sin tomar en cuenta las implicaciones económico espaciales que traerá consigo en el territorio, dado que la “aceleración de los procesos de globalización

del capital, el trabajo y la cultura, y los efectos significativos que esta intensa globalización tiene sobre las ciudades y la vida urbana en todo el mundo” (Soja, 2005).

Por tanto, partimos del hecho que el discurso del gobierno en cuanto a la viabilidad, derrama económica, desarrollo urbano y necesidad de contar con un aeropuerto a la altura de las grandes ciudades globales obedece a intereses ajenos a los nacionales.

En nuestro país los procesos de desigualdad son institucionales y están ligados al modo de producción capitalista, y actúan en todas las escalas del desarrollo urbano, sin embargo, su intensidad resulta especialmente destacable en la Ciudad de México y en su zona metropolitana, hasta el punto que puede considerarse que éstas se han convertido en auténticos centros estratégicos del avance de los procesos de reproducción del capital.

En ese contexto de sostenimiento del modo de producción capitalista, el gobierno federal asume elevados niveles de incertidumbre económica con la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México NAICM el cual es una estrategia cortoplacistas de competencia interespacial, marketing territorial y desregulaciones económicas y urbanas con el único fin de incentivar las inversiones de capital extranjero, partiendo de este análisis de las políticas urbanas en este proyecto podemos notar que la política en nuestro país ha ido ajustando a los intereses capitalistas, modificando sus prioridades y adoptando nuevos contenidos y modalidades de actuación.

La distribución del espacio a partir de la puesta en marcha del NAICM lo considero como uno de los aspectos a analizar desde el enfoque de las dinámicas de acumulación capitalista. Esto por el hecho que las ciencias sociales se han ocupado de manera preferencial de la variable tiempo y han descuidado de manera sistemática la incidencia que el espacio puede tener en la construcción de las relaciones sociales de producción. La visión sobre el espacio ha estado dominada por un esencialismo centrado en su dimensión física, y su relación con el tiempo, reducido a verlo como un mero contenedor inerte y aislado.

Finalmente, se busca resaltar la incidencia que tiene la puesta en marcha del NAICM en la zona oriente de la ZMCM, para demostrar que el discurso del gobierno donde en teoría “las políticas urbanas se orientaron a favorecer un mega proyecto, confiando en que el crecimiento económico generará prosperidad, bienestar y empleo para la mayoría de la población” carece de objetividad, siendo una manifestación más de la desigualdad socio-espacial “el espacio es un teatro de la lucha y en él las consideraciones simbólicas de los individuos pugnan por imprimir su sello personal a los lugares, por comandar la construcción de sentido y de allí jerarquizar la ubicación, marcar los límites, señalar las fronteras; en fin, construir espacio como subjetividad” (Castro, 2006)

Por otra parte , a partir de entender a la ciudad como el espacio de la reproducción de las relaciones sociales capitalistas en el proceso de su apropiación por parte del capital, que se presenta como un medio de transformación social, lo que incluye necesariamente el sentido de la producción del espacio y su significado profundo; así como el estatus crítico otorgado por Lefebvre a la noción de “apropiación del espacio”, desde su engarce teórico a las derivaciones, implicaciones y contradicciones operativas. Tal propósito exige una reestructuración analítica, así como la adaptación del pensamiento urbano a la realidad capitalista de nuestros tiempos.

Llegando a la conclusión de que la transformación del espacio de la zona oriente de la ZMCM a partir de la puesta en marcha de construcción del NAICM. Obedece al interés de índole económico y político a nivel internacional propiciando esto los procesos de reproducción del capitalismo en donde se segmenta a la población. En consecuencia, rechaza cualquier tipo de asimilación entre sus fines explícitos y su contenido social. Primero porque concibe la planificación como una práctica específica de política de clase, y segundo, porque responde a 'necesidades' no preexistentes, no naturales, sino creadas al efecto, y que sólo resultan tratadas en la medida en que son socialmente expresadas por medio de un juego político y económico.

Este megaproyecto no es un proyecto nuevo, sus antecedentes se remiten al sexenio del Ex Presidente Vicente Fox Quesada, pero es hasta el recientemente finalizado sexenio del

ahora Ex Presidente Enrique Peña Nieto que se subordina al capital urbanizador del que se ha hecho mención a lo largo de la tesis (nacional e internacional) representado por el Estado mexicano. Un proyecto que hasta el reciente anuncio de su cancelación estuvo ligado a críticas continuamente, al despojo de suelos ejidales, a una intensa especulación del suelo, destacándose al mismo tiempo graves daños al ambiente.

### 3.1 Procesos de selección del espacio para el NAICM

Una de las principales justificaciones que el Estado mexicano enuncia para la construcción del NAICM es la que alude a la insuficiencia del actual aeropuerto internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México, ellos proponen que “... es patente la necesidad de ampliar la capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para que sea acorde al crecimiento del país...”<sup>6</sup>

Para iniciar los estudios y evaluaciones de viabilidad, Peña Nieto invitó en marzo de 2013 al exgobernador de Hidalgo Manuel Ángel Núñez Soto, quien aseguraba que antes del anuncio de septiembre se elaboraron análisis, trabajos con las comunidades, un plan financiero y diferentes estudios técnicos.

Con una inversión estimada hasta 2020 de \$141 mil millones de pesos, el NAICM es una de las obras más costosas programadas por el gobierno, pero su proyección fue tan silenciosa que ni siquiera se incluyó en el Plan Nacional de Infraestructura presentado por el presidente Enrique Peña Nieto en abril de 2014.

No fue sino hasta su segundo informe de gobierno, el 2 de septiembre pasado, cuando Peña Nieto anunció la obra, que presentó ostentosamente un día después acompañado por el arquitecto británico Norman Foster y el mexicano Fernando Romero, yerno del empresario Carlos Slim.

El 3 de septiembre la obra anunciada fue descrita por el secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, como “el esfuerzo en infraestructura más grande de los últimos años”. Para su realización se puso a Núñez Soto al frente del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM). El funcionario aseguraba que después de

---

<sup>6</sup> Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Presentación del proyecto. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

los estudios se concluyó que construirlo en ese lugar (el lago de Texcoco) era técnicamente viable.

En 2002, cuando el gobierno de Vicente Fox enfrentaba la oposición a un proyecto similar, Núñez Soto, entonces gobernador de Hidalgo, promovió como alternativa, sin conseguirlo, la edificación de un aeropuerto en el Valle de Tizayuca.

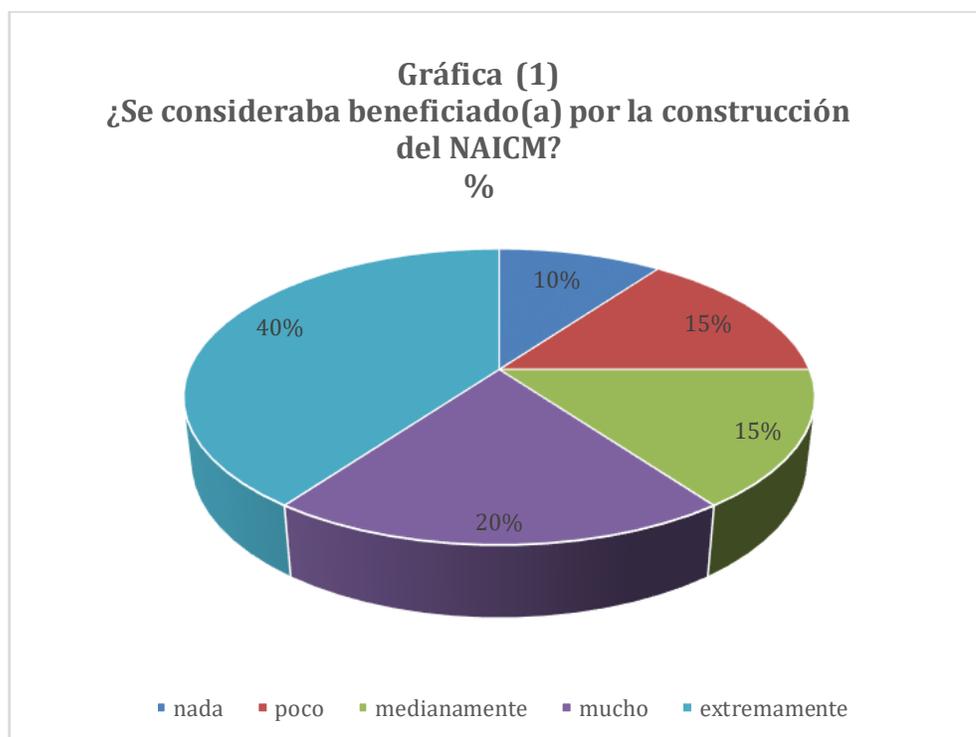
Según el funcionario federal, la diferencia es que el terreno de Tizayuca es de 900 hectáreas y en el del proyecto actual el gobierno tiene 12 mil 500 donde hay mayores demandas sociales y no se tiene la mejor calidad de vida. Afirmando que era un proyecto aeroportuario que daría suficiencia a la conectividad del país, pero “pensando en la gente” lo calificaba de “orden social”.

Antigua pretensión de políticos y empresarios de la élite mexiquense (Proceso 1975), operadores del gobierno federal trabajaron en sigilo para conseguir respaldo social en la zona aledaña a aquella en la cual en 2002 la movilización popular evitó que un proyecto similar se concretara en los primeros años del gobierno de Fox.

Dicha oposición, agrupada en el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), fue identificada con el nombre de (San Salvador) Atenco, la comunidad que se vería más afectada por el proyecto foxista, el cual pretendía expropiar tierras ahí, en Texcoco y en menor medida en Chimalhuacán.

La diferencia con el último plan de NAICM radicaba en el argumento oficial de que el gobierno no tendría que expropiar, pues ya tenían el terreno. Aun así, la compra de predios en las comunidades y municipios aledaños se denunciaba desde enero del 2015, el frente, acompañado por la Unión de Científicos Comprometidos por la Sociedad –formada por investigadores de prestigiosas universidades nacionales y extranjeras– denunció en conferencia de prensa que el proyecto del NAICM implicaba daños ambientales que impactarían negativamente el abasto de agua de las comunidades, dificultando sus subsistencia, e inclusive provocaría daños arqueológicos y paleontológicos.

Sin embargo, para Núñez Soto sería “un proyecto para la gente”. Aseguraba que ya habían informado a las comunidades de “las bondades”: empleos y mejores niveles de bienestar, además de que se aumentará la competitividad del país.<sup>7</sup>



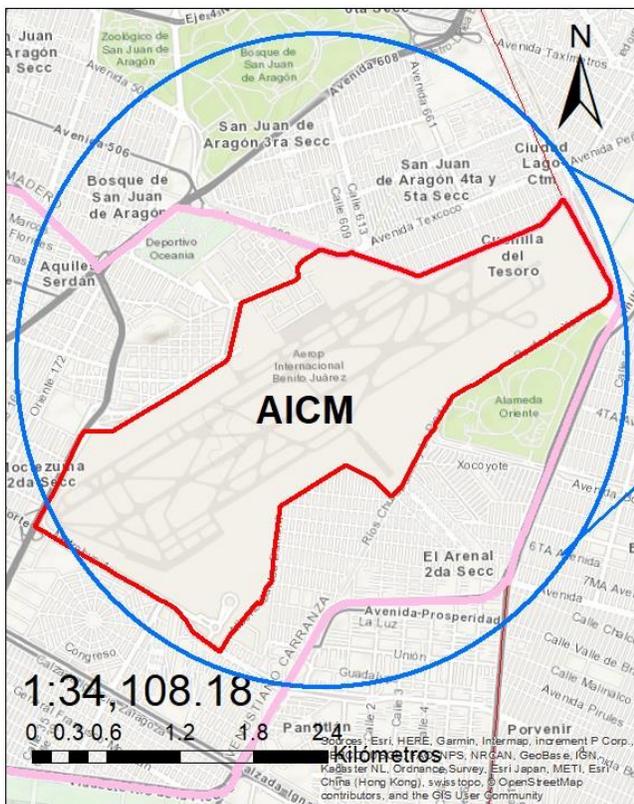
Fuente: elaboración propia con base en la encuesta levantada en los meses de abril/ mayo 2019, en municipios y localidades del Estado de México Nexquipayac, Tequexquinahuac, San Luis Huexotla, Acuexcomac, Atenco, Temascalapa, Acolman y Tecuatitlán,.

En la gráfica se observan las contradicciones entre el discurso político y el de los pueblos originarios, dado que se esperaba que el 100% de los encuestados estuviera en contra de la construcción, un porcentaje de la población sí sentía un beneficio con la construcción del NAICM

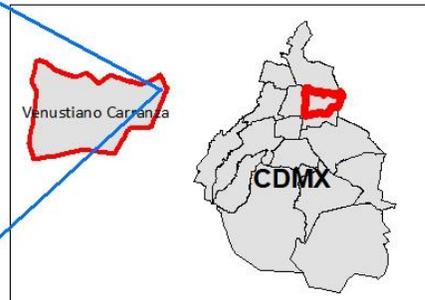
<sup>7</sup> Arturo Rodríguez García. Proceso Marzo 2015 (<https://www.proceso.com.mx/398314/puerto-aereo-en-tenxcoco-nuevo-proyecto-viejos-conflictos>)

Así el proyecto NAICM exponía en su presentación haber realizado los estudios pertinentes en los distintos rubros en lo que respecta al proyecto mismo, por lo cual este se presenta como un aeropuerto cercano, eficiente, de factibilidad técnica, hidráulica y ambiental. A la par de esto reitera que la propiedad de suelo donde se desarrollan los primeros trabajos es exclusiva del gobierno federal.

### Localización del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México



Microlocalización



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE MÉXICO  
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGON  
LICENCIATURA EN ECONOMIA  
FUENTE: ELABORADO POR BELTRAN FLORES BRANDON  
SAID CON DATOS MARCO GEOESTADISTICO  
NACIONAL INEGI 2017,

### 3.2 Cambios Políticos en torno al proceso de construcción del NAICM.

En el año 2001 el presidente de la República era Vicente Fox, quien presentó la propuesta de construir la mejor obra urbana del sexenio con la instalación del aeropuerto internacional de la zona metropolitana más grande de América Latina. Sería ubicada en territorio mexiquense y específicamente en los municipios de Atenco y Texcoco.

Indudablemente Vicente Fox y el entonces secretario de comunicaciones y transportes, el arquitecto Pedro Cerisola Weber fueron los actores principales del proyecto aeroportuario. Los decretos de expropiación de las tierras en la región Texcoco les brindaban facultades constitucionales para construir y operar un aeropuerto. El Estado tiene la facultad de velar por el libre tránsito aéreo de mercancías y personas y su tránsito aéreo o terrestre no se puede limitar a un territorio o a un espacio físico.

También el Ejecutivo federal puede ejercer facultades relacionadas con la regularización, la construcción, la operación y administración, la vigilancia del funcionamiento y demás actos relacionados con las vías generales de comunicación, y es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción de aeródromos civiles, así como la facultad de determinar la ubicación de los aeropuertos, para cuya validez no se requiere el consentimiento de los estados o municipios.

El gobierno federal centró su tesis en la necesidad de defender un espacio del Valle de México para la recuperación y ampliación del ex Lago de Texcoco, y a su vez en la de construir el nuevo aeropuerto de la ZMCM.

Más allá de las evidencias técnicas, financieras o urbanas, la construcción de un megaproyecto como el propuesto, que hubiera significado la obra urbana más importante del sexenio del presidente Fox, dio lugar a diversas formas de participación ciudadana de manera formal e informal, comunitaria, organizacional, institucional y autónoma.

Con esta experiencia se vivió una nueva relación entre el gobierno y la ciudadanía, donde se puso en cuestión la gobernabilidad y no fue posible la consolidación de acuerdos. Dio lugar a una reflexión mayor suscitada por la importancia de adquirir nuevas experiencias como las de Atenco para lo urbano, lo social y lo ambiental (Moreno, 2008).

El gobernador del Estado de México en el año 2001 era Arturo Montiel Rojas, quien quiso ser candidato por su partido, el PRI a la presidencia de la República en el año 2006, pero los escándalos por corrupción y tráfico de influencias durante su gobierno le impidieron lograrlo. Fue gobernador de 1999 a 2005. En el año 2001 promovió una gran campaña en los medios de comunicación y los espectaculares en todo el Estado de México del llamado "Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco", que según sostuvo se había analizado debidamente desde hacía tiempo.

En el año 2005 hubo un cambio: ascendió a la gubernatura el priista Enrique Peña Nieto con más de 1 millón 800 mil votos, 47.57% de los sufragios emitidos. Ganó de manera clara, aunque el número de votantes fue inferior a 40% del total del padrón electoral del Estado de México (IEEM, 2011); así, el abstencionismo fue el gran ganador, porque los partidos y sus candidatos no convencieron al electorado. Durante el periodo 2005 a 2011 Peña Nieto gobernó con cierta tranquilidad la entidad más poblada del país con el apoyo de la clase gobernante de su partido.

Él también tuvo que ver con los atencos, y el conflicto que se suscitó los días 3 y 4 de mayo de 2006 en Texcoco y Atenco fue más grave que el ocurrido al inicio del problema social por el proyecto del aeropuerto. El tema ya no fue la expropiación de terrenos ejidales, sino la manera de resolver disputas con la "venta de flores" en el mercado Belisario Domínguez ubicado en la ciudad de Texcoco.

El conflicto se trasladó a Atenco y derivó en la detención de 207 personas de sexo femenino y masculino, y en graves acusaciones de violación a 26 mujeres. Fue una prueba relevante para mostrar las habilidades políticas de Peña Nieto, su conocimiento del tema y su manera de resolver la problemática social, lo cual no quedó claro y generó una serie de movilizaciones en la región y en la Ciudad de México. Así, el conflicto social continuó.

Para el mandatario estatal de ese entonces y para su partido fue vital superar los malos resultados que obtuvieron en los comicios federales de 2006, cuando el PRI ganó siete de las 40 diputaciones federales, una de ellas en los tribunales. En ese mismo 2006, el PRI tuvo a nivel estatal 19 diputados de mayoría relativa y el PRD obtuvo el segundo puesto con 17 diputaciones locales, además de dos senadores de mayoría. En ese año hubo

elecciones presidenciales y el PAN, con poco margen, obtuvo el triunfo nacional. El PRI tuvo por candidato a la Presidencia a Roberto Madrazo, quien después de su fracaso electoral se retiró del escenario político. Esto confirma que el efecto del cambio de presidente sí influye en los ánimos y en la percepción del electorado, que es el que manda con su voto y transforma un gobierno.

El PRD creció en ese tiempo en la región oriente del Estado de México, éxito que se atribuye al "efecto" del candidato a la presidencia de la República, Andrés Manuel López Obrador, también conocido con las siglas de AMLO.

En el año 2006 el Partido Revolucionario Institucional (PRI) fue la tercera fuerza político-electoral en las elecciones federales a la presidencia de la República, por abajo del Partido de la Revolución Democrática (PRD) y del Partido Acción Nacional (PAN), que ganó para el periodo 2006-2012.

Aunque en 2006 Andrés Manuel López Obrador perdió la elección constitucional para presidente de la República, el PRD obtuvo dos senadurías de mayoría en el Estado de México con Héctor Bautista y Yeidckol Polevnsky; pero en 2009 las cosas cambiaron: el PRD perdió gran parte de sus territorios del oriente del Estado de México y el pan también perdió gran parte del llamado "corredor azul" del norte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

El Estado de México es gobernado por el PRI desde hace más de setenta años, y los datos oficiales muestran que es la principal fuerza política en el país en el año 2012, cuando ganó la presidencia de la República.

El Estado de México actualmente es la entidad que más votos representa para el país, ya que presenta la lista nominal de 10 555 669 electores (IEEM, 2011) y una población de 15 174 272 habitantes (INEGI, 2010), y es muy significativo para el PRI, pero también para el PRD y el PAN. Es conocido el poderío político de los gobernantes mexiquenses y su incursión en diversos ámbitos de la política local y nacional.

Los mexiquenses han sido protagonistas de toda una cultura política con su participación en las diversas fuerzas políticas del país. El PRI tiene el reto de establecer una nueva

cultura política y de recuperar su fortaleza, como lo demostró en las elecciones presidenciales del año 2012, y también en el año 2011 en las del Estado de México, con el hoy gobernador Eruviel Ávila. El avance esperado de otros partidos como el Partido de la Revolución Democrática y el Partido Acción Nacional fue más limitado en los años 2009, 2011 y 2012. Como ejemplo se puede anotar que de los 41 distritos electorales locales del Estado de México para el periodo 2009-2012, 40 pertenecen al PRI; es decir, el partido en el poder estatal tiene allí una hegemonía absoluta.

Las características políticas de los municipios de la zona oriente del Estado de México están vinculadas en gran medida a la influencia del área metropolitana de la Ciudad de México, pero también ahora existe una mayor influencia del gobierno del estado con sus políticas gubernamentales, y no políticas públicas, que aceptan mayor participación ciudadana; éste no es el caso de Atenco ni el de la mayoría de los municipios del oriente del Estado de México. El PRI se consolidó con el triunfo en la gubernatura estatal de 2011 y con el de la Presidencia de la República en 2012.

Estos indicadores muestran cómo se desarrollan las diversas actividades en la región; asimismo revelan la influencia de la gestión y de las políticas públicas en cada gobierno local. En las elecciones local y federal del 2012 el sistema político mostró el desarrollo de una estrategia en los diversos distritos electorales.

Como parte de ésta se acordó que el gobernador del Estado de México ha de mantener márgenes óptimos de gobernabilidad y requiere una representación política que favorezca a su partido en la legislatura local; asimismo se reconoció la conveniencia de mantener el mayor número de representantes en la Cámara de Diputados en las elecciones federales y contar con capacidad de negociación en un congreso mayoritariamente priista.

Si bien en esta región oriente del Estado de México hay presencia de dos partidos, el PRI y el PRD, la lucha política se transformó a partir de que el PRI tuvo un "fuerte" gobernador del Estado de México y un presidente de la República en el año 2012, Enrique Peña Nieto.

En el caso particular de Atenco, ubicado en la región oriente del Estado de México, los partidos políticos que tienen presencia y representan a las distintas fuerzas políticas han

transformado el tejido y la conformación del municipio y del distrito electoral local y federal e influyen en las cámaras local y federal. A la fecha destaca la presencia en el municipio de dos fuerzas políticas: por un lado, el PRI, que allí gobierna y que en las pasadas elecciones de julio de 2009 y 2012 ratificó su triunfo y ha sido hegemónico en el periodo analizado; la segunda fuerza política es el Partido Convergencia.

En mayo de 2006 era presidente de Atenco el ingeniero Pascual Pineda Sánchez, de extracción priista, cuya posición fue poco congruente con la de sus vecinos en el conflicto del 3 y 4 de mayo de ese año respecto a las acciones y tareas que emprendió el ejecutivo estatal.

En el gobierno federal continuaba el presidente Vicente Fox Quesada, a quien le quedaban seis meses en el poder y no ejerció acciones de represión en contra de los atencos; la decisión fue de orden local y en gran medida la tomó el gobernador mexiquense.

No se sabía quién sería el sucesor de Vicente Fox, aunque las encuestas favorecían por casi diez puntos a Andrés Manuel López Obrador, pese a lo cual perdió ante Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012), que también debió hacerse cargo del asunto de los atencos y recibió diversas quejas de orden local, estatal y federal.

En el año 2006 era presidente municipal interino de Texcoco Nazario Gutiérrez Martínez, a quien le tocó el conflicto de los vendedores de flores en el mercado Belisario Domínguez; el 3 de mayo de 2006 envió a la policía local a que solicitara a los vendedores que se retiraran de un lugar que no les correspondía, toda vez que invadían un espacio destinado a los locatarios originales; esto derivó en una trifulca entre la fuerza pública y los atencos y sus machetes.

La posterior actuación de los principales líderes del FPDT derivó en un conflicto mayor. Las fuerzas estatales y federales intervinieron el 4 de mayo de 2006 ya no en Texcoco, ahora en Atenco; murieron dos personas, fueron detenidas 207, y hubo acusaciones graves de violación de 26 mujeres.

Dicho conflicto se ha conocido en el mundo entero; lo han abordado la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), la Comisión Nacional de Derechos

Humanos (CNDH) y diversas comisiones locales municipales y estatales. El asunto de Atenco que ocurrió en 2006 puede ser considerado como el tema de Atenco II, ya que el Atenco I se identifica con el conflicto por la oposición al aeropuerto en la región Texcoco, con especial énfasis en ese municipio.

Pero en agosto de 2006 había ya nuevos ediles en Texcoco y Atenco, además de nuevo diputado local en el distrito XXIII, con sede en Texcoco. El presidente municipal de Texcoco era de origen perredista y recientemente había ingresado al gobierno local de Atenco otro presidente perredista; el gobierno estatal era priista y el gobierno federal panista, es decir, las principales fuerzas políticas y distintos niveles de gobierno se involucraron en el asunto local, que es conocido a nivel nacional e internacional.

Nuevamente la opinión se dividió: unos estaban a favor de la ley y el estado de derecho, y otros lo observaban como una de las faltas más graves de la conducción de una entidad y de la carencia de derechos humanos. Así, el tema de Atenco continúa no por la construcción del aeropuerto, sino por otras reivindicaciones sociales, políticas y de defensa de una forma de vida y de seguridad, y también por una manera de apreciar y entender una forma de gobierno en una localidad y una región divididas y con escasa identidad mexiquense.

En los medios de comunicación y en la región de Texcoco ha quedado la impresión de que Atenco II fue más grave que Atenco I debido al número de muertos, a las detenciones y a las violaciones.

Un conflicto que parecía más sencillo que el del aeropuerto se complicó por la venta de flores en Texcoco; a la fecha se le considera un conflicto "político" donde el gobernador mexiquense mostró fuerza pero también poca experiencia en la negociación, así como un escaso conocimiento de la región, de las localidades y de un entorno local propicio para los movimientos sociales de una nueva era. Llama la atención que tras este conflicto ganara nuevamente un priista el gobierno local para el periodo 2009-2012.

Atenco pertenece al distrito electoral XXIII estatal con sede en la ciudad de Texcoco. Para el periodo 2009-2012 se eligió como presidente municipal a Mario Ayala Pineda, de origen

priista. Al final de su periodo se considera que una de las tareas más importantes que llevó a cabo fue consolidar obra pública en diversas comunidades, entre las que destaca la fundación de la Unidad Académica de la Universidad Mexiquense en Ixtapan, con apoyo significativo del gobierno del Estado de México. Además, buscó un mejor acercamiento con el FPDT, aunque no lo logró durante su mandato. Los procesos electorales del decenio 2000-2010 en el municipio y en la región no fueron ajenos a las características del sistema político mexicano, que también intervino en la propuesta urbana para la región.

### 3.3 Efectos territoriales y ambientales

En términos de prioridades nacionales, el ambiente siempre es de las últimas, sobre todo cuando de infraestructuras se trata. Esto alimenta la acostumbrada e irreflexiva visión de que la naturaleza representa el obstáculo a vencer para la generación de desarrollo.

El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México navegaba con la bandera de ser el aeropuerto más sustentable por lo menos América Latina o así lo presentaban en discurso. Sin embargo, con el paso del tiempo desde su puesta en marcha, la destrucción ambiental y los cambios territoriales que dejaba a su paso eran más que evidentes, en muchos de los casos irreversibles.

Una de las realidades que se vive en la Ciudad de México y la zona metropolitana, es una crisis ambiental constante por el agua, con un nivel muy alto de contaminación del aire, aumentos de temperatura alarmantes y un problema severo de generación de basura, así que de seguir con el megaproyecto en Texcoco se habrían tenido consecuencias importantes.

Los aeropuertos son una de las mayores fuentes de contaminación del aire en cualquier ciudad del mundo, es por eso que se recomienda que estén alejados de los centros urbanos. Actualmente, no existe una estimación sobre la cantidad de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que hubiera generado el NAICM una vez operando.

La contaminación por CO<sub>2</sub> puede ser mitigada por medio de la reforestación, sin embargo, para lograrlo es necesario conocer los niveles de emisiones para poder calcular la reforestación necesaria para capturar el CO<sub>2</sub> generado por el megaproyecto, este es el tipo de estudios que evidentemente pasaron por alto los desarrolladores ya que al estar tan cerca de la Ciudad, no hay forma de encontrar un terreno con las suficientes hectáreas para contrarrestar esta situación, lo que es paradójico ya que es la cercanía a la Ciudad lo que le daba el plus a la zona elegida para el NAICM.

Aunado a esto, se reportaron al menos 180 minas a cielo abierto para la obtención de los materiales pétreos para la construcción del aeropuerto. Esto ha llevado a la destrucción de cerros en los municipios de Texcoco, Acolman, Tezoyuca, Teotihuacán, San Martín de las Pirámides, Temascalapa, Otumba, Axapusco, entre otros. Desde un punto de vista ambiental, los cerros de esta región son indispensables para la infiltración de agua, la retención del suelo, el secuestro y almacenamiento de carbono y la regulación de la temperatura, las inundaciones y la calidad del aire.

Es decir, el aeropuerto actualmente no se va a construir en Texcoco, sin embargo, las destrucciones de los cerros ya crearon un impacto regional sinérgico en medio de una ciudad que día con día sufre las consecuencias de no valorar los servicios ecosistémicos de los espacios naturales.



Fotografía: Jessica Ulloa Ramírez 2018

*Los ejidatarios que viven en las inmediaciones de los cerros del oriente del Estado de México están solos en su lucha por preservar el entorno ecológico, seriamente dañado por las mineras que extraen tezontle y otros materiales pétreos de la zona para el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México. Las autoridades mexiquenses ignoran sus peticiones, mientras ellos respiran el tóxico polvo que desprende el tezontle, pierden sus ejidos y ven cómo algunos personeros del PRI también lo son de las empresas que explotan el subsuelo mexiquense.*

Uno de los puntos más importantes dentro de la polémica del megaproyecto es el Lago Nabor Carrillo, de acuerdo con CONAGUA, la intención es que el lago, que actualmente es un cuerpo de agua permanente y con buena calidad del agua, se convierta en una laguna de regulación, esto implica no sólo la desecación del lago sino la incorporación de aguas residuales. La intención de esta transformación es aumentar la capacidad de regulación para apenas alcanzar los requerimientos mínimos de seguridad para la población aledaña.

La pérdida del lago Nabor Carrillo, no sólo generaría un enorme daño ambiental sino un retroceso en todo lo que se había logrado en estas zonas para el rescate y mejora de las especies que aún habitan ahí, además el daño sería irreversible y sobre todo incompensable.

En una zona con fuertes tendencias a la urbanización, es necesario recordar que el propósito de las concentraciones humanas es el incremento de los niveles de vida de la población, lo que no podrá conseguirse sin la reconstrucción de equilibrios ambientales.

Para dicha reconstrucción en el Municipio de Texcoco deben definirse los umbrales del crecimiento poblacional, lo que implica estimar los costos de utilización, acceso o sobre uso de los recursos ambientales. Los costos ambientales de la urbanización son producto de las distorsiones de la organización del espacio funcional de la ciudad y la falta de controles en el uso de sustancias nocivas para la salud y el ambiente.

La política ambiental se reconoce en la política urbana como un determinante fundamental de la dinámica espacial y territorial de la ciudad. La organización física de la estructura urbana es un factor que moldea los patrones de convivencia, consumo, demanda de energía y usos de los recursos comunes ambientales. De esto dependen las condiciones para asegurar la sustentabilidad de la ciudad a través de una política ambiental urbana eficaz e integral. (Moreno Sánchez, 2008)

El Lago de Texcoco tenía una función reguladora del escurrimiento de las corrientes de agua que fluían hacia él, es decir, la de almacenar el agua en las épocas de avenidas (lluvias), manteniendo su descarga dentro de los límites tolerables; sin embargo, tal función

casi ha desaparecido quedando grandes áreas desecadas, desprovistas de vegetación o con manifestaciones muy escasas de ésta.

Esta situación propicia que los vientos rasantes que se presentan en el ex Lago de Texcoco levanten y mantengan en suspensión partículas arrastradas por los vientos del este o noroeste, formando tolvaneras que molestaban a los habitantes de la Ciudad de México y de una parte del Valle de México.

Lo anterior aunado al crecimiento demográfico del área metropolitana en los últimos decenios, ha incrementado la demanda de fuentes de agua potable, produciendo el fenómeno de hundimiento de amplias zonas de la ciudad, lo cual ha alterado el nivel relativo entre el fondo del Lago de Texcoco y la Ciudad de México, cambiando el funcionamiento hidráulico de los drenajes en el área.

Lo anterior trajo como consecuencia la creación de la Comisión de Estudios del Lago de Texcoco (CELT ) en marzo de 1971, con la finalidad de dar respuesta a esos graves problemas. Así, el Gobierno Federal inició el estudio de planeación e implantación del Plan Lago de Texcoco, cuyo objetivo consistió en restaurar y preservar el área del ex vaso de Texcoco (Ciriaco Cruz, 1996).

Algunos especialistas consideran que el Lago de Texcoco, ha sido escenario de causas y efectos del desequilibrio ambiental en la región, tomando en cuenta que fue el mayor cuerpo de agua de la cuenca del Valle de México; su desecación originó tensiones ambientales que exacerbaban muchos de los problemas que aún se viven en este valle, producto de la dinámica social propia de la megalópolis capitalina.

La falta de filtración de los suelos que existen son factores determinantes que han influido en el rápido abatimiento de los niveles freáticos del subsuelo; la sobreexplotación de 500 pozos profundos; la expulsión de los excedentes de agua y la fuerte evaporación que se produce en el área son algunos de los elementos del ex lago de Texcoco (Navarro Hermilio, 1999).

El municipio de San Salvador Atenco estuvo en la antigüedad a la orilla del viejo Lago de Texcoco, en la ribera donde abundaba el Tequesquite, mineral indispensable en la preparación de los alimentos. En el siglo XII Xólotl funda el señorío de Texcoco, trasladando en el año de 1120 la nueva ciudad chichimeca que se encontraba en Tenayuca a la ciudad capital del señorío de Acolhuacan; en esta época los habitantes prehispánicos de Atenco, tuvieron su señorío propio, aunque permanecían subordinados a la capital de Texcoco.

El municipio no cuenta con centros importantes de educación como en el caso de Texcoco, tampoco existe una industria relevante que presente un impacto en el empleo, no existen empresas importantes instaladas en esta localidad; La agricultura sólo ocupa a 693 personas y sus principales cultivos son el maíz, frijol, cebada y alfalfa. La actividad manufacturera como la elaboración de fajas ha sido importante, también destaca la maquila en los pequeños talleres hogareños en Santa Isabel, Nexquipayac y Atenco.

Desde la década de los 90 se puede observar dentro del municipio un aumento gradual de la población debido a la inmigración de personas que provienen de otras entidades.

En los últimos dos decenios se observa que la naturaleza ha cambiado en gran parte por el tipo de crecimiento de la mancha urbana sin un adecuado control, ni planificación y por las políticas públicas poco congruentes en el desarrollo de la zona oriente del Valle de México. Es necesario avanzar en tareas que permitan un adecuado crecimiento ordenado y un desarrollo más equilibrado, que se aproxime a conciliar las necesidades de los habitantes de esta localidad con la base ecológica y los recursos que cuenta.

Las facultades y nivel de concurrencia de las autoridades municipales, estatales y federales, así como la participación ciudadana pueden lograr avanzar en los asuntos urbanos y ambientales más importantes para Atenco y la zona oriente del Valle de México.

La concepción de un desarrollo sustentable se nutre a través de procesos de reflexión y participación social, con los enfoques conceptuales e indicadores cada día más acotados a temas de interés particulares en el ámbito urbano y social.

La importancia que reviste estudiar los efectos urbanos y ambientales de un municipio y de una región en la zona metropolitana se encuentra en la idea de plantear propuestas que sean congruentes con el tipo de desarrollo de cada localidad, donde la calidad de vida y el desarrollo de una región no esté ajena a un problema regional causado por la desaparición de áreas importantes para la agricultura, ganadería y forestería.

Desde la puesta en marcha del NAICM, la reconfiguración territorial en la zona oriente de la ZMCM, han sido en su mayoría negativas tanto en materia ambiental por las características mencionadas a lo largo de la investigación como para sus pobladores.

### 3.4 Participación social para el NAICM.

“Nosotros preferimos el viejo lago que durante siglos nos ha dado alimento, identidad y vida por eso moriremos junto a él. Los convocamos a recordar que este paraíso prometido a los aztecas por su dios Huitzilopochtli y que hoy se encuentra en un punto límite de riesgo, era el territorio del agua y de la abundancia y en este medio lacustre nació la identidad mexicana. Hagamos memoria, en los primeros capítulos de esta historia todos los pueblos fueron pueblos a la orilla del agua, todos fueron Aencos.

El aeropuerto de muerte, despojo y corrupción de Peña Nieto avanza mientras los corruptos se reparten millones para avanzar en las obras, pero aún estamos a tiempo. Sumemos la fuerza digna del Pueblo desde todos los espacios y puntos geográficos, en particular aquellos que vivimos en el Valle de México, digamos #YoPrefieroElLago y echemos atrás nuevamente el despojo.

De no involucrarnos como sociedad, nos estaremos condenando a un futuro carente de la garantía de acceso digno al agua, con un medio nocivo para nuestra salud y a la intensificación de los riesgos de inundaciones en las áreas urbanas, condenaremos a las futuras generaciones a pagar la interminable cuenta millonaria del mantenimiento de una obra plagada de errores estructurales y de sustentabilidad y lo peor, habremos traicionado el deber de resistir y defender a nuestros hermanos de Atenco, Texcoco, Teotihuacán, Tepetlaoxtoc, Acolman, Tezoyuca, Chalco, Ixtapaluca, Tecamachalco, Amecameca y más pueblos que han logrado desde la orilla del agua, que la vida siga existiendo.”

### 3.5 Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra

#### Pueblos Unidos Contra el Aeropuerto

#### Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis

Las características del uso y la conservación de los recursos naturales, son experimentadas día con día por la población que habita en los municipios de la zona oriente del Valle de México; las tasas de migración campo-ciudad así como la puesta en marcha de modelos de “desarrollo” o “crecimiento económico”,

Los anteriores son algunos puntos que se observan en los municipios de esta zona que es una de las regiones consideradas (según estudios de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Gobierno de la Ciudad de México, Universidad Autónoma Chapingo, Colegio de Posgraduados y otros organismos nacionales) como aquellas en las que la degradación de recursos naturales probablemente se dé en los índices más altos, debido a la gran contaminación atmosférica, la polución de las aguas y de los suelos, la pérdida de los hábitat naturales de desarrollo para numerosas especies de flora y fauna (y de las mismas especies).

También altos índices de deforestación y de erosión, la contaminación del suelo y aguas superficiales y subterráneas por el uso indiscriminado de agroquímicos, sobre todo en la agricultura intensiva de hortalizas y en los invernaderos de floricultura, la contaminación con desechos sólidos y basura ocurre alrededor del ex Lago de Texcoco, así como a lo largo de todos los ríos y carreteras locales del municipio de Texcoco.

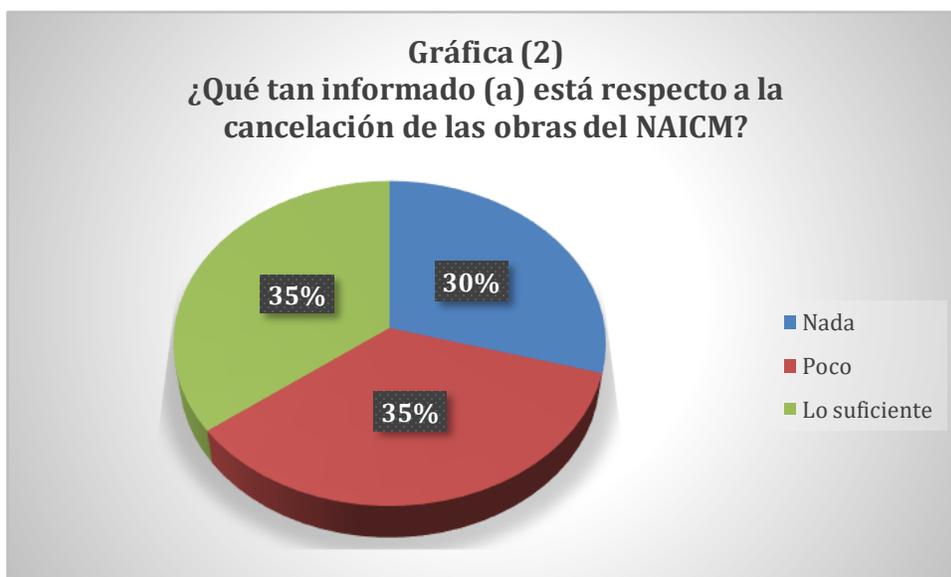


Fotografía: Jessica Ulloa Ramírez 2018

El Valle Cuautitlán-Texcoco (VCT) al igual que el Municipio de Texcoco, requieren de un desarrollo urbano más armónico que permita compatibilizar la vitalidad económica y social de la megalópolis con su viabilidad a largo plazo, asegurando el mantenimiento de los equilibrios biofísicos fundamentales.

Durante el nuevo sexenio del presidente de la República se reporta la cancelación del nuevo aeropuerto, debido a diversos factores y razones que dieron a denotar diversos análisis, entre ellos podemos encontrar los siguientes gráficos que fueron elaborados mediante una base de datos de 850 ciudadanos que expusieron sus opiniones de la elaboración de dicho proyecto, dando como resultado la suspensión de este.

La cancelación del proyecto denominado “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”, iniciado en 2014, dieron como resultado los siguientes hallazgos los cuales reafirman y refuerzan la trascendental decisión adoptada, a pesar de que los ciudadanos que habitaban dentro del territorio donde se llevaría a cabo la construcción indicaban que no estaban al tanto de la cancelación debido a que las constructoras no se retiraron como ya se había acordado, este factor continuaba afectando a la sociedad como se muestra en el siguiente gráfico.



Fuente:Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019

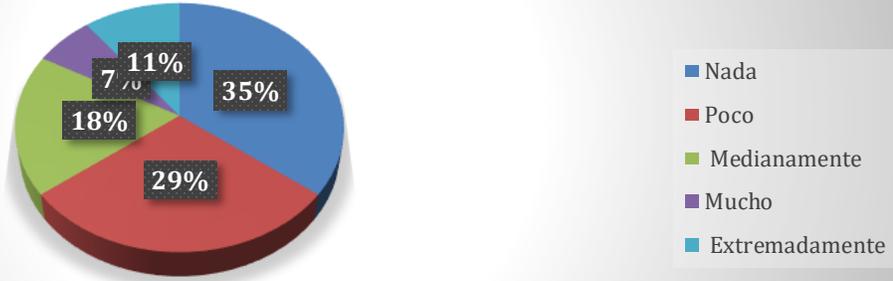
En el siguiente gráfico se señala que el 42% de la población se encuentra a favor de la cancelación del proyecto debido a las diversas afectaciones que se tuvieron en el territorio, a pesar de que el 18% no se encontraban en acuerdo con la decisión tomada, debido a que este grupo de la población ya había permitido la expropiación de sus tierras y se veían afectados ante tal decisión.



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

Dicho proyecto presenta como argumento que la población no se beneficiaba con su construcción, ya que no se trataba de una inversión para su infraestructura ya que su impacto no generaba crecimiento económico ni productividad para los ciudadanos, dándose omisiones de los efectos negativos como lo fue la seguridad y la violación de los derechos humanos de la población local ya que atacaban a la expropiación de las tierras y representaba una inversión exagerada.

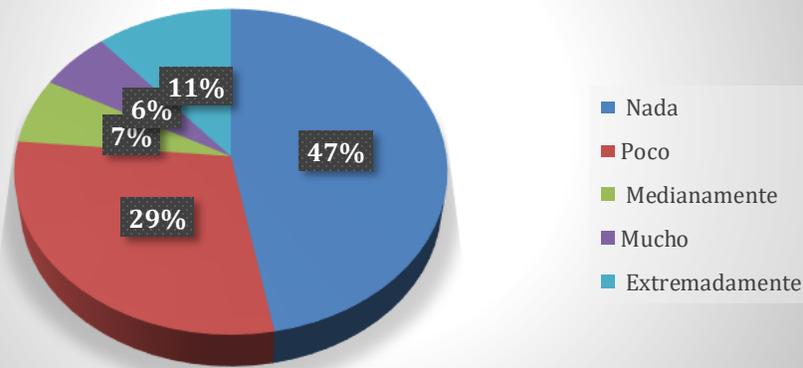
**gráfica (4)**  
**¿Se consideraba beneficiado(a) por la construcción del NAICM?**



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

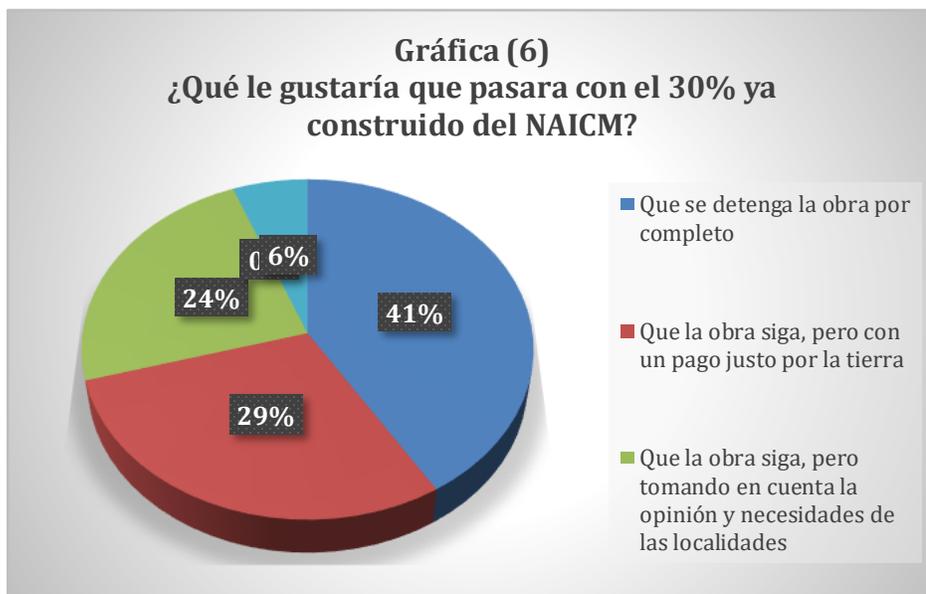
En el siguiente grafico podemos observar que la población no consideraba que existiera un beneficio para su localidad esto se refleja con el 47% de descontento, ya que, con la elaboración del proyecto, se generaría un incremento urbano y una sobrepoblación que se estimaba en alrededor de 3 millones de personas en una zona que actualmente sufre por desabasto de agua y sobreexplotación de acuíferos.

**Gráfica (5)**  
**¿Consideraba que su localidad se beneficiaría por la construcción del NAICM?**



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

A pesar de que la obra lleva más de 30% de avance, el presidente electo ha amenazado con llevar a consulta su continuidad, mientras algunos expertos consideran necesaria la obra, otros apuntan a que el daño al ambiente puede ser grave, sin embargo, la población de la localidad apunta en un 41% que la obra debería de detenerse por completo para que las afectaciones no continúen.

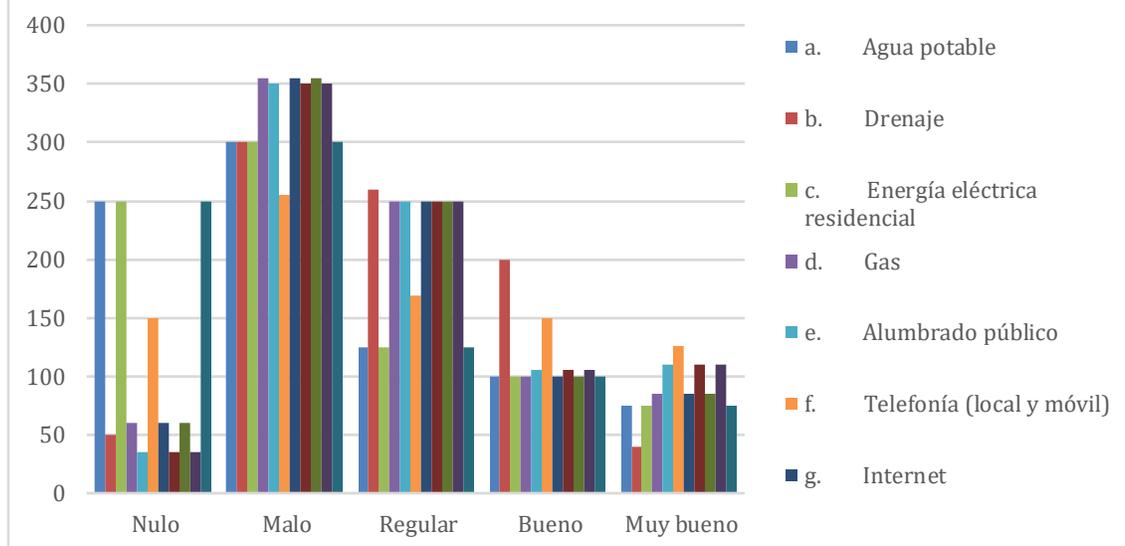


Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

En el siguiente gráfico de barras se puede observar que la localidad califica los servicios públicos con un gran nivel de deficiencia entre los principales aquejamientos podemos observar el desatasco de agua, drenaje y transporte público, en dicho proyecto no se planteó la fuente para obtener el agua que abastecería al aeropuerto y a la aerotrópolis debido al crecimiento urbano asociado.

Esto era particularmente grave, pues la construcción fue emprendida sin la existencia de planes o programas metropolitanos que contemplaran la regulación de uso del suelo y el ordenamiento territorial.

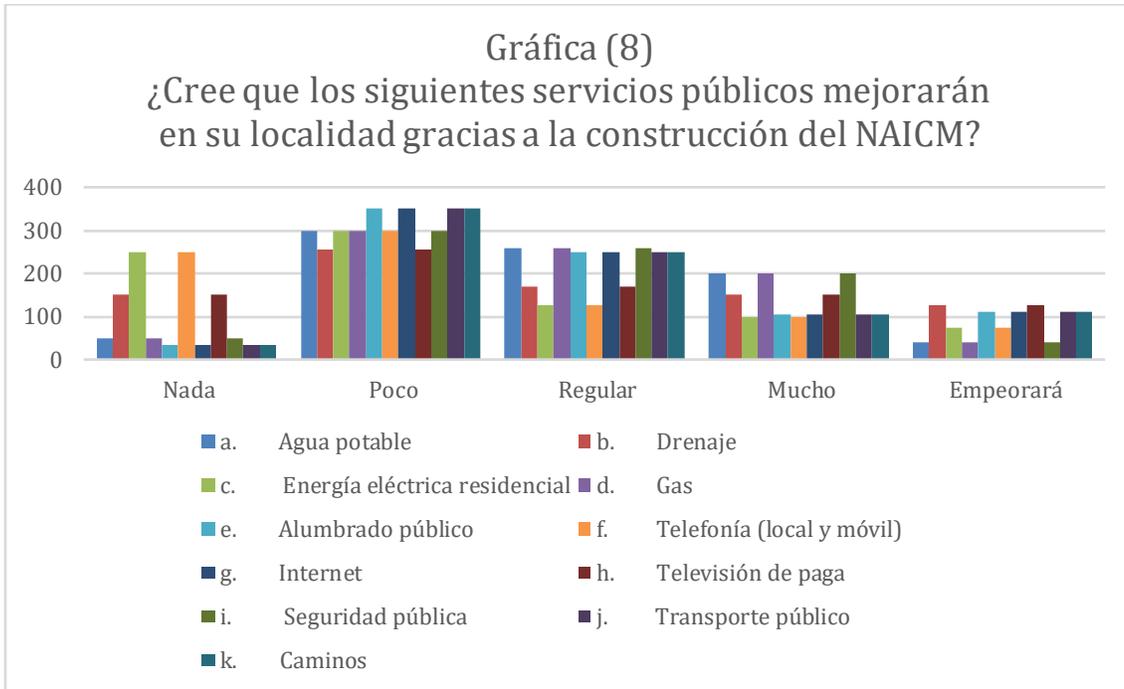
Gráfica (7)  
 ¿Cómo calificaría los siguientes servicios públicos en su localidad?



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

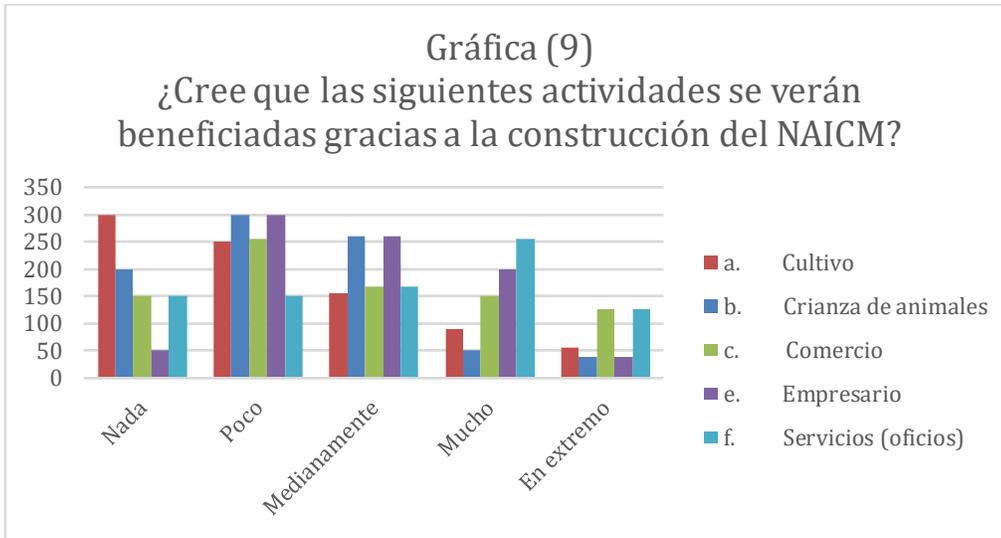
Uno de los proyectos complementarios contemplaba la pavimentación y entubamiento de cerca de 200 kilómetros de cauce, lo que implicaba un grave efecto sobre el ciclo hidrológico de nueve ríos.

Actualmente, los servicios públicos no mejorarían ya que como se indica en el gráfico siguiente la localidad cree pudiera existir mayores afectaciones en la zona del ex- Lago de Texcoco y el Lago Nabor Carrillo los cuales cumplen una función esencial en la regulación de la temperatura en la Zona Oriente del Valle de México, por lo que con la construcción del Nuevo Aeropuerto y la eventual desecación del Lago, se hubiera tenido, inevitablemente, un aumento drástico en la temperatura de toda la región, causando daños directamente a la población que vive en los alrededores.



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

Así como las actividades económicas de la población ya que algunos pobladores aun se dedicaban a los cultivos y a la crianza de animales los cuales se ven afectados principalmente, aunque algunos de los pobladores que decidieron expropiar sus tierras, creyeron que se beneficiarían por el comercio y la inversión de los empresarios estos confiaron en nuevas oportunidades de trabajo por lo que los resultados se hacen evidentes en el siguiente grafico de barras.



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

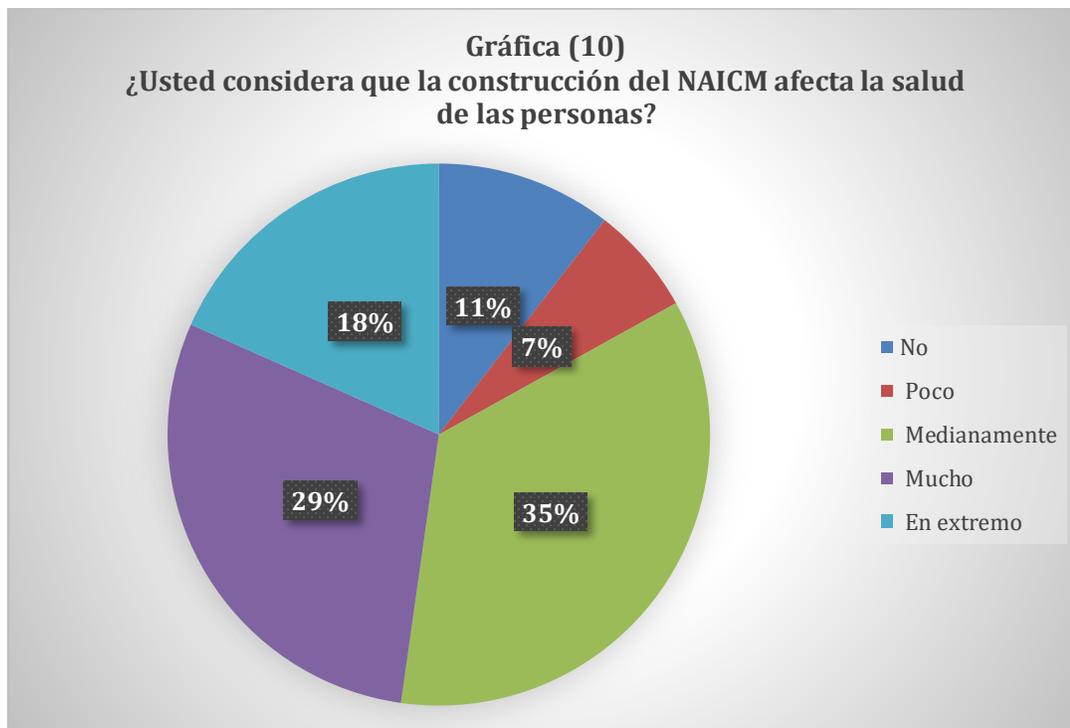
El impacto en las comunidades directamente relacionadas con dicha obra habría sido mayúsculo, no sólo en detrimento de la disponibilidad de servicios básicos, sino en las nuevas formas de convivencia social de esas comunidades, en el siguiente grafico se presentan los daños adicionados al medio ambiente.

Un claro ejemplo es el Lago Nabor Carrillo, que es un cuerpo de agua permanente, con buena calidad y que brindaba importantísimos servicios ambientales, este se proyectaba a que se convertiría en una laguna de regulación, dicha transformación implicaba la eventual desecación del lago y la incorporación de aguas residuales, lo cual atacaba a la salud de las personas, así como la fauna y flora.

El Lago Nabor Carrillo es uno de los principales receptores de aves migratorias del centro de país, lo que representaba un serio problema para la viabilidad del proyecto, al ser fauna altamente riesgosa para la aviación.

La pérdida del Lago habría generado un daño ambiental severo, irreversible e incompensable.

Por otro lado, para la nivelación y relleno del polígono, se proyectó abastecer el material pétreo (tezontle y basalto) de 16 minas; sin embargo, a partir de 2015 se abrieron cerca de 150, muchas de ellas irregulares que, trabajando de manera simultánea en la región durante tres años, generaron una saturación de proyectos mineros en 15 municipios del Estado de México.



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta elaborada en el NAICM 2019.

### 3.6 Demandas y alternativas de los pueblos originarios.

La influencia conjunta de la crisis económica y agrícola nacional, así como la profundización de las políticas de ajuste estructural propiciaron una reorganización económica en el campo mexicano. Esta a su vez condujo a una transformación de la compleja estructura organizacional de los agricultores ya que los viejos modelos de organización no fueron capaces de responder a las demandas de sus agremiados, ni de mantener con el gobierno vías de negociación eficaces.

En los últimos tres lustros ha ocurrido una profunda reestructuración de los sistemas de representación social de los productores del campo, particularmente de los sectores más dinámicos y rentables de la agricultura.

La región de los Lagos o región oriente del Estado de México ha constituido históricamente un territorio en disputa. Desde la época prehispánica los diversos grupos étnicos que llegaron en oleadas de migración a esta región entablaron múltiples contiendas por el territorio, la tierra y sus recursos naturales. La etapa colonial va constituir una profundización y diversificación de las formas de lucha y apropiación de dicho territorio.

El siglo XIX va acentuar los rasgos conflictivos que heredó de la colonia llevando las contradicciones y desigualdades hasta sus límites más inhumanos. La Revolución mexicana y el nuevo régimen nacido de ella resolverán parcialmente y temporalmente dichas desigualdades y conflictos. La industrialización y urbanización del país van a engendrar nuevas formas de apropiación de los recursos naturales de la zona engendrando nuevos conflictos y nuevas formas de lucha por el territorio.

La fase que vivimos de globalización significa únicamente una agresión masiva del capital contra el trabajo, los pueblos y la naturaleza. Las alianzas de la oligarquía mexicana con diferentes fracciones del capital trasnacional principalmente norteamericano marcan la naturaleza excluyente y destructora de sus proyectos y programas de desarrollo regional. La situación actual en la Cuenca del Valle de México es la siguiente:

a. Las amenazas ecodidas, económicas, sociales y culturales que implicaba la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) para la vida comunitaria de la población del oriente del Estado de México constituyeron el principal impulso para el surgimiento de los movimientos y luchas desarrolladas por diversas comunidades y pobladores del Valle de México.

b. Diversas comunidades y pobladores del oriente del Estado de México han respondido con diversas estrategias de lucha ancladas en su vida comunitaria que han sido relativamente exitosas en las que está en disputa en gran medida el futuro a corto y mediano plazo de la vida comunitaria.

2. El Proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) y las Elecciones por la Presidencia de la República.

El debate realizado por la revista Milenio entre el candidato de MORENA a la Presidencia de la República, Andrés Manuel López Obrador, el día miércoles 21 de marzo constituye en los hechos el inicio de la campaña por la sucesión presidencial.

La mención del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) permitió una andanada de pronunciamientos que van desde el presidente de la República hasta el Consejo Coordinador Empresarial (CEE) pasando por el Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT). Así, la construcción del NAICM fue transformado en el centro de la lucha por la sucesión presidencial y el eje de la campaña electoral.

Haber colocado el proyecto del NAICM en el ojo del huracán electoral significó que el debate se desvirtuara por los énfasis que cada posicionamiento realiza permitiendo que muchos aspectos relevantes queden en la penumbra.

El enfoque del candidato de MORENA hace del proyecto casi solo un Gran Acto de Corrupción en toda la gestión de las obras del NAICM, mientras que deja poco visibles otros aspectos más trascendentes.

Los defensores a ultranza del proyecto del NAICM van a destacar la imperiosa necesidad de un megaproyecto de esa índole, la imposibilidad de cancelar el proyecto por el blindaje

múltiple que según ellos realizaron. Así mismo van exhibir información que todos desconocíamos como las diversas formas de financiamiento, en particular el uso de las AFORES, que el propio presidente de la República descubrió a la opinión pública, y el novedoso sistema documentos de deuda pública Fibra E.

El impacto de la construcción del NAICM es un asunto muy complejo ya que tiene muchas dimensiones. Los aspectos que escaparon a los reflectores del debate electoral del NAICM son los siguientes: 1. La destrucción del patrimonio cultural del México. 2. La destrucción del equilibrio hidrológico de la Cuenca del Valle de México. 3. La destrucción desproporcionada de los ecosistemas de la región. 4. La violación constitucional y del marco normativo nacional. 5. La obligatoriedad de la consulta a los pueblos originarios y a la ciudadanía en el caso de megaproyectos. La total ausencia de democracia que exhibe la gestión del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Los principales argumentos que sostienen esta lucha.

1. El lecho del ex Lago de Texcoco en la Cuenca del Valle de México es un sitio inviable para la construcción del NAICM.

2. La construcción del NAICM constituye un ecocidio de dimensiones extraordinarias que terminara por destruir la naturaleza de la Cuenca del Valle de México.

3. El impacto social, económico, urbanístico representa la destrucción de la vida comunitaria de los pueblos del Valle de México, el agravamiento de los problemas de servicios del área conurbada y sienta las bases de futuros desastres sísmicos y de otra índole.

4. Las Dificultades de la Lucha contra el Impacto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

Desde que se iniciaron las primeras luchas para impedir y frenar los efectos devastadores de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se han presentado cuatro dificultades principales que son las siguientes:

1. La violación sistemática de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el marco jurídico en materia ambiental y relacionado con la construcción de megaproyectos. En todos los casos se carece de los estudios de impacto ambiental y los procedimientos marcados por las diferentes leyes. Cuando las comunidades solicitaron por escrito a las autoridades municipales, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), la Procuraduría de Protección al Ambiente del Estado de México (PROPAEM) e incluso tribunales judiciales la respuesta fue variada, pero en esencia ninguna cumplió con sus atribuciones violentando los derechos de los ciudadanos y la aplicación del marco legal.

2. La incapacidad que hemos mostrado para constituir una coordinación entre todos los opositores al proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Esto es, la imposibilidad de la UNIDAD de los sectores populares.

3. La ausencia de un Plan de Lucha Regional y Nacional que constituya una fuerza social capaz de alcanzar la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

4. La necesidad de contar con demandas claras y un proyecto alternativo de desarrollo regional de la Cuenca del Valle de México que propicie el Desarrollo de la Naturaleza y responda a las necesidades del Pueblo Trabajador.

5. Las Demandas del Plan de Lucha en Defensa de la Naturaleza y la Vida: NO al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

Las demandas de esta lucha serán las siguientes: 1. La cancelación inmediata del

Proyecto y Construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM).

2. Diseño e implementación de un Proyecto de Corrección de todos los daños ocasionados hasta la fecha por la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la (NAICM).

3. Que se gestione y se establezcan tres decretos:

3.1 Que se decrete a la cuenca del Valle de México como Área Natural Protegida (ANP) en su modalidad de Reserva de la Biosfera u otra modalidad pertinente.

3.2 Que se decrete a la Cuenca del Valle de México como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

3.3 Que se declaren a las actividades agrícolas, ganaderas, silvícolas (del bosque) y las artesanías de la región como actividades estratégicas prioritarias del país y patrimonio cultural.

4. Diseño de un Proyecto alternativo de desarrollo regional de la Cuenca del Valle de México que propicie el Desarrollo de la Naturaleza y responda a las necesidades del Pueblo Trabajador elaborado y ejecutado con la participación de los diferentes sectores populares, los pueblos, barrios, colonias y en particular los pueblos originarios.

Por todo lo antes expuesto proponemos el siguiente Plan de lucha.

6. Plan de Lucha en Defensa de la Naturaleza y la Vida:  
NO al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)  
La Gran Premisa de este Plan de Lucha en Defensa de la Naturaleza y la Vida.

No al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) es que las consecuencias de la construcción del NAICM es un asunto que compete a toda la población del Valle de México, a los trabajadores, a los sindicatos y a todo el pueblo de México debido a las múltiples dimensiones de su impacto. La propuesta de Plan de Lucha consiste en lo siguiente:

1. Declarar una “Jornada Permanente de Lucha Por La Cancelación Inmediata del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM)”

2. Promover la construcción nacional y regional de formas de organización y articulación para emprender la UNIDAD del Pueblo de México bajo la forma de Diálogos Nacionales. El primer Dialogo Nacional sería el miércoles 18 de abril de 2018 en el Auditorio Emiliano Zapata de la Universidad Autónoma Chapingo.

3. Campaña Intensiva y Masiva que comprenda los grandes medios de comunicación (radio, televisión, prensa), las redes sociales, campañas locales y formas creativas de comunicación.

4. Gestiones Institucionales pidiendo la cancelación inmediata del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM): Tres poderes de la Nación

(Ejecutivo, Legislativo, Judicial), Gobierno del Estado de México, Presidencias Municipales.

5. Promover Pronunciamiento Público de múltiples instituciones, universidades, organizaciones sociales, sindicatos, comunidades y otros por la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

6. Realizar un Referéndum Popular en todos los lugares que haya posibilidades de realizarlo para el día 3 de junio en el marco de las actividades relativas al Día Mundial del Medio Ambiente (martes 5 de junio de 2018).

7. Plan de Movilizaciones Regionales y Locales que comprenda entre otras las movilizaciones siguientes:

7.1 Caminatas de las Pirámides San Juan Teotihuacan hacia la caseta de Vía Lago y la apertura gratuita de la misma los días sábado 12 de mayo y domingo 10 de junio de 2018.

7.2 Marchas y Mítines Municipales en toda la región exigiendo la cancelación inmediata del proyecto y las obras del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

7.3 Otras movilizaciones creativas y creadoras que implementen los pueblos, organizaciones sociales y sectores populares.

La anterior información es facilitada por el Maestro Sócrates Silverio Galicia Fuentes quién ha permanecido en la lucha desde la puesta en marcha del NAICM hasta el nuevo proyecto que lleva por nombre: Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil / Militar con Capacidad

Internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Estado de México), su Interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y Reubicación de Instalaciones Militares. (Aeropuerto Internacional Gral. Felipe Ángeles) quien actualmente es profesor-investigador del Departamento de Fitotecnia de la Universidad Autónoma Chapingo (UACH).

Esta alternativa después de la cancelación del NAICM, trae consigo consecuencias importantes ahora para los pueblos aledaños a esta zona, principalmente la falta de agua que ya de por sí existe y por supuesto las mismas consecuencias sociales, aunque la sociedad en general se comporta de distinta manera, actualmente el movimiento social de Santa Lucía presenta más organización pero menos participación ciudadana, cuentan con mucho apoyo académico, sin embargo los habitantes de las comunidades de las comunidades aledañas a Santa Lucía tienden a vender con más facilidad sus tierras.

En cambio, la movilización que hubo para la cancelación del NAICM, aparentemente se apreciaba menos organización, pero la mayoría de los militantes luchaban por una misma causa y la defensa de sus tierras era la prioridad, defendían su libertad y su identidad.

El principal problema no sólo de los actuales proyectos aeroportuarios, sino de la mayoría de los megaproyectos urbanos, es que no se toma en cuenta la forma de vida de los habitantes de las comunidades en donde se van a implementar estas infraestructuras, actualmente no existen programas de comunicación social para megaproyectos urbanos.

## CONCLUSIONES

A partir de la administración del Vicente Fox Quezada se ha planteado la necesidad de un nuevo aeropuerto que permita fortalecer y complementar la infraestructura aeroportuaria de la Región Centro del país y alentar su desarrollo.

La propuesta de un nuevo aeropuerto ha tenido serios cuestionamientos, tanto especialistas en materia ambiental y aeroportuaria aunado a resistencia de las comunidades afectadas, las cuales cuestionaron seriamente la pretensión de llevar a cabo un proyecto que, además de costoso, impactaría de negativamente en los ámbitos social, ambiental y urbana, entre otros.

Se planteó desde un primer momento que la propuesta representaba una clara regresión en las políticas públicas referentes a la planeación enfocada a sentar las bases para un desarrollo sostenible, ya que constituía, un error de planeación del desarrollo nacional y para el desarrollo regional equilibrado en el país.

La propuesta del mega proyecto aeroportuario en el centro del país solo traería una sobrecarga en un ecosistema ya rebasado por el crecimiento urbano de acuerdo con estimaciones conservadoras, conduciría a que esta región concentre en 2020 a más de la tercera parte de la población nacional (estimaciones INEGI 2015), además de alentar una mayor concentración poblacional en la Megalópolis del Centro del país.

El proyecto aeroportuario estaría dirigido a un sector de altos ingresos lo cual generaría el fenómeno conocido como gentrificación, es decir, un proceso de transformación urbana en el que la población de bajos recursos será desplazada y segregada por un sector social con mayor poder adquisitivo, desintegrando a las comunidades originarias.

Lo anterior se puede constatar de manera empírica debido a que, a partir de que se conoció el lugar elegido para la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) se ha generado una salvaje especulación inmobiliaria que se ha desatado en la

región que impacta el proyecto, que se extenderá hacia las 750 hectáreas que actualmente ocupa el Aeropuerto Benito Juárez en la Ciudad de México.

Los terrenos que son impactados de manera inmediata por la construcción del NAICM comenzaron a ser adquiridos, un ejemplo de ello es la construcción del edificio corporativo de la empresa Interjet, que representa el primer paso para crear un megaproyecto urbano que incluye todo tipo de negocios en detrimento de un bien que debería conservar su carácter público.

La planeación del NAICM se puede considerar un error calculado de planeación para el desarrollo urbano debido a que se busca reconfigurar la Región Centro del país, ya que un proyecto de esta magnitud en el corazón de la megalópolis favorecerá de nueva cuenta un proceso de centralización política y económica que alentará una mayor concentración poblacional y la demanda de mayores servicios en una de las regiones del país con mayor sobrecarga e impactos negativos sobre los recursos naturales y el ecosistema.

De ser concretado el proyecto del NAICM se hubieran tirado por la borda 50 años de inversiones en el Plan Lago de Texcoco promovido por los ingenieros Nabor Carrillo y Gerardo Cruickshank; más de 2 mil 400 millones de pesos que se destinaron a la adquisición de mil 300 hectáreas y a la elaboración del proyecto del aeropuerto en Tizayuca; así como la absurda remodelación de un nuevo hangar presidencial en el aeropuerto capitalino, el cual se planeaba su demolición.

En materia ambiental, el NAICM habría acabado con el último reducto de lo que fue una de las regiones lacustres más importante del país, integrada por los lagos de Chalco, Texcoco, Xaltocan, Xochimilco y Zumpango, que cubrían una superficie de mil 500 kilómetros cuadrados, además de dañar severamente la flora y fauna endémicas e impactar negativamente los flujos de aves migratorias.

Lo anterior sería una violación a los convenios internacionales suscritos por el gobierno mexicano para la protección de aves migratorias. A lo que se suma la recategorización de áreas, parques y reservas ecológicas, para permitir su cambio de uso de suelo y su

desincorporación del patrimonio público en manos de la Comisión Nacional del Agua o del Gobierno del Estado de México, en favor de particulares beneficiarios del proyecto.

En torno a la protección del patrimonio histórico y cultural del país, el megaproyecto ponía en riesgo el valioso patrimonio arqueológico y paleontológico que se encuentra en la zona. Cabe recordar que en 1947 fue encontrado uno de los restos humanos con mayor antigüedad en Mesoamérica, el llamado Hombre de Tepexpan, al que diversos estudios atribuyen una edad que oscila entre los cinco mil y los once mil años, y que es fundamental para entender una parte de la historia de Mesoamérica al considerarse la cuna de nuestra civilización.

Con base en lo anterior se concluye que las razones que llevaron a la decisión de construir el nuevo aeropuerto en Texcoco no fueron el resultado de una revisión exhaustiva de las distintas opciones, ni de sus impactos regionales, urbanos y ambientales. Tampoco de la utilización racional de los recursos públicos para solucionar un problema de conectividad y saturación del actual aeropuerto, sino se trató de un negocio en el cual solo saldrían beneficiados un pequeño grupo de empresarios.

Por tanto, tenemos que en el gobierno presidido por el Lic. Enrique Peña Nieto dejó en claro la incipiente democracia, además de que los temas de planeación urbana se convirtieron en un negocio para el capital privado dejando a un lado el desarrollo urbano, sostenible y social.

# 12 PUEBLOS ORIGINARIOS DE TECÁMAC

CONVOCAN  
A LA  
MANIFESTACIÓN  
EN RECHAZO AL AEROPUERTO



f 12 Pueblos Originarios de Tecámac

## ¡TAMPOCO SANTA LUCÍA!

27 DE ABRIL

Acceso de la puerta 3 a la Base

Aérea Santa Lucía

9:00 a.m.

**¡Yo prefiero los cerros y los lagos!**

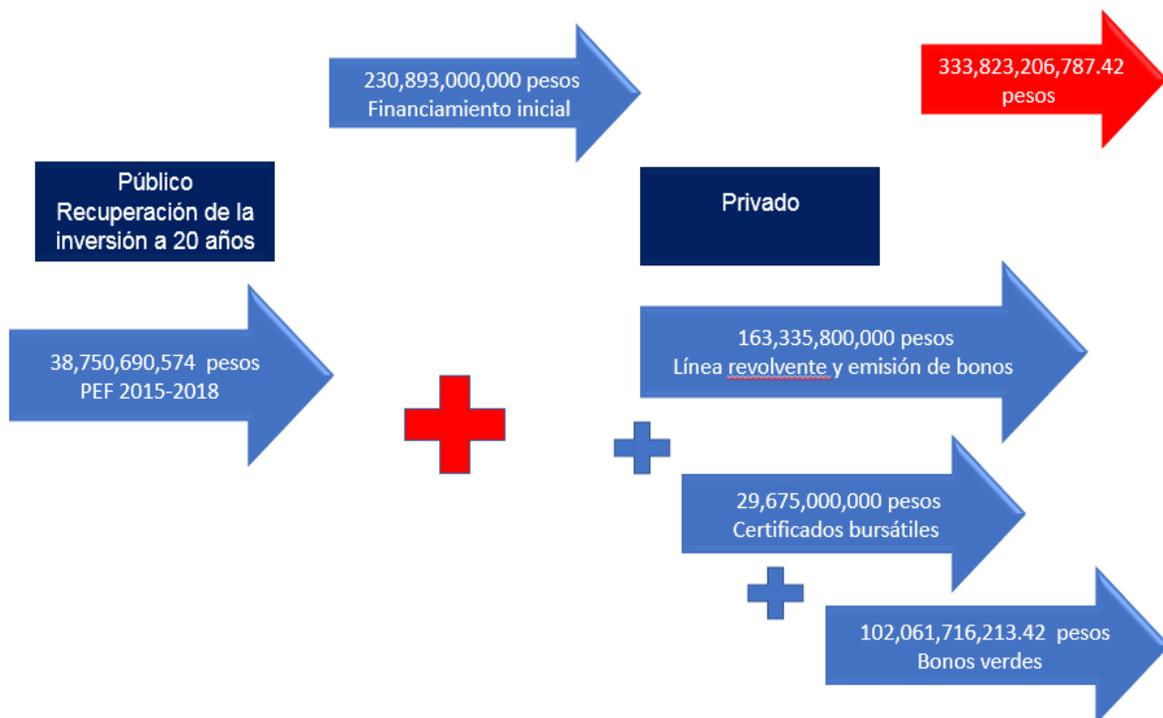


Este es uno de pueblos afectados por el nuevo proyecto, con una superficie territorial de 1340 hectáreas cuenta con una población de 14000 habitantes aproximadamente y la principal consecuencia que trae consigo el Aeropuerto Internacional de Santa Lucía será el agua o la falta ella.

Dentro de lo económico tenemos que la estrategia financiera del NAICM consistente en un esquema mixto de recursos públicos y privados; siendo el financiamiento total de 13,000 millones de dólares (230,893,000,000 pesos). Las fuentes serían 50% privado crédito bancario y emisión de bonos y 50% público mediante recursos fiscales asignados en el presupuesto de egresos de la federación (PEF). Sin embargo, los datos de las emisiones realizadas hasta el primer semestre del 2018 muestran que el financiamiento ha sido más alto.

La tabla 1 muestra la evolución en cuanto al monto considerado inicialmente para financiar la construcción del NAICM y sin embargo, como se puede apreciar dicho monto ha cambiado entre los años 2014, 2015, 2016, 2017 y sobre todo en 2018, esto denota la falta de control de administración financiera por parte de la empresa ejecutora de dicha obra GACM, a grado tal, que la incertidumbre pudiera llevarnos hasta la estratosférica suma de \$ 350,000 mdp.

### Estrategia financiera del NAICM



Fuente. Elaboración propia con datos de la página electrónica del NAICM

De acuerdo con los últimos informes del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), para el año en curso, la empresa en cuestión a cargo de la obra considera que tiene un ahorro de \$ 125,240 mdp que representa el 47.4 % del costo total de la obra y que ha gastado hasta mayo del 2018 \$ 45,790 mdp, por lo que queda por cubrirse el 35.3 % o sea, alrededor de \$ 92,970 mdp tomando como referencia el año 2018 donde se hizo el ajuste número 4 del monto requerido (ver tabla 1).

Tabla 1. Monto estimado total para la construcción del NAICM entre 2014 a 2018 (mdp)

CONCEPTO	AÑOS	MONTO TOTAL	IP 70 %	SP 30 %	GASTO A MAYO 2018	AHORRO	FALTANTE
VALOR e.i	2014	169,000	¿ ?	¿ ?			
VALOR Aj 1	2015	186,092					
VALOR Aj 2	2016	200,000					
VALOR Aj 3	2017	250,000					
VALOR Aj 4	2018	264,000			45,790	125,240	92,970
VALOR Aj 5	2018	300,000					

Fuente: Elaboración propia con base en periódicos El Universal y Reforma varios. NOTA: las paridades utilizadas para calcular estos montos en dólares fueron \$ 12.901, \$ 14.2055, \$ 15.2669, \$ 19.084, \$ 20.15, \$ 22.9 para cada año respectivamente. La cuarta y quinta columnas no se calculan por la indefinición en cuanto a los porcentajes reales de participación, ya que en la información publicada en los diarios nacionales no son homogéneos estos datos. Valor e.i = Valor estimado inicial: Valor Aj 1, 2, 3, 4, 5 = Valor Ajustado 1, 2, 3, 4, 5.

En cuanto al papel del PEF, la proporción de su participación en el fondeo de este proyecto ha sido muy variable, pues se han manejado porcentajes diferentes desde los primeros planteamientos de financiamiento los cuales van desde 60%, 58 %, 36 % y 30 % del monto total de financiamiento de la obra en cuestión, sin quedar cabalmente definido, correspondiendo la diferencia para el 100 % a cargo del Sector Privado.

En las tablas 3 y 4 se presenta en pesos y en forma porcentual el gasto público destinado al nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de 2014 a 2018. Si se considera el presupuesto asignado al estado de México en comunicaciones y transportes el proyecto

del aeropuerto absorbe aproximadamente el 35% en cada año; mientras que en medio ambiente y recursos naturales el 40%.

Tabla 2. Gasto público destinado al nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, 2015-2016  
(pesos)

2015	Estados Unidos Mexicanos	Con respecto al gasto total	Estado de México	Con respecto al gasto total	Con respecto al gasto del Edo. México
<b>Gasto neto total</b>	4,676,237,100,000				
<b>Comunicación y transporte</b>	120,757,407,738	2.58%	<b>17,446,353,352</b>	14.45%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México			6,871,530,962		39.39%
<b>Medio Ambiente y Recursos Naturales</b>			<b>10,852,595,296</b>		
<b>Naturales</b>	67,176,702,425	1.44%		16.16%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México			5,847,695,164		53.88%
<b>2016</b>	<b>Estados Unidos Mexicanos</b>	<b>Con respecto al gasto total</b>	<b>Estado de México</b>	<b>Con respecto al gasto total</b>	<b>Con respecto al gasto del Edo. México</b>
<b>Gasto neto total</b>	4,763,874,000,000				
<b>Comunicación y transporte</b>	105,217,734,544	2.25%	17,020,858,984.00	16.18%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México			5,500,000,000		32.31%
<b>Medio Ambiente y Recursos Naturales</b>					
<b>Naturales</b>	55,770,254,828	1.17%	8,397,174,802	15.06%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México			3,149,999,996		37.51%

Fuente: Elaboración propia con base en datos del PEF 2015-2016

Lo anterior presenta un problema por el riesgo a que se enfrenta el PEF dado que la captación de ingresos, en los últimos sexenios han caído considerablemente, ya que dicha captación tanto porcentual como absoluta o real están muy por debajo de países latinoamericanos similares al nuestro, por ejemplo: Chile y Brasil captan entre el 24 y 26 % del PIB, mientras que México lo hace en alrededor del 18 %.

Con respecto al PEF, los datos no son consistentes, pues hay fuentes como el Reforma del 22 de junio del 2018 que informa que del 2014 a la fecha el Gobierno Federal ha aportado \$ 15,902 millones de pesos frente al dato que se observa en el primer renglón de este cuadro pues la suma de estos datos del 2015 al 2018 es de \$ 26,553 millones de pesos. La actual administración de gobierno se comprometió a aportar vía PEF el 36 % del monto total de la obra que implicaría alrededor de \$95,040 mdp que tendría que asignar o

ejercer en los años por venir, es decir, del 2019 al 2024 convirtiéndose esto en una presión para las finanzas públicas de nuestro país.

Tabla 3. Gasto público destinado al nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, 2017-2018  
(pesos)

2017	Estados Unidos Mexicanos	Con respecto al gasto total	Estado de México	Con respecto al gasto total	Con respecto al gasto del Edo. México
<b>Gasto neto total</b>	4,888,892,500,000				
<b>Comunicación y transporte</b>	84,627,745,420	1.81%	<b>6,675,640,612</b>	7.89%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México			5,500,000,000		82.39%
<b>Medio Ambiente y Recursos Naturales</b>			<b>7,285,901,473</b>	20.21%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	36,058,607,085	0.74%	3,200,000,000		43.92%

2018	Estados Unidos Mexicanos	Con respecto al gasto total	Estado de México	Con respecto al gasto total	Con respecto al gasto del Edo. México
<b>Gasto neto total</b>	5,279,667,000,000				
<b>Comunicación y transporte</b>	84,548,590,749	1.81%	<b>6,488,131,530</b>	7.67%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México			5,500,000,000		84.77%
<b>Medio Ambiente y Recursos Naturales</b>			<b>8,223,047,880</b>	21.88%	
Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	37,580,635,702	0.71%	3,181,464,452		38.69%

Fuente: Elaboración propia con base en datos del PEF 2017-2018

En relación al Tarifa Única Aeroportuaria (TUA), el monto de flujo anual se hace constante a partir del año 2015 por no contar aun con datos reales, ya que estos montos se captarán en el futuro incluyendo tanto los ingresos por concepto del TUA tanto del actual AICM, como los del NAICM que tentativamente entrará en funcionamiento en el año 2020, así pues, a partir del año 2019 los dato son proyectados o estimados con base al comportamiento de los años previos a éste (ver tabla 3).

Los conceptos que tienen que ver con la emisión y colocación de bonos para captar fondos de los mercados primarios y secundarios están sujetos en el tiempo a las condiciones de oferta y demanda y al tipo de interés a que se tasan dichos instrumentos de deuda, lo cual aun no se define. Esto último deriva en incertidumbre por el riesgo en juego ya que no se

tiene claridad sobre los eventos futuros a enfrentar en cuanto a requerimientos financieros, aun cuando se estima que se dispondría de recursos monetarios por lo menos hasta el año 2019.

Tabla 3. Financiamiento presupuestal ejercido y por ejercer en el NAICM  
(MILLONES DE PESOS)

CONCEPTO	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PEF	s/d	s/d	6,871.50	5,500.00	5,500.00	8,681.50
TUA	5,300.00	8,400.00	8,300.00	8,300.00	8300	8,300.00
AFORES	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	13,500.00
B Fibra E	s/d	s/d	s/d	11,835.00	16,387.00	30,000.00
Rend. CETES	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	5,039.00
BONOS	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	120,000
BANOBRAS Línea de crédito	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1,000.00
TOTALES	5,300.00	8,400.00	8,300.00	20,135.00	24,687.00	177,839.00

CONCEPTO	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PEF						
TUA	8,300.00	8,300.00	8,300.0	8,300.00	8,300.00	8,300.00
AFORES	13,800.00	13,800.00	13,800.00	13,800.00	13,800.00	13,800.00
B Fibra E	30,000.00	30,000.0	s/d	s/d	s/d	s/d
Rend. CETES	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
BONOS	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
BANOBRAS Línea de crédito	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
TOTALES	52,100.00	22,100.00	13,800.00	22,100.00	22,100.00	22,100.00

Fuente: Elaboración propia con base en Sección Cartera del Universal, [www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/naicm-recorte](http://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/naicm-recorte)

Lo mismo sucede con la participación de las afores en el financiamiento del NAICM, porque aun no hay seguridad de la tasa de retorno de lo invertido por éstas y porque tampoco se sabe a ciencia cierta el porcentaje de participación en la emisión de Bonos Fibra E, sin embargo, se estima que pudiera oscilar de entre el 45 % y el 80 % del papel colocado como oferta global de la emisión (ver tabla 4).

En lo general, la información disponible no permite hacer un análisis más objetivo dado que las expectativas de seguridad son muy endeble, por lo que, el grado de confianza de

los inversionistas es demasiada y las dudas se amplían en cada publicación de datos inconsistentes al no contarse con la información transparente deseada.

Tabla 4. Financiamiento vía bonos del NAICM (MMD)

CONCEPTO	2013	2014	2015	2016	2017	2018
BONOS PRIVADOS	s.d.	s.d.	s.d.	2,450.00	4,200.00	1,050.00
BONOS PÚBLICOS	s.d.	s.d.	s.d.	1,050.00	1,800.00	450
CRÉDITO PÚBLICO	s.d.	s.d.	s.d.	s/d	s/d	1,000.00
TOTAL	s/d	s/d	s/d	3,500.00	6.000.0	2,500.00

CONCEPTO	2019	2020	2021	2022	2023	2024
BONOS PRIVADOS	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	9,400.00
BONOS PÚBLICOS	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	3.900.0
CRÉDITO PÚBLICO	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
TOTAL	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	13,300.00

Fuente: NAICM: Una inversión esencial para el futuro de México.

<https://www.parsons.com/proget/naim-spanish> CMIC, [infocmic@cmic.org](mailto:infocmic@cmic.org), 26/03/18

Al igual que en los montos en pesos de esta obra, los montos en dólares también presentan inconsistencias debido a que la información emitida por GACM es diferente en cada uno de los medios a través de los cuales se ha informado a la opinión pública.

De acuerdo con lo captado vía emisión de bonos y créditos en 2018 se podría avanzar en obra hasta el año 2019, por lo que, se tendría que realizar otra emisión de Bonos Fibra E complementaria en 2019 para cubrir por lo menos los dos años siguientes.

# ANEXOS

## **Noticias acerca del Nuevo Aeropuerto Santa Lucía.**

Fuente: El Economista

Fecha: 06-11-18

Tema: En Santa Lucía, hará nuevas licitaciones

Liga: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/En-Santa-Lucia-habra-nuevas-licitaciones-20181106-0010.html>

Texto: No habrá un canje de contratos con el mismo volumen de obras en Texcoco, sino nuevos concursos, los mayores contratistas manifiestan en participar en la nueva edificación Aeropuerto de Santa Lucía.

Fuente: El Universal

Fecha: 05-11-2019

Tema: A Santa Lucía, aviones grandes y vuelos foráneos

Liga: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/A-Santa-Lucia-aviones-grandes-y-vuelos-foraneos-20181105-0010.html>

Texto: También podrían albergar conectividad nacional, pero en diversos casos, los usuarios procedentes del exterior tendrían que desplazarse 44kilómetros al AICM para conectar con vuelos nacionales.

Fuente: El Economista

Fecha: 12-11-2018

Tema: Poco realista operar Santa Lucía en el 2021: Consultores.

Liga: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Poco-realista-operar-Santa-Lucia-en-el-2021-consultores-20181111-0082.html>

Texto: El bosquejo que se tiene del nuevo aeropuerto en la base militar es insuficiente para echar a andar la obra, empresas de consultoría defienden trabajo hecho en el NAIM, pero se ponen a disposición para los estudios del nuevo proyecto.

Fuente: MILENIO

Fecha: 01-03-2019

Tema: Santa Lucía en Texcoco

Liga: <https://www.milenio.com/opinion/carlos-marin/el-asalto-la-razon/santa-lucia-en-texcoco>

Texto: Pésima noticia dio ayer la notable asociación internacional de Transporte Aéreo, el aeropuerto civil en Santa Lucía no funcionaría en manos del Ejército.

Fuente: LUCY SANABRIA

Fecha: 04-06-2019

Tema: Un revés para AMLO tribunal suspende construcción del aeropuerto de Santa Lucía.

Liga: <https://www.sopitas.com/noticias/aeropuerto-santa-lucia-suspension-tribunal/>

Texto: De acuerdo con los planes del gobierno de AMLO, el Primer Tribunal Colegiado en materia administrativa en el estado mexiquense ordenó suspender la construcción de este proyecto hasta que el gobierno Federal demuestre que cuenta con los permisos ambientales y compruebe que el inicio del trabajo en esta zona no impacte de manera negativa al medio ambiente.

Fuente: Actualidad

Fecha: 17-06-18

Tema: El fuego cruzado entre López Obrador y las suspensiones contra el Aeropuerto de Santa Lucía.

Liga: <https://actualidad.rt.com/actualidad/318292-aumentan-suspensiones-aeropuerto-santa-lucia>

Texto: El proyecto del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ubicado en la base militar de Santa Lucía (Estado de México), sigue acumulando órdenes judiciales que prohíben iniciar las obras, hasta el momento suman cinco medidas dictadas contra la polémica obra, cuya construcción fue una de las principales promesas del actual presidente Andrés Manuel López Obrador , luego que este lunes se diera a conocer que un juez federal del Estado de México otorgó una suspensión definitiva adicional que impide la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) en Texcoco.

Fuente: El Economista

Fecha: 23-01-2019

Tema: Despega proyecto del nuevo aeropuerto en Santa Lucía.

Liga: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Despega-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-Santa-Lucia-20190123-0023.html>

Texto: La información entregada a la SHCP detalla que solicitó \$885.5 millones para iniciar las licitaciones para asignar la gerencia del proyecto y la elaboración de 14 estudios de preinversión.

Fuente: El Universal

Fecha: 21-06-2019

Tema: Da Juez revés a #No más derroches por aeropuerto de Santa Lucía

Liga: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/da-juez-reves-nomasderroches-por-aeropuerto-de-santa-lucia>

Texto: El juzgado cuarto de Distrito en el Estado de México negó la suspensión definitiva al colegio #NOMásDerroches, que interpuso recursos contra la cancelación del aeropuerto de Texcoco y para evitar que el nuevo aeropuerto se construya en Santa Lucía.

Fuente: El Universal

Fecha: 22-06-2019

Tema: Juez da oxígeno a Santa Lucía

Liga: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/juez-da-oxigeno-santa-lucia>

Texto: Fallo de juez no implica que inicien trabajos, subsisten cinco órdenes más, colectivo advierte que continuará estrategia contra aeropuerto en base aérea.

Saul Martínez Lira, responsable del Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de México, negó una suspensión definitiva a la construcción del aeropuerto de Santa Lucía y la restitución del proyecto de Texcoco.

Fuente: Economista

Fecha: 24-06-2019

Tema: Juez niega segunda suspensión definitiva contra Santa Lucía

Liga: <https://www.informador.mx/mexico/Juez-niega-segunda-suspension-definitiva-contr-Santa-Lucia-20190624-0060.html>

Texto:

La obra para el aeropuerto permanece frenada pues subsisten otras medidas que así lo ordenaron, Un juez federal en el Estado de México **negó la suspensión definitiva** contra la construcción del aeropuerto de Santa Lucía, obra que permanece frenada debido a que subsisten otras medidas que así lo ordenaron.

Fuente: Economista

Fecha: 27-07-2019

Tema: Finiquitan contrato para construcción de edificio del NAIM

Liga: <https://www.informador.mx/mexico/Finiquitan-contrato-para-construccion-de-edificio-del-NAIM---20190727-0007.html>

Texto:

El gobierno pagará 14 mil 220 millones de pesos a las empresas que se encargarían de la terminal en Texcoco.

Fuente: Economista

Fecha: 6-07-2019

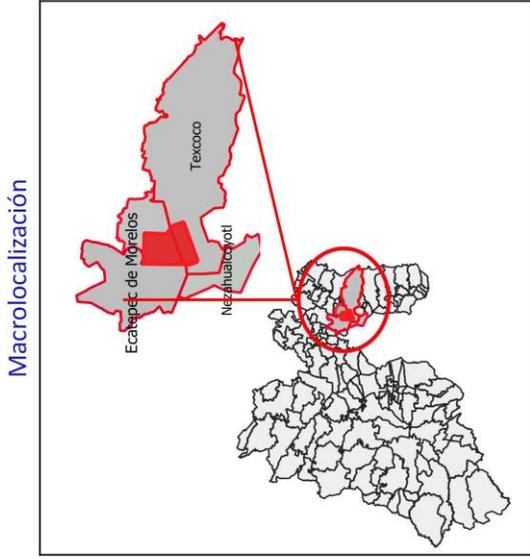
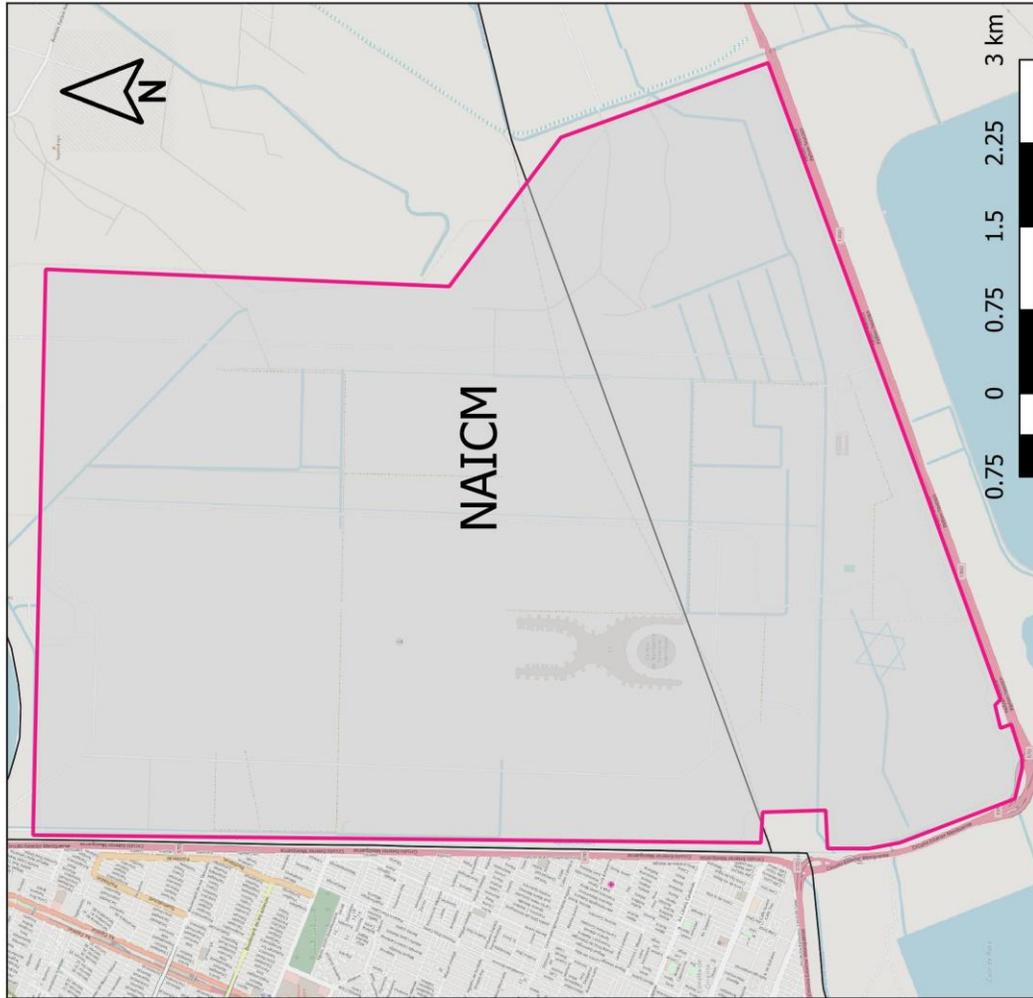
Tema: Otorgan otra suspensión contra cancelación de aeropuerto en Texcoco

Liga: <https://www.informador.mx/mexico/Otorgan-otra-suspension-contra-cancelacion-de-aeropuerto-en-Texcoco-20190628-0097.html>

Texto: El Mandatario refrendó su compromiso a favor del diálogo, la tolerancia, la diversidad y el respeto a los derechos humanos

# Mapa de Localización

Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

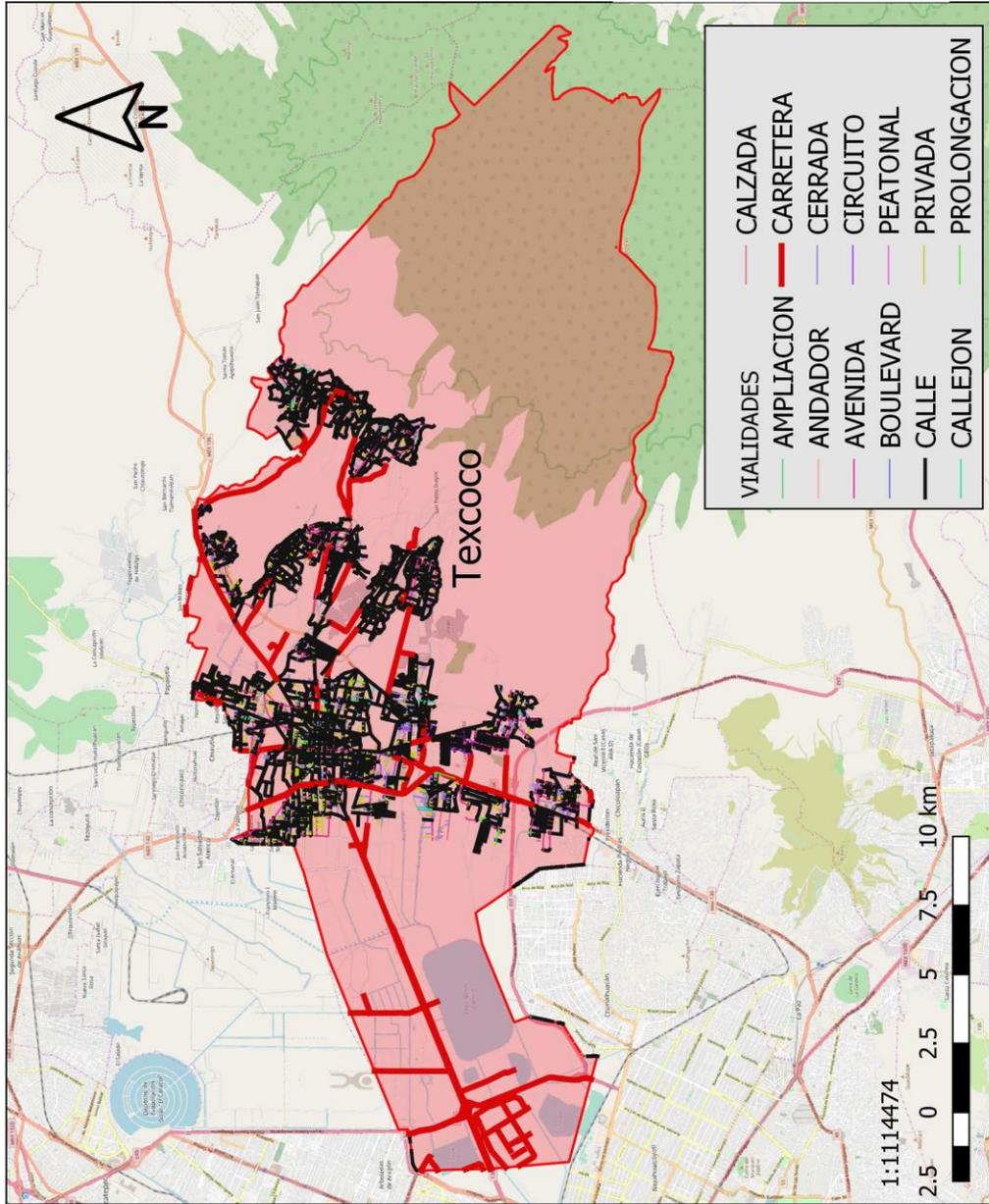


ELABORÓ: JESSICA ULLOA RAMÍREZ  
CON BASE EN DATOS DE INEGI 2018

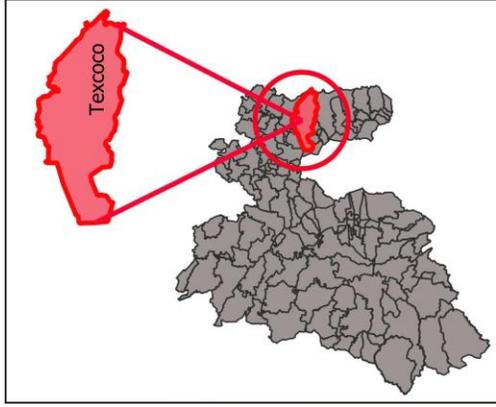
MARCO GEOSTADÍSTICO NACIONAL, INEGI 2018, QGIS 3.2.2.

# Mapa de Infraestructura Vial

## Texcoco, EDOMEX.

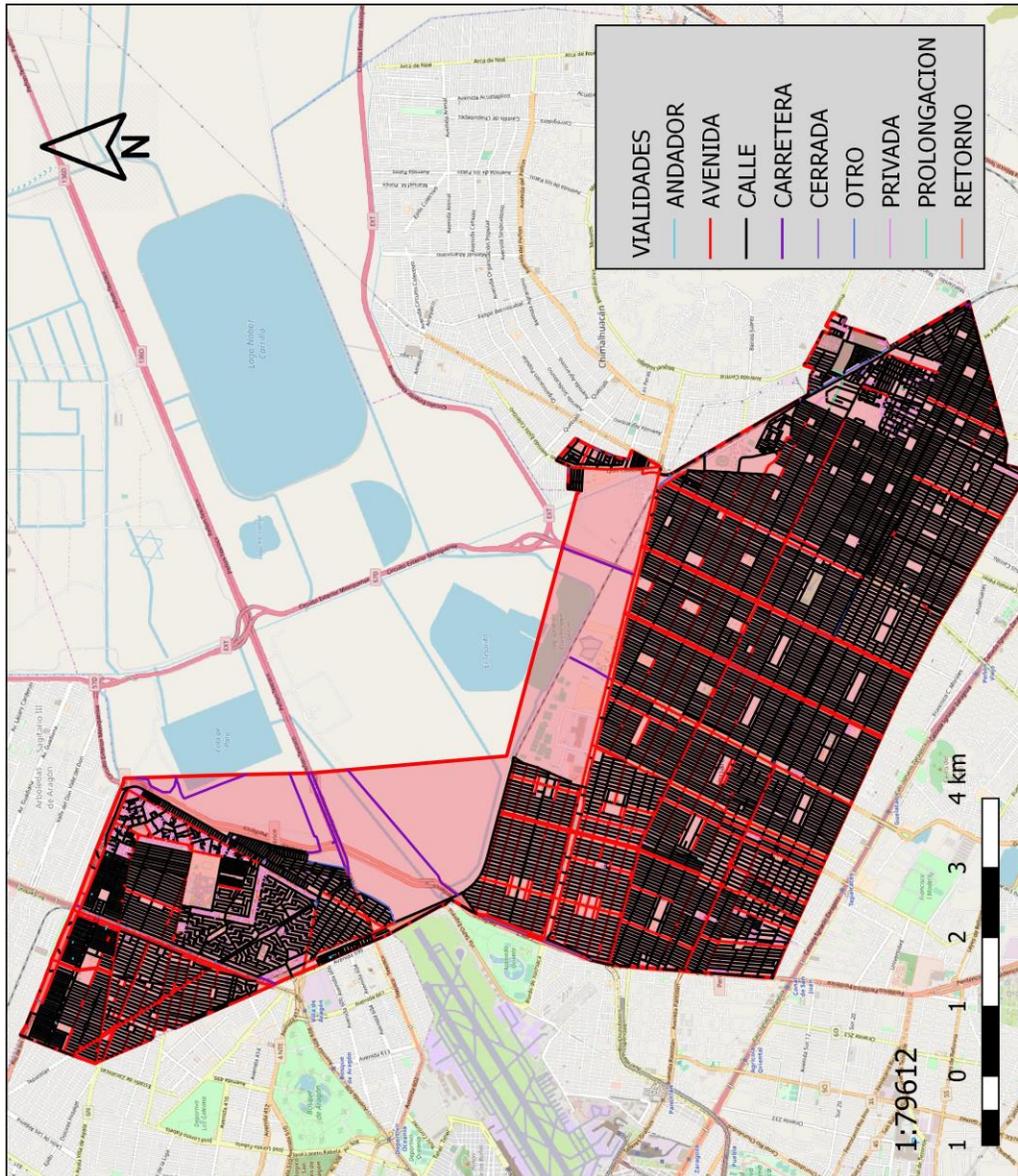


### Microlocalización

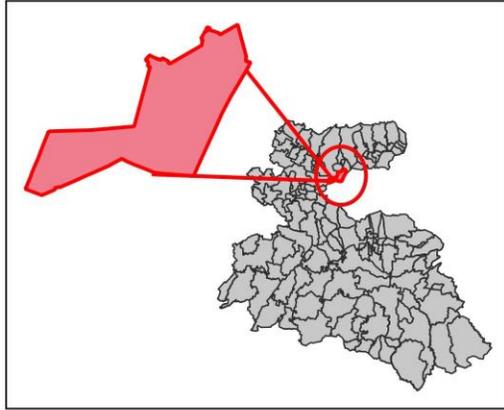


ELABORÓ: JESSICA ULLOA RAMÍREZ  
CON BASE EN DATOS DE INEGI 2018

# Mapa de Infraestructura Vial Nezahualcoyotl, EDOMEX.



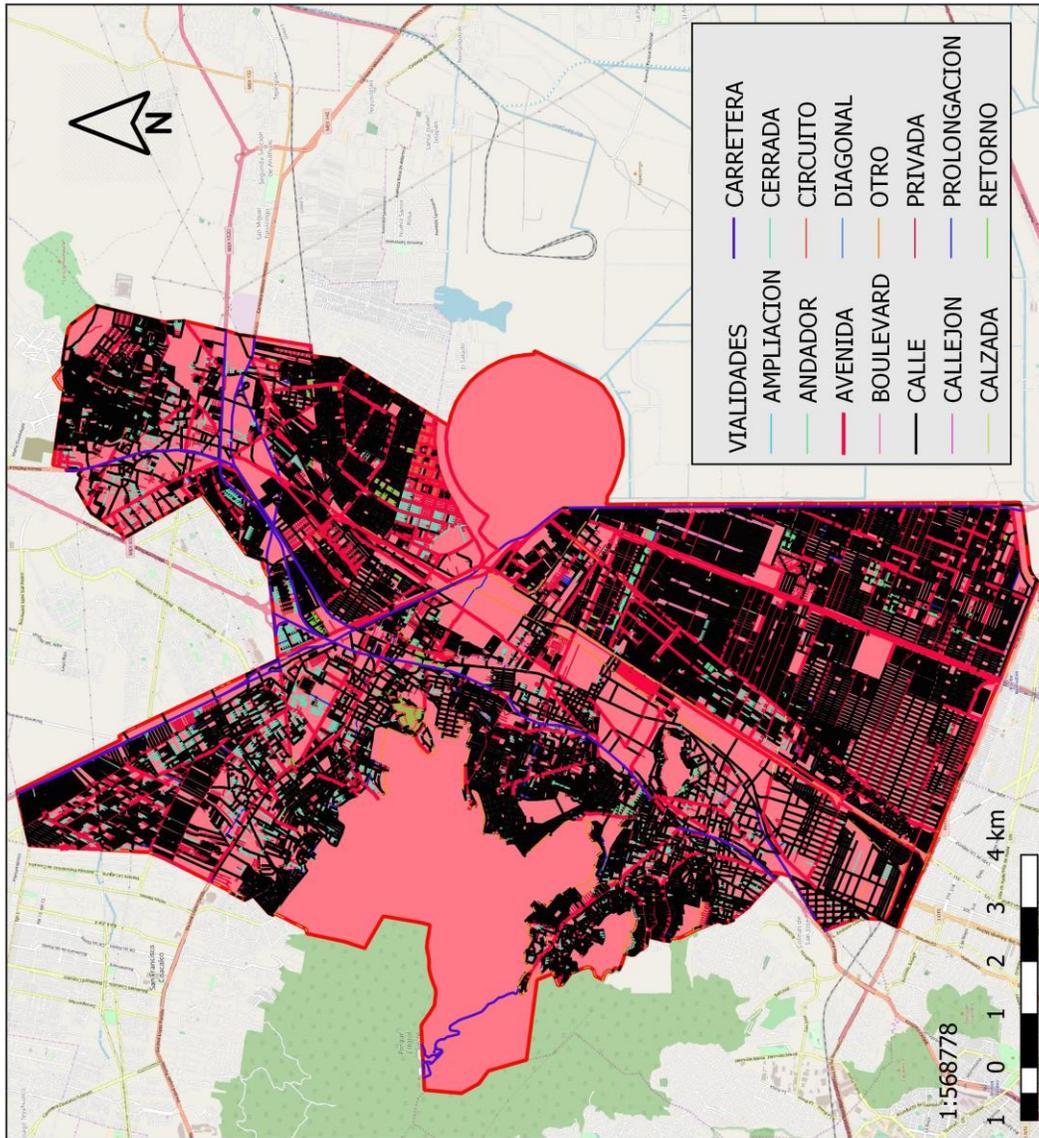
Microlocalización



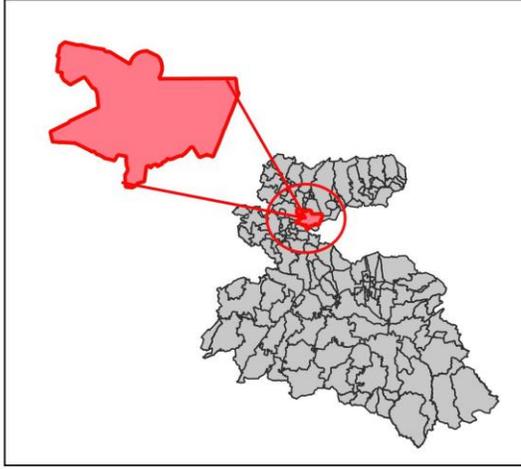
ELABORÓ: JESSICA ULLOA RAMÍREZ  
CON BASE EN DATOS DE INEGI 2018

MARCO GEOSTADÍSTICO NACIONAL, INEGI 2018, QGIS 3.2.2.

# Mapa de Infraestructura Vial Ecatepec de Morelos, EDOMEX.



Microlocalización

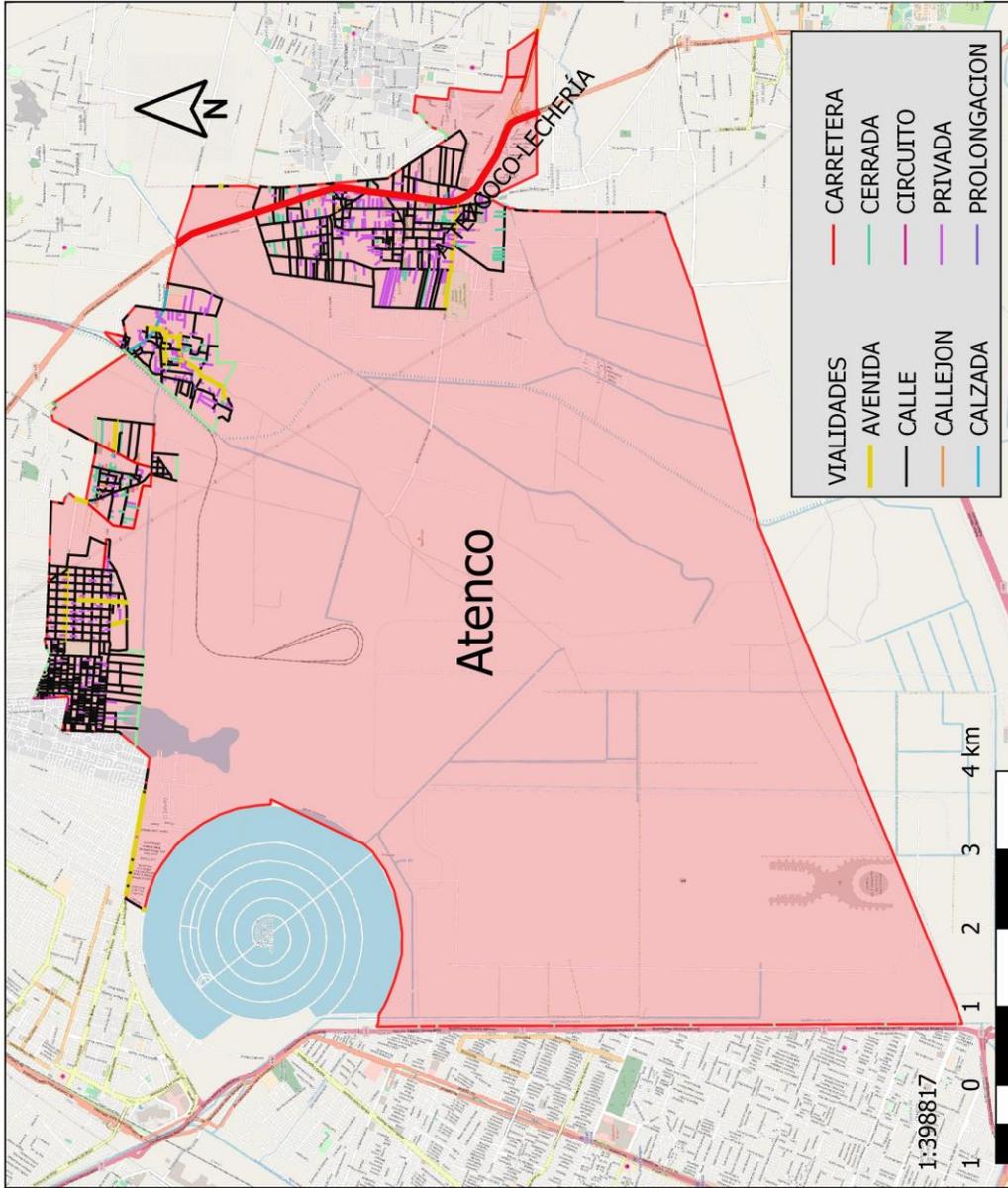


ELABORÓ: JESSICA ULLOA RAMÍREZ  
CON BASE EN DATOS DE INEGI 2018

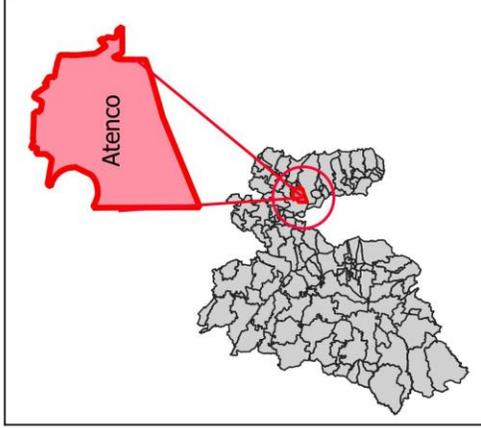
MARCO GEOSTADÍSTICO NACIONAL, INEGI 2018, DGIS 3.2.2.

# Mapa de Infraestructura Vial

San Salvador Atenco, EDOMEX.



Microlocalización



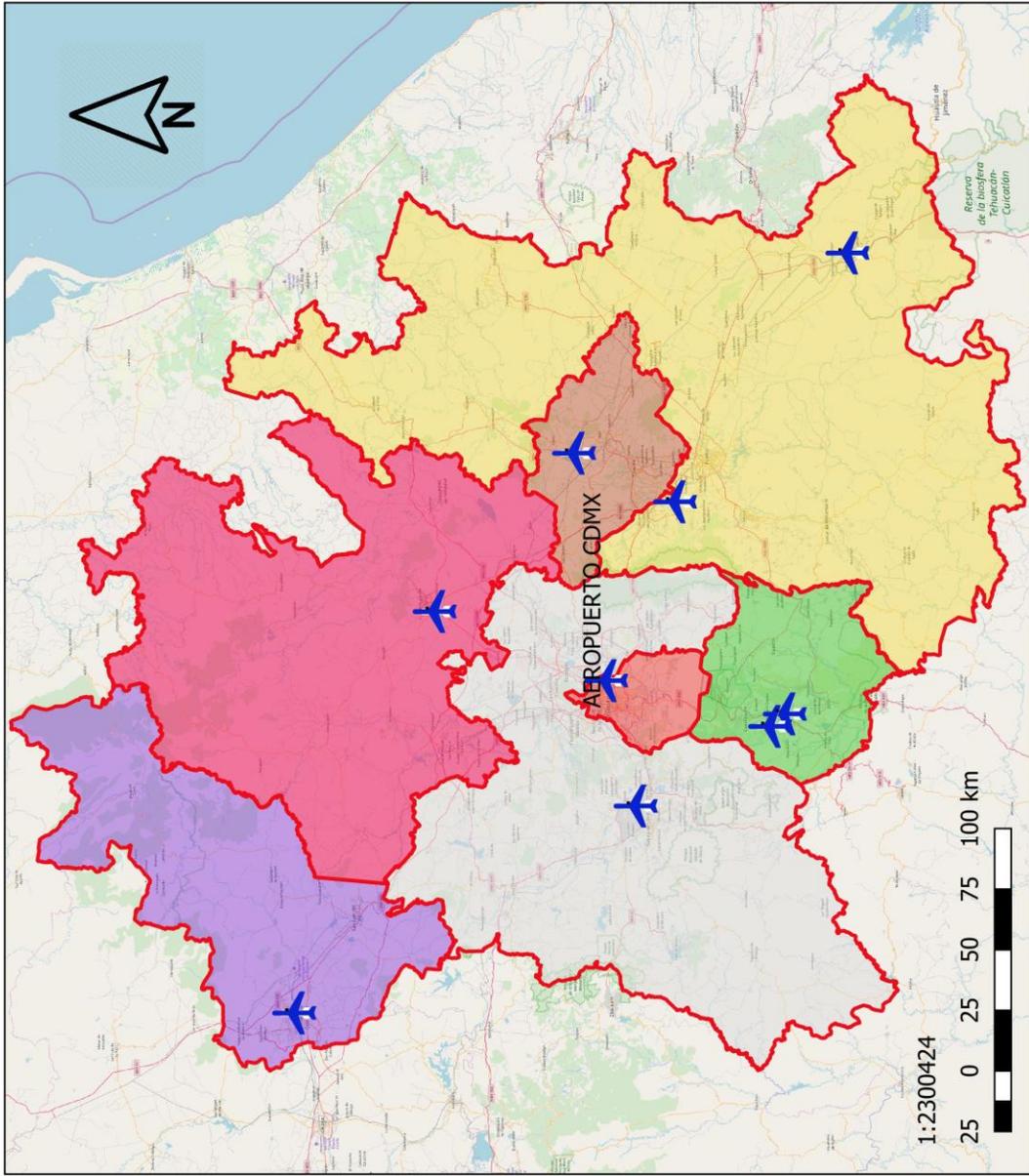
ELABORÓ: JESSICA ULLOA RAMÍREZ  
CON BASE EN DATOS DE INEGI 2018

SI

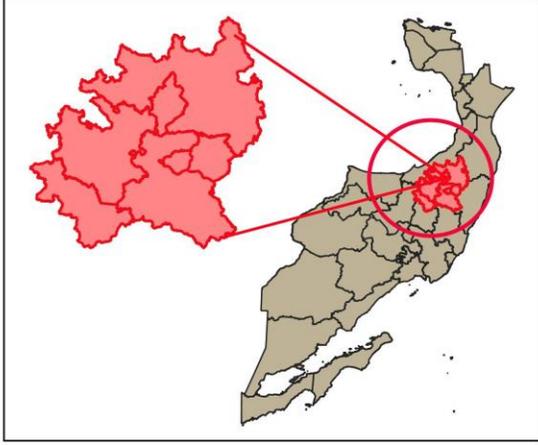
MARCO GEOESTADÍSTICO NACIONAL, INEGI 2018, QGIS 3.2.2.

# Mapa de Localización

## Aeropuertos de la Megalopolis de México



Macrolocalización



ELABORÓ: JESSICA ULLOA RAMÍREZ  
CON BASE EN DATOS DE INEGI 2018

MARCO GEOESTADÍSTICO NACIONAL, INEGI 2018, CGIS 3.2.2.

## **Bibliografía**

Bifani, P. (2007) Medio Ambiente y Desarrollo, Editorial Universitaria, Guadalajara, México.

Bourdieu, P. (1989) Social Space and Symbolic Power en Sociological Theory, Vol. 7, No.1, pp. 14-25, American Sociological Association.

Bustamante Lemus Carlos (2008) Actores Urbanos y Políticas Públicas, México, Porrúa.

Canchola, Y. (2005) El ordenamiento territorial en el Estado de Jalisco 2000-2004 como Instrumento de política para el desarrollo sustentable, Tesina de posgrado, Instituto tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, ITESO, Tlaquepaque, México.

Carman, M., Vieira da Cunha, N., Segura, R. (Coord) (2013) Introducción en Segregación y diferencia en la ciudad FLACSO Ecuador, CLACSO, Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, Ecuador.

Castro Nogueira, L. (2006). Flujos espaciales y hechizos digitales: des-territorios del hombre. En D. Herrera Gómez & C. E. Piazzini Suárez (Eds.). (Des) territorialidades y (no) lugares. Medellín: La Carreta. Con apoyo económico del CONACyT, México.

Delgadillo Javier.(2001), El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios, IIES-UNAM/ Miguel Ángel Porrúa, México.

Díaz Orveta, Fernando (2009) El impacto de los megaproyectos urbanos en las ciudades españolas, México, COLMEX.

Díaz Polanco, Héctor, (1987) "Lo nacional y lo étnico: el misterio de los proyectos", en Cuadernos Políticos, núm. 52, México, Era.

Edel Cadena, "El neoliberalismo en México: saldos económicos y sociales", Quivera, núm. 1, 2005.

Efecto de Lugar en La Miseria del Mundo Bourdieu,(2002) P. (dir) 119-124, México, Fondo de Cultura Económica.

Ferguson, J., Gupta, A. (2008) (1997) Más allá de la cultura. Espacio, identidad y las políticas de la diferencia, Antípoda, 7: 233-256.

Girola, M.F. (2013) Procesos de heterogeneización y homogeneización socio-residencial desde una perspectiva etnográfica: reflexiones en torno a la constitución de urbanidad en una vivienda social de la ciudad de Buenos Aires en Segregación y diferencia en la ciudad, Carman, M., Vieira da Cunha, N., Segura, R. (Coord), FLACSO Ecuador, CLACSO, Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, Ecuador.

Harvey, David. (2007) Urbanismo y Desigualdad Social, Madrid, Siglo XXI.

Lefebvre, Henri ( 1978 ) El derecho a la ciudad, Barcelona, Provença.

Lefebvre, Henri (1971) De lo rural a lo urbano, Barcelona, Península

Lungo, M. y Smolka, M. (2005). "Suelo y grandes proyectos urbanos: La experiencia latinoamericana". Land Lines. Volumen 17, nro 1.

Marx, Carlos. El capital, S. XXI editores, México, 1975.

Miramontes Cháves, Jair (2017) La importancia de impulsar un urbanismo participativo, [trclmplan.gob.mx](http://trclmplan.gob.mx), consultado 24/10/18

Moreno Gonzáles Guadalupe (2013) Movimientos Sociales y desarrollo en México contemporáneo, Universidad de Guadalajara, México.

Moreno Pérez, Orlando Eleazar / Palma Galván, Fernando / Salas Espíndola, Hermilo (2017), Formas de expresión de la pobreza urbana en el oriente de la zona metropolitana de la Ciudad de México, Editorial: Gernika.

Moreno Sánchez Enrique ( 2015), Lo urbano en la Zona Oriente del Estado de México, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca.

Prevot-Schapira, M. (2000) Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires, Economía, Sociedad y Territorio Vol. II, No 7, pp. 405-431, México.

Sabatini, F., Cáceres, G., Cerda, J. (2001) Segregación residencial en las principales ciudades chilenas. Tendencias de las tres últimas décadas y cursos de acción, EURE Vol. XXVII, No. 82, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Salazar Germán, “El movimiento social en San Salvador Atenco, Estado de México”, tesis de doctorado, El Colegio de Postgraduados, Texcoco, México, 2007.

Salinas Arreortua Luis, (2009) Artículo de investigación realizado con base en los resultados del proyecto de investigación de Maestría en Geografía de la UNAM, México.

Soja, E. (2005): “Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales”. Ekonomiaz.

Walter, Benjamin (2005) Libro de los paisajes, Madrid, Akal.

White Ben, (2010) Transacciones de tierras, desposesión y el futuro de la agricultura, University of Groningen.