

# HABITABILIDAD URBANA PERIFÉRICA AL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES (AIFA): CASO DE XALTOCAN, MÉXICO

## URBAN LIVABILITY PERIPHERAL TO FELIPE ÁNGELES INTERNATIONAL AIRPORT (FAIA): CASE OF XALTOCAN, MÉXICO

Melesio Rivero Hernández\*

Enrique Moreno Sánchez\*\*

Mayra Patricia Pérez Román\*\*\*

Fecha de recepción: 22 de mayo de 2024 • Fecha de aprobación: 7 de enero de 2025.

**Resumen:** El presente artículo se enfoca en el estudio de las condiciones de habitabilidad urbana en la comunidad de Xaltocan, Estado de México, derivadas de su vecindad con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) a partir de 2022. En el estudio se consideraron tres dimensiones: físico-espacial, medioambiental y socioespacial; de ellas se estudiaron elementos específicos que permiten identificar la funcionalidad y las cualidades del poblado para reproducir, mantener y crear tradiciones, costumbres, identidades y sentidos de pertenencia, en un contexto regional en el que predomina un escenario urbano de incertidumbre respecto al futuro mediato. Uno de los descubrimientos de este trabajo es que, históricamente, la comunidad ha logrado construir habitabilidad urbana y contar con un tejido social robusto y a la expectativa de lo que está por ocurrir en su espacio vital.

**Palabras clave:** físico-espacial; habitabilidad urbana; medioambiental; socioespacial; Xaltocan.

\* Universidad Autónoma del Estado de México, México, melesior@yahoo.com.

\*\* Universidad Autónoma del Estado de México, México, enriquetex132@gmail.com.

\*\*\* Universidad Autónoma del Estado de México, México, mayra\_0219@yahoo.com.

**Abstract:** This paper focuses on the study of the conditions of urban habitability in the community of Xaltocan, State of Mexico, derived from its proximity, as of 2022, to the Felipe Ángeles International Airport (FAIA). The study considered three dimensions: physical-spatial, environmental and socio-spatial; of these, specific elements were studied to identify the functionality and qualities of the town to reproduce, maintain and create traditions, customs, identities, as well as a sense of belonging; in a regional context in which an urban scenario of uncertainty prevails with respect to the medium-term future. In performing the work one of the discoveries is that, the community has historically managed to build urban habitability and to have a robust social fabric in expectation of what is about to happen in its living space.

**Keywords:** environmental; physical-spatial; socio-spatial; urban habitability; Xaltocan.

**Résumé:** Cet article porte sur l'étude des conditions d'habitabilité urbaine de la communauté de Xaltocan, dans l'État de Mexico, en raison de sa proximité, à partir de 2022, avec l'aéroport international Felipe Ángeles (AIFA). L'étude a pris en compte trois dimensions: physique-spatiale, environnementale et socio-spatiale; parmi celles-ci, des éléments spécifiques ont été étudiés afin d'identifier la fonctionnalité et les qualités de la ville pour reproduire, maintenir et créer des traditions, des coutumes, des identités, ainsi qu'un sentiment d'appartenance, dans un contexte régional où un scénario urbain d'incertitude prévaut en ce qui concerne l'avenir à moyen terme. Lors de l'exécution des travaux l'une des découvertes est que la communauté a historiquement réussi à construire une habitabilité urbaine et à avoir un tissu social robuste dans l'attente de ce qui est sur le point de se produire dans son espace de vie.

**Mots-clés:** environnementale; habitabilité urbaine; physico-spatiale; socio-spatiale; Xaltocan.

## Introducción

La habitabilidad se vincula con la vida urbana contemporánea y sus funciones básicas: habitación, esparcimiento, trabajo y circulación (Aragón 2020). Más allá de los bienes básicos, una ciudad debe proveer a sus habitantes condiciones para el *bien vivir* y el *bien estar*. Aquellas ciudades que privilegian la construcción de lugares fortificados, exclusivos y cerrados, paradójicamente, tienden a incrementar debilidades en el tejido social, a la vez que generan descontento en amplios sectores (Aragón 2020). El hecho de marcar límites socioespaciales genera la percepción de escondite, encierro o segregación. Lo que se enclaustra es la libertad y el sentido de lugar, pertenencia y coconstrucción física y relacional.

Definir *habitabilidad* implica conjugar el bienestar, la satisfacción, las prácticas cotidianas de consumo, la identidad, los lazos sociales y el imaginario colectivo. En los territorios se establecen lugares emblemáticos y de centralidad, tales como el parque, la plaza, la esquina o el terreno baldío usado para realizar diversas actividades comunitarias, como cancha deportiva o para la instalación de ferias. Ahí se construye la memoria comunitaria y la de sus habitantes en particular. Para Basurto Salazar (2016, 86), «... habitante, habitabilidad e identidad se convierten en un trinomio necesario» en torno al cual se pueden realizar intervenciones urbanas al alcance del peatón como parte de su cotidianidad.

La habitabilidad puede modificarse, preponderantemente, por factores endógenos o exógenos. En el caso que se estudia se está en presencia de decisiones políticas y dinámicas metropolitanas y regionales correspondientes a factores exógenos, que se imbrican para generar una modificación radical de la habitabilidad urbana históricamente tejida a nivel local. De hecho, el pueblo de Xaltocan —de la nada— pasó a formar parte de la región denominada Zona Norte del Valle de México (ZNVN), que es un constructo técnico derivado del Programa Territorial Operativo que, legalmente, tuvo la obligación de formular el Gobierno federal de México en turno (2018-2024), como parte del conjunto de acciones que dieron forma al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). En ese marco espacial, Xaltocan está, literalmente, inmerso en el polígono que conforma dicha infraestructura aeroportuaria.

Este trabajo se organiza en tres apartados. En el primero se da cuenta de la discusión teórica del concepto polisémico *habitabilidad urbana*; de dicha revisión se tomó una decisión metodológica que orientó el trabajo de campo y el análisis correspondiente. En el segundo apartado se hace una caracterización del contexto regional en el que, ahora, se halla la comunidad de Xaltocan, y se señala la

debilidad metodológica y la poca viabilidad práctica para considerar el conjunto de los ocho municipios, integrados a la ZNVM, como parte de un efectivo sistema regional. Finalmente, en el tercero se da cuenta de las condiciones de la habitabilidad urbana en la comunidad estudiada, a partir de las tres dimensiones establecidas, y se enuncian los retos que se enfrentarán localmente ante la modificación del medio, derivada de equipamientos e infraestructuras regionales construidas y por construirse en el entorno inmediato al pueblo de Xaltocan.

### **Nota teórica: Habitabilidad urbana**

La habitabilidad es el resultado del proceso de habitar de manera continua, que ocurre, cambia y es movimiento (De Hoyos Martínez y Albarrán Carrillo 2022). Además, hace alusión a un espacio envolvente que permite la permanencia de los humanos en su interior y garantiza su supervivencia, protección y gratificación. También implica una doble dimensión: el ámbito inmediato de las personas (casa habitación) y el entorno circundante (Cervantes Borja y Martínez Granados 2015). Por su parte, Cruz Muñoz e Isunza (2017) sostienen que la vivienda es su primera acepción, aunque insuficiente; pues para denotar el concepto se debe considerar el entorno ambiental, material y cultural del espacio habitado por las personas.

La habitabilidad puede ser estudiada con base en cuatro factores: 1) las magnitudes físicas del espacio habitado, 2) las formas de apropiación de los habitantes y su interacción con el entorno, 3) el impacto ambiental y 4) el nivel de satisfacción que provee el espacio habitado (Espinoza López y Gómez Azpeitia 2010). Además de los factores descritos, también el diseño estará en función del tipo de poblamiento: colonia, fraccionamiento, barrio o pueblo. Cruz Muñoz e Isunza (2017) señalan que es necesario abordar las condiciones de los servicios públicos de que disponen las viviendas, así como la percepción de los habitantes al respecto; por ello, en un estudio de este tipo, se debe hacer el seguimiento de la infraestructura (agua, sistema sanitario y red de electrificación), el equipamiento y la disponibilidad de áreas abiertas para la convivencia, así como de las condiciones de accesibilidad de cada aspecto indicado.

Habitabilidad «es tanto la valoración de la persona como ser en el acto de habitar en el espacio construido y edificado con base en su forma de vida [...] tanto como las aspiraciones de la persona y del grupo en un espacio-tiempo que tiene como referente a la cultura» (De Hoyos Martínez y Albarrán Carrillo 2022, 60). Se

relaciona con el ser y el estar en espacios interiores y exteriores de la vivienda. En ella están en juego las necesidades y aspiraciones de las personas, las formas de vida, la personalización del espacio y su cotidianidad.

La habitabilidad también puede abordarse desde tres perspectivas: 1) lo espacial, 2) lo sustentable y 3) lo psicosocial. Para la primera, se considera la posibilidad de habitar en un espacio urbano con determinadas características físicas, que supone diversas escalas y formas arquitectónicas que conforman el conjunto de condiciones de vida. En cuanto a la segunda perspectiva, se observa el intercambio dinámico y permanente con los entornos ambientales que contextualizan la vivienda, ya que todo espacio habitable requiere consumir recursos para su funcionalidad y genera residuos producto de tal proceso, por lo que debe buscarse un punto de equilibrio entre ambos factores (Espinoza López y Gómez Azpeitia 2010).

La tercera perspectiva articula la dimensión social del desarrollo y la connotación colectiva de los espacios. La habitabilidad urbana incluye no solo la expresión física y operativa, sino también la subjetividad de las personas en torno a los espacios comunitarios, compartidos y cocreados. Desde este enfoque, el espacio se convierte en el escenario donde se plasman las relaciones entre los individuos y el entorno. En suma, la habitabilidad «es una integración de la experiencia humana a través de todo su trayecto evolutivo que ha marcado nociones, convicciones y experiencias respecto de lo habitable» (Espinoza López y Gómez Azpeitia 2010, 67).

La habitabilidad urbana se relaciona con la calidad de vida de sus ciudadanos, así como con la sustentabilidad de las ciudades, y constituye una adaptación «entre las características de la situación real y las expectativas, capacidades y necesidades» (Egea Jiménez, Nieto Calmaestra y Fabre Platas 2016, 11). La habitabilidad urbana tiene que ver con el bienestar, el cual tiene cuatro dimensiones: 1) el bienestar general de las personas, que integra aspectos internos (lo espiritual y psicológico) y externos (las relaciones con el conjunto social); 2) el bienestar ambiental, que alude a las relaciones con el entorno físico; 3) el bienestar psicosocial, y 4) el bienestar sociopolítico, que implica las relaciones con los otros.

Igualmente, Fuster Farfán, en «La histórica deuda de las políticas sociales: Pertinencia territorial; El caso del programa habitabilidad», publicado en 2016 (citado por Egea Jiménez, Nieto Calmaestra y Fabre Platas 2016, 12) señala que la habitabilidad urbana se puede visualizar como un sistema donde se integran los contextos físico-espacial, psicosocial, térmico (temperatura, humedad), acústico y lumínico con el espacio en el que habitan las familias. «Para que un espacio cualquiera pueda considerarse habitable debe reunir condiciones físicas y ambientales

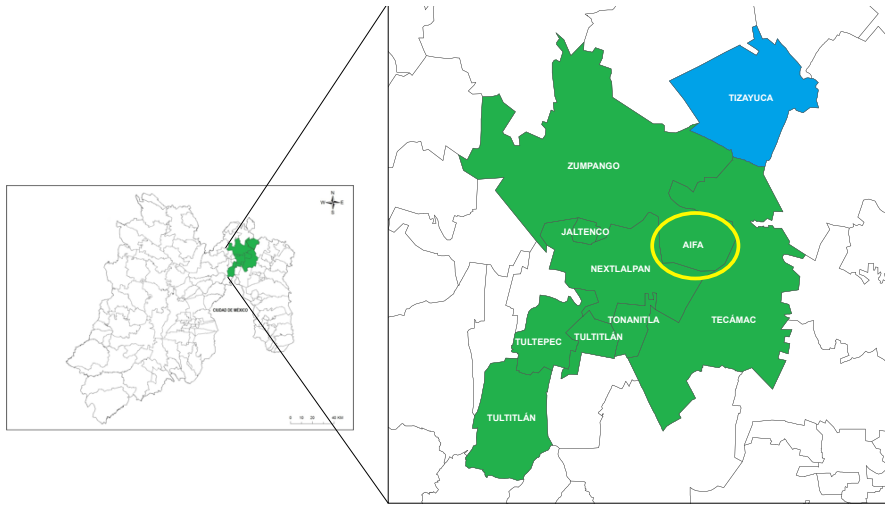
acordes al tiempo y al espacio correspondientes, además de tomar en cuenta los factores sociales y culturales» (Espinoza López y Gómez Azpeitia 2010, 60).

Cuando se aborda la habitabilidad urbana, el acento se pone en la «acción microurbana» (Basurto Salazar 2016), es decir, en el desplazamiento cotidiano de los habitantes por los diversos espacios urbanos: la calle, la esquina, el mercado, la plaza, entre otros. También se da cuenta de la movilidad y sus aditamentos, tales como las características de los transportes y las condiciones viales. Uno de los segmentos espaciales propicios de la habitabilidad urbana es el barrio, colonia o pueblo; en dicho ámbito espacial se construyen formas de participación cercanas, donde el nombre y apellido son relevantes para enlazar el mundo individual y el público. El ritmo al caminar disminuye cuando estamos en *nuestro* territorio —nos conocen y conocemos—, donde la historia es compartida y las vivencias son comunes, donde la seguridad pasa más por la solidaridad vecinal.

## **Contexto territorial del AIFA: Zona Norte del Valle de México**

La Zona Norte del Valle de México (ZNV) es un constructo<sup>1</sup> de regionalización derivado de la instalación del AIFA de México; es decir, su surgimiento no obedeció a una evolución histórica, económica, social ni cultural forjada a la luz de las dinámicas e intercambios existentes entre los ocho municipios que ahora pertenecen a dicha región (fig. 1). La formación de una región es un «proceso envolvente de transformaciones e interconexiones progresivas producidas por la integración» (Molano Cruz 2017, 18). Condición que difícilmente puede plantearse respecto a la ZNV. En particular y a raíz de una larga tradición de planeación del desarrollo y urbana, registrada en los diagnósticos estatales y las políticas, estrategias, objetivos y metas asentados en los diversos instrumentos de planeación (COPLADEM 2023), el gobierno del Estado de México ubicaba sus siete municipios en distintas regiones, por lo que no tenían nada que ver entre sí.

Con el objeto de visualizar algunas características poblacionales y de vivienda de la ZNV, se analizan diversos elementos estadísticos. En la tabla 1 se muestra que, en términos poblacionales, en la ZNV viven 1 770 428 personas, que representan el 8.2% de la población regional (INEGI 2020). Este dato es un punto de partida para que, posteriormente, puedan establecerse comparaciones poblacionales en relación con la participación porcentual del conjunto de municipios y el funcionamiento pleno del AIFA. Sobre todo, para determinar los posibles incrementos poblacionales y su asentamiento en los diversos municipios.



**Figura 1.** Ubicación de la Zona Norte del Valle de México. Nextlalpan, Jaltenco, Tultitlán, Tonanitla, Tecámac, Tultepec, Zumpango (Estado de México, color verde) y Tizayuca (estado de Hidalgo, color azul). Elaboración propia con base en mapa de INEGI y CONABIO (2010).

A partir de la información de la tabla 1, es posible determinar tres grupos de municipios, de acuerdo con su participación relativa en términos poblacionales en la ZNVM. En el primero están Tecámac (30.9%), Tultitlán (29.2%) y Zumpango (15.8%), los cuales presentan los valores más altos; en conjunto alcanzan el 75.9% del total de la zona. En una posición intermedia, se encuentran Tizayuca (9.5%) y Tultepec (8.9%). Mientras que el resto de los municipios tiene una participación baja en la dinámica poblacional de la ZNVM. A este respecto conviene señalar que, al menos con este dato de población total, resulta dable pensar que los incrementos de población, probablemente, ocurrirán con mayor intensidad en los municipios del tercer grupo.

En cuanto al porcentaje de población nacida en otra entidad, que residía en 2020 en los municipios de la región, sobresale Tizayuca con el 70.4%, lo cual es sintomático de la inmigración que ha experimentado a lo largo del tiempo. Aunque en una proporción menor, Tecámac (48.9%) también ha recibido pobladores que nacieron en otra entidad y que por diversas circunstancias se asentaron en dicho territorio. El resto de los municipios promedian 36.4% en el mismo aspecto. La visión del conjunto de la ZNVM es que ha sido receptora de población de otras entidades, condición que, con seguridad, habrá de intensificarse en los años

**Tabla 1.** Población y migración en municipios de la ZNVM

<i>Municipio</i>	<i>Población</i>	<i>Regional (%)</i>	<i>Nacida en otra entidad (%)</i>	<i>Que vivía en la misma entidad en 2015 (%)</i>
Tecámac	547 503	30.9	48.9	87.8
Tultitlán	516 341	29.2	37.7	90.7
Zumpango	280 455	15.8	34.6	84.8
Tizayuca	168 302	9.5	70.4	65.0
Tultepec	157 645	8.9	34.7	90.1
Jaltenco	28 217	1.6	37.0	90.9
Nextlalpan	57 082	3.2	32.2	86.7
Tonanitla	14 883	0.8	30.0	87.1
Población ZMVM	1 770 428			
Total regional	21 804 515			

*Fuente:* Elaboración propia con base en INEGI (2020).

siguientes. Por ello será conveniente que, de manera efectiva, las instituciones públicas de todos los ámbitos de gobierno dispongan de las previsiones que se presentan para el caso.

En la tabla 1 también se observa que Tizayuca es el municipio con mayor énfasis en inmigración reciente, ya que del total de la población de cinco años y más que había en 2020, solo el 65% vivía en el municipio. Esto indica que recibió mayor población que el resto de los municipios de la ZNVM que, en promedio, alcanzan el 88.3%. La rapidez del fenómeno migratorio en Tizayuca habla de un territorio con presiones poblacionales que demanda de las instituciones locales una serie de acciones puntuales para la atención de las diversas necesidades que ello implica. En cambio, en el resto de los municipios, pareciera que ya existe un parámetro poblacional que puede integrarse a la planeación del desarrollo local.

Por otra parte, en la tabla 2 se percibe que, en relación con el porcentaje de viviendas habitadas en cada municipio, Tultitlán (91.1%), Jaltenco (88.5%) y Tultepec (85.6%) presentan los mayores porcentajes; es decir, en tales municipios las viviendas particulares y colectivas están habitadas (INEGI 2020). Un poco más abajo se ubican Tecámac (79.3%), Tonanitla (79.2%) y Nextlalpan (67.8%), los cuales pueden considerarse como una segunda categoría. Llamam la atención

los municipios de Zumpango (58.0%) y Tizayuca (54.5%), donde casi la mitad de las viviendas no se ocupan, lo cual es indicativo de un patrón donde la ubicación y lejanía de la Ciudad de México dificultan el acceso real a la vivienda (dado el esquema radial de expansión metropolitana de la ZNVM).

En la tabla 2 se muestra que, en cuanto al total de viviendas, Tecámac (30.7%) contiene el porcentaje más alto del total de la ZNVM, seguido de Tultitlán (23.7%) y Zumpango (19.9%); de hecho, entre los tres municipios concentran el 74.3% del total de viviendas de la región. Esto es relevante, ya que, propiamente, el AIFA se construyó en el municipio de Zumpango y en una porción de Tecámac (fig. 1); territorialmente, los dos municipios envuelven el polígono de dicho aeropuerto, mientras que Tultitlán se ubica en la parte de impacto por maniobras de aterrizaje de las aeronaves (SEDATU 2020).

**Tabla 2.** Aspectos de la vivienda en la ZNVM

<i>Municipio</i>	<i>Total de viviendas</i>	<i>ZNVM (%)</i>	<i>Viviendas habitadas (%)</i>	<i>Promedio de ocupantes</i>
Jaltenco	8627	1.3	88.5	3.7
Nextlalpan	23 391	3.5	67.8	3.6
Tecámac	207 283	30.7	79.3	3.3
Tultepec	49 974	7.4	85.6	3.7
Tultitlán	160 156	23.7	91.1	3.5
Zumpango	134 610	19.9	58.0	3.6
Tonanitla	4998	0.7	79.2	3.8
Tizayuca	87 237	12.9	54.5	3.5
<b>Total ZNVM</b>	<b>676 276</b>			

*Fuente:* Elaboración propia con base en INEGI (2020).

En relación con el porcentaje de viviendas ocupadas, llaman la atención los municipios de Tizayuca (54.5%) y Zumpango (58.0%), al presentar los valores más bajos de la región. Incluso puede observarse que cuentan con una reserva de vivienda muy importante derivada de la baja ocupación. Sobre todo porque son parte de los conjuntos habitacionales que, en décadas recientes, se han construido en dichos municipios (SEDUI 2023). De acuerdo con la SEDATU (2020), predominantemente, son desarrollos habitacionales cerrados que carecen de conectividad e integración a un tejido urbano, además de que sus equipamientos y espacios públicos son de baja calidad.

En una posición intermedia, en términos de la variable *viviendas habitadas* (tabla 2), se pueden colocar Nextlalpan (67.8%), Tonanitla (79.2%) y Tecámac (79.3%). En el primer municipio de este grupo, a partir de 2019, se autorizó la construcción de viviendas mediante la figura de conjunto urbano (SEDUI 2023). Mientras que el resto de las zonas urbanas son de asentamientos añejos, condensados en sus pueblos y colonias. Tonanitla y, sobre todo, Tecámac experimentaron en años recientes una intensa dinámica de ocupación del suelo mediante los mencionados conjuntos urbanos. No obstante, su porcentaje de ocupación no puede considerarse deficitario.

Por su parte, Tultepec (85.6%), Jaltenco (88.5%) y Tultitlán (91.1%) presentan porcentajes de ocupación más elevados que el resto, debido, con toda seguridad, a que las autorizaciones de conjuntos urbanos, en años recientes, han sido menores que en el resto de los municipios de la ZNVM (SEDUI 2023). En el caso de Tultitlán se está en presencia de un municipio con un añejo desarrollo urbano que presenta una mezcla compleja de usos de suelo; además, prácticamente el 100% de su territorio tiene usos urbanos (GMT 2021), lo que invita a pensar que se trata de una región heterogénea en términos de ocupación de las viviendas.

En la tabla 3 se muestra que los municipios de Nextlalpan (64.5%) y Zumpango (72.6%) presentan los valores más bajos en lo que respecta a las viviendas particulares con tres cuartos. Mientras que el resto de los municipios se ubican por encima del 80%. También Nextlalpan es el municipio que presenta el mayor porcentaje de viviendas habitadas de un cuarto (6.3%) e, incluso, es el municipio de la ZNVM más elevado, porcentualmente, en la categoría de viviendas particulares con dos cuartos, condición que comparte con Zumpango (23.9%). Claro que en términos nominales no son comparables los números entre Nextlalpan y Zumpango, ya que el primero de ellos representa un porcentaje mínimo en relación con el segundo. De esto puede derivarse que, en términos de planeación urbana, las estrategias no pueden ser homogéneas entre tales municipios, es decir, cada territorio requiere de un análisis particular, al igual que la definición de estrategias urbanas con visión regional.

En cuanto a los servicios urbanos básicos: energía eléctrica, agua dentro de la vivienda y drenaje (tabla 3) los porcentajes superan en promedio el 98% para la ZNVM, es decir, en términos cuantitativos se aprecia una buena cobertura; no obstante, debe profundizarse en la pertinencia y calidad de los servicios; particularmente, es conveniente revisar lo que corresponde al agua y el drenaje. Este último no solo en lo que respecta a la conexión de la vivienda a la red, sino al destino final de las aguas residuales.

**Tabla 3.** Características de las viviendas en la ZNVM

<i>Municipio</i>	<i>Viviendas particulares</i>					
	<i>Con 1 cuarto (%)</i>	<i>Con 2 cuartos (%)</i>	<i>Con 3 cuartos (%)</i>	<i>Con energía eléctrica</i>	<i>Con agua dentro de la vivienda</i>	<i>Con drenaje</i>
Jaltenco	2.0	7.6	90.0	99.6	99.5	99.4
Nextlalpan	6.3	29.0	64.5	99.6	97.9	99.3
Tecámac	2.1	12.0	85.7	99.8	98.9	99.6
Tultepec	4.4	11.1	84.4	99.6	99.6	99.6
Tultitlán	4.2	10.0	86.7	99.6	99.4	99.4
Zumpango	3.0	23.9	72.6	99.6	98.3	99.2
Tonanitla	3.4	13.8	81.8	99.6	95.4	99.2
Tizayuca	4.0	11.2	85.8	99.6	98.9	99.4

*Fuente:* Elaboración propia con base en INEGI (2020).

Al observar el número de viviendas que surgieron a partir de las autorizaciones de conjuntos urbanos (tabla 4), resulta evidente que los números más altos están, fundamentalmente, en los dos municipios donde se instaló el AIFA (Zumpango y Tecámac) y en el municipio donde se ubica el pueblo de Xaltocan (Nextlalpan). Para el caso de Tecámac, el proceso de autorizaciones con un alto volumen se mantuvo constante desde 1999 hasta 2018, pero en el quinquenio posterior bajó dicha tendencia. En el caso de Zumpango, los valores más elevados se observan en el periodo comprendido entre 2004 y 2018. En cuanto a Nextlalpan (municipio al que pertenece el pueblo de Xaltocan), existe una variabilidad, siendo los años 2004 a 2008 y 2014 a 2018 los que presentan la mayor cantidad de viviendas autorizadas en conjuntos urbanos.

Estos datos, por sí solos, permiten cuestionar los resultados de la política habitacional seguida a nivel federal y en los gobiernos estatales. Al respecto, Aragón (2020) señala que «los políticos, los inmobiliarios y las agencias internacionales visualizan la ciudad sin la parte viva. Se centran en construir urbe bajo el mandato de la producción y el rendimiento» (16). Así, los conjuntos urbanos representan fragmentos de una ciudad que está en constante tensión, privilegia los rendimientos económicos, fomenta la segregación y complica la accesibilidad y el disfrute.

**Tabla 4.** Número de viviendas autorizadas quinquenalmente para conjuntos urbanos en el Estado de México, 1999-2023

<i>Nombre</i>	<i>1999-2003</i>	<i>2004-2008</i>	<i>2009-2013</i>	<i>2014-2018</i>	<i>2019-2023</i>	<i>Totales</i>
Jaltenco	0	0	0	0	0	0
Nextlalpan	0	10 000	2 241	9 131	536	21 908
Tecámac	33 006	69 193	41 654	21 883	4 396	170 132
Tultepec	0	9 293	2 436	895	0	12 624
Tultitlán	5 811	111	0	0	0	5 922
Zumpango	643	46 309	42 735	13 200	5325	108 212
Tonanitla	957	0	0	1 828	0	2 785
Tizayuca	n/d*	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d

\* No hay datos, para el caso de Tizayuca, Hidalgo no existe información abierta.

*Fuente:* Elaboración propia con base en información de la página electrónica de la SEDUI (2023).

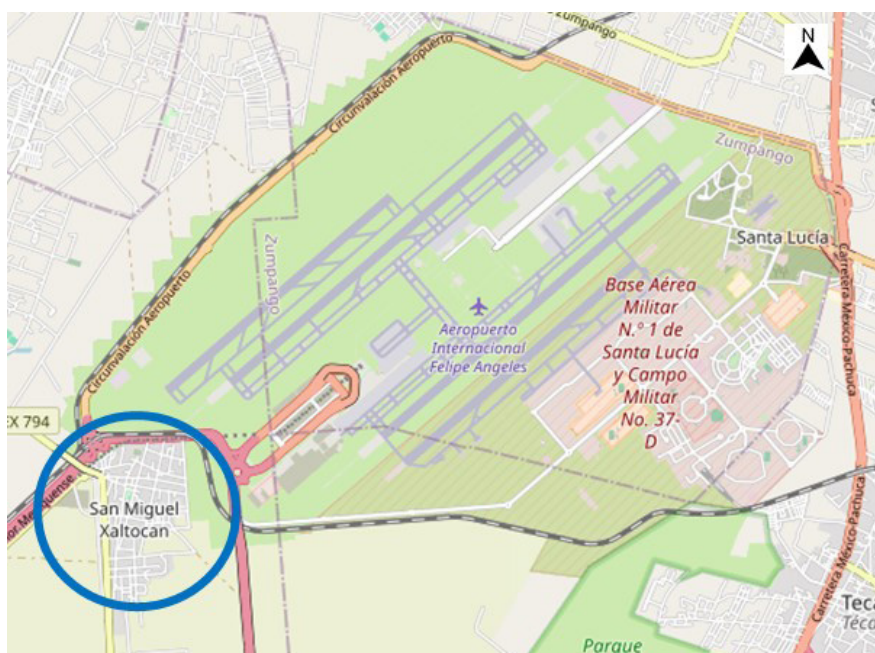
## El pueblo de Xaltocan, Estado de México

San Miguel Xaltocan se encuentra a cuarenta y tres kilómetros del centro de la Ciudad de México y es una de las diecisiete localidades que conforman el territorio del municipio de Nextlalpan (GMN 2021). En términos de jerarquía urbana, Xaltocan ocupa el segundo lugar municipal y su forma de acceso regional lo conforma la carretera estatal Teoloyucan-Nextlalpan-Ojo de Agua (GMN 2021, 122). Xaltocan tiene una identidad cultural particular: su autorreferenciación como comunidad indígena, con raíces prehispánicas y tradiciones que han perdurado a lo largo de los siglos, de lo que dan cuenta los vestigios de la cultura otomí, localizados en dicha comunidad, que datan del periodo en que solo fue un asentamiento en una isla existente en medio del desecado lago de Xaltocan (GMN 2021, 124).

Actualmente, Xaltocan es una de las comunidades con mayor número de habitantes y extensión territorial, comparada con otras del municipio de Nextlalpan; estas condiciones han propiciado que «en un lapso de dos años ha[ya] pasado de ser una comunidad rural a una comunidad urbana» (GMN 2021, 116). Por otra parte, en el diagnóstico de las condiciones socioeconómicas, de infraestructura y equipamiento, formulado en el contexto del Plan de Desarrollo Municipal 2022-2024 (GMN 2022), el gobierno local señaló que carece de un centro de salud

comunitario y cuenta solo con tres escuelas y un pozo de agua potable, que es cada vez más demandado debido al crecimiento poblacional registrado en dicha comunidad. Además, la zona sur del pueblo carece de carpeta asfáltica y servicios básicos, como el agua, que se reparte por medio de pipas. En su momento, esta condición que identificó el gobierno local dio pie a una serie de demandas comunitarias, como compensación exigida al gobierno federal, con motivo de la construcción del AIFA a las puertas de su territorio.

En términos de su ubicación, el AIFA está montado sobre la comunidad (véase fig. 2); al observar el polígono que lo delimita, se nota un recorte en su parte suroeste derivado del asentamiento preexistente correspondiente a Xaltocan. Incluso, pareciera que la comunidad forma parte del conjunto de instalaciones propias de dicha infraestructura aeroportuaria. De hecho, el polígono del AIFA es muy homogéneo en el resto de los puntos cardinales, mientras que Xaltocan parece una cuña clavada que le otorga una fisonomía diferenciada.



**Figura 2.** Ubicación del pueblo de Xaltocan en relación con su proximidad al AIFA. Elaboración propia con base en mapa de Open Street Map y TessaDEM (2023).

La figura 2 muestra también que la orientación de las pistas del AIFA conlleva sobrevuelos necesarios por encima de las construcciones existentes de la comunidad. Se observa que las maniobras de aterrizaje y despegue, de modo permanente, tendrán efectos diversos en relación con las rutinas de los habitantes. Intencionalmente o no, la disposición de los elementos que conforman el AIFA, así como las maniobras que derivan de su operación, tendrán un impacto en el tejido socioambiental y cultural históricamente construido en Xaltocan. Aunque a través del tiempo se tuvo una convivencia con la antigua Base Aérea Militar n.º 1 de Santa Lucía, en términos de las esporádicas operaciones de aeronaves militares, con momentos de intensidad en los preparativos de los desfiles militares de la Independencia y la Revolución que se celebran en México, no existían distorsiones visibles en la vida comunitaria.

## Trabajo en campo

La presente investigación fue de corte cualitativo. La información se recopiló por medio del diálogo entre los entrevistadores y los habitantes de la comunidad para conocer aspectos de su vida cotidiana ante la presencia del AIFA y comprender e interpretar sus experiencias en la situación seleccionada (Marshall y Rossman 1999). El trabajo en campo se realizó en marzo de 2024, mediante dos visitas en terreno. En la primera se recorrió el perímetro del territorio de la población y, en la segunda, se llevó a cabo una inmersión en calles alejadas del centro del poblado, así como un recorrido por las principales, identificando lugares.

La técnica de muestreo fue un diseño propositivo que centró su interés en un grupo de doce pobladores que habitasen en un primer perímetro del centro del pueblo (ocho personas) o que tuvieran algún pequeño comercio establecido (cuatro comerciantes). Se realizaron entrevistas semiestructuradas con quince preguntas, previa presentación y autorización para almacenar la información en un dispositivo móvil. Este diseño, según Martínez Salgado (2012), se caracteriza por adquirir conocimientos previos sobre el problema de estudio, con el fin de identificar las unidades o situaciones en las cuales emprender la recolección de datos, desde una perspectiva más favorable para empezar a desarrollar teoría nueva. Las categorías que orientaron la búsqueda de información se agruparon en tres: 1) físico-espacial, 2) medioambiental y 3) socioespacial (véase la tabla 5).

**Tabla 5.** Categorías y tópicos de cuestionarios en campo

<i>Categoría</i>	<i>Tópicos</i>
Físico-espacial	Accesibilidad local y regional Movilidad Cobertura y calidad de los servicios Paisaje urbano
Medioambiental	Condiciones ambientales Paisaje natural Percepción del contexto
Socioespacial	Espacios de socialización Cotidianidad social Memoria colectiva

*Fuente:* Elaboración propia, a partir de la propuesta de Martínez Salgado (2012).

## Resultados

### *Físico-espacial*

- **Accesibilidad local y regional:** El pueblo de Xaltocan, hasta el momento, se comunica por una carretera estatal de dos carriles que, en su sentido sur, se dirige hacia el pueblo de Tonanitla y, en su sentido norponiente, hacia la cabecera municipal (Nextlalpan). De acuerdo con lo comentado por los habitantes de la localidad, hasta hace unos meses, dicha vialidad se encontraba en malas condiciones (baches, orillas desbancadas, topes y parches carreteros desgastados), debido al desgaste natural de los años, la falta de mantenimiento y el hecho de servir de paso obligado de camiones pesados durante el periodo de construcción del AIFA (2022-2023).

En la visita de campo (abril de 2024), el tramo Tonanitla-Xaltocan de la carretera se encontró en buenas condiciones, notándose el reencarpentamiento y las señalizaciones correspondientes, mientras que, en el tramo carretero que se dirige a Nextlalpan, las razones que explican dicha condición derivan de que aún están en construcción obras complementarias en torno al acceso que conecta el AIFA con una vialidad regional muy importante en la estructuración de la ZMVM denominada Circuito Mexiquense, que buscan interconectar la comunidad de Xaltocan de manera regional, es

decir, permitir que los habitantes de la comunidad, de las aldeañas y de otros municipios (Jaltenco, Zumpango, Tecámac, entre otros) puedan entrar rápidamente al AIFA o a la corona regional del centro del país, conformada por la Ciudad de México, Querétaro, Puebla, Tlaxcala, Pachuca y Toluca.

Respecto al elemento de *movilidad* local y regional, en la vialidad antes descrita, existen dos formas básicas de transporte público: camionetas de pasajeros, que cubren rutas con derroteros locales (hacia el suroriente: Tecámac, y al surponiente: Nextlalpan, Jaltenco y Zumpango), y dos líneas de autobuses (México-Santa Clara y Cometa de Oro). En ambos casos existe un punto de acceso principal de la comunidad; de no ser por estas dos formas de transporte, los habitantes no tendrían forma de conectarse con otros lugares. Estas limitantes en la movilidad tendrán un cambio radical en el corto plazo.

A las puertas del pueblo, se construye la penúltima estación del Tren Suburbano, que conectará el AIFA con el centro de la Ciudad de México (estación Buenavista). Los habitantes prevén un cambio en sus formas de movilidad; incluso, visualizan la conversión del espacio aldeaño a la comunidad como un nodo de llegada de diversas líneas de transporte para alimentar la estación. Esto implicará una mayor ocupación de su escasa infraestructura vial, así como un incremento de población flotante a los alrededores y, en términos generales, una demanda creciente de servicios públicos.

- **Cobertura y calidad de los servicios:** La observación se centró en las condiciones de los servicios básicos: alumbrado público, guarniciones, banquetas y pavimentación. Igualmente, se hizo el registro de las formas de abasto de agua potable. En cuanto al primer grupo de servicios señalados, solo en lo que puede denominarse *primer cuadro de la comunidad*, se observan calles con condiciones de urbanización completas, aunque las condiciones del asfalto son malas y se notan las reparaciones menores, como el bacheo sobrepuesto realizado en diferentes épocas.

Al ir más allá de dicha zona, las calles cuentan con postería para el suministro de energía eléctrica, pero aún están sin guarnición ni banqueta ni, obviamente, asfalto. Incluso, aunque existen las calles, todavía no se puede identificar con claridad su trazado, ya que no son homogéneas en sus dimensiones; dicho de otro modo, no es posible determinar si al final cumplirán con las normas establecidas en los ordenamientos estatales. En

cuanto a la dotación de agua potable, la comunidad cuenta con un sistema propio, sustentado en un pozo que la surte.

- **Paisaje urbano:** Al acercarse a las primeras viviendas de la comunidad, se observa que no existe un trazado urbano claro. Las casas están dispuestas en calles de terracería que no permiten distinguir límites o dimensiones claros. Las casas no tienen un *continuum*, ya que existe una separación considerable entre ellas, debido quizá a las dimensiones de los terrenos que conforman las propiedades. Son hogares de autoconstrucción que evidencian las diferentes etapas en que fueron consolidándose. Incluso, en varias se observan partes en obra negra, ya sea una segunda planta o anexos a ras de suelo.

La comunidad es pequeña y en ella, hasta el momento, no hay fraccionamientos ni, mucho menos, grandes conjuntos urbanos construidos a la luz de la dinámica de crecimiento que se observa en los otros siete municipios que conforman la ZNVM (Tecámac, Tizayuca, Tonanitla, Tultitlán, Tultepec, Zumpango y Jaltenco). La comunidad cuenta con reservas de tierra sin urbanizar de algún modo, condición que propicia una alta probabilidad de que experimente tal fenómeno y de que, con ello, se modifiquen sus condiciones de habitabilidad.

De la observación de campo se infiere que la urbanización existente, hasta el momento, es resultado de un proceso histórico que responde a la lógica de articulación del tejido socialmente construido. De ahí que en las calles más allá del centro vayan surgiendo casas de forma salteada, que no son precarias porque sus dimensiones son amplias y de materiales de calidad. Una particularidad que llamó la atención en los recorridos es la inexistencia de bardas divisorias entre propiedades, como es común en la mayoría de las urbanizaciones populares. Por lo que el gasto constructivo se ha centrado propiamente en la vivienda y no en la edificación de muros que aislen visualmente a las familias de su entorno.

### *Medioambiental*

- **Condiciones ambientales:** De acuerdo con el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nextlalpan (PMDU), municipio al que pertenece Xaltocan (GMN 2021), el territorio de la comunidad se conforma por suelos aluviales

que conforman una llanura de sedimentación donde la topografía es casi llana. Se afirma que «la composición de esos suelos contiene suficiente arcilla para la retención de agua y la construcción de diques» (GMN 2021, 74). Esta condición entraña la susceptibilidad de encharcamientos e inundaciones en temporada de lluvias, derivados de la incapacidad natural del suelo aluvial para tener un drenaje natural eficiente; incluso, la zona es el cauce natural de escurrimientos.

En el «Análisis de pendiente» que se presenta en el PMDU de Nextlalpan (GMN 2021, 76-77), se afirma que el suelo de Xaltocan tiene un porcentaje de inclinación de 0-2%, que le da una aptitud de «Inundable/No Urbanizable», por lo que el suelo de Xaltocan no es apto para uso urbano: sus áreas son propensas a inundarse.

En términos del clima, en Xaltocan predomina el semiseco templado (GMN 2021, 86), que pertenece al grupo de climas secos con lluvias en verano, donde una de sus cualidades es que la evaporación excede a la precipitación. «La escasa humedad de los terrenos con este tipo de clima representa altas restricciones para la agricultura de temporal, por lo que requiere riego» (GMN 2021, 85). Durante la observación de campo se pudieron constatar las condiciones del suelo y el clima locales.

En cuanto al primero de ellos, en la periferia de la comunidad, se reconoce el tipo de suelo salino, color blanquecino, que, conforme los vientos que soplan, suele levantarse fácilmente como polvo y enturbiar el aire.

En cuanto al clima, se apreció relativamente templado (la visita se realizó en el mes de abril de 2024), debido, con seguridad, a que se trata de una comunidad pequeña, abierta a la circulación del viento, que posibilita una sensación de frescura, a pesar de encontrarse en la estación primaveral. Incluso, se resalta que, a causa de la lejanía de centros industriales o grandes complejos urbanísticos, el aire se percibe delgado y respirable, es decir, apto para la habitabilidad comunitaria.

- **Paisaje natural:** La condición ambiental de Xaltocan (suelo llano, sin elevaciones relevantes, con suelos salinos, entre otros) genera una condición homogénea y monótona en cuanto a la diversidad. En la periferia de la comunidad, solo se observan las parcelas agrícolas, los canales de aguas negras y los bordos divisorios de las parcelas. En la comunidad no se registraron áreas verdes, naturales o artificiales; por lo que se está en presencia de una comunidad que no cuenta con riqueza paisajística natural.

- **Percepción del contexto:** En el PMDU de Nextlalpan (GMN 2021) se señala que el crecimiento del área urbana de Xaltocan ha ocurrido en los suelos agrícolas, lo que le permite señalar al gobierno local que el proceso, aunque lento, presenta una tendencia de desorden que puede potenciarse hacia el futuro inmediato. Dicha afirmación se constató en campo, ya que, al recorrer las zonas más alejadas de la comunidad, se percibe la improvisación y la falta de un trazado incipiente que indique una orientación del crecimiento urbano en la comunidad. No obstante la observación anterior, aún existe la posibilidad de establecer tiempos, ritmos y formas para la potencial expansión que en la coyuntura actual se prevé.

En términos generales, en el municipio de Nextlalpan, las tasas de crecimiento poblacional han variado conforme los últimos quinquenios. En el PMDU de dicho municipio, se señala que «durante el periodo 1990-1995, la población municipal incrementó alrededor del 6.8% anualmente, mientras que en el lapso 2000-2005 se presentó una disminución considerable, con una tasa de 2.9%. Aunque la tasa de crecimiento medio anual más alta se registró durante los años 2005-2010 con el 7.1%» (GMN 2021, 91). Esta tendencia municipal no se ha observado en Xaltocan, ya que sus tasas se han mantenido relativamente estables. «En cuanto a la localidad de San Miguel Xaltocan, las densidades se mantienen entre los 20 y 90 habitantes por hectárea, situación que refleja una dispersión urbana en la localidad y la falta de consolidación en el centro urbano de la misma» (GMN 2021, 96).

Lo anterior indica que estamos ante una comunidad que, a través del tiempo, ha mantenido una condición de estabilidad en su estructura poblacional. De ahí que la percepción del contexto permita sostener que se está en presencia de una comunidad con una estructura urbana con cambios graduales y lentos, a diferencia de lo que ha ocurrido en la mayor parte de los pueblos originarios que, en su momento, dieron origen al conjunto de municipios aledaños, los cuales han experimentado un intenso crecimiento urbano y ahora han pasado a formar parte de la ZNVM.

### *Socioespacial*

- **Espacios de socialización:** En este aspecto se exploran aquellos espacios simbólicos, emblemáticos y referentes en la construcción social de sentidos de

pertenencia e identidad de los habitantes. Respecto al centro del pueblo (asiento de la iglesia, los edificios administrativos de las autoridades locales y ejidales, la casa de cultura y el museo comunitario), se observa que no existe acceso vehicular, únicamente es peatonal. Los cuatro accesos están vedados para los vehículos; se limita su entrada mediante cadenas.

En el centro se construyó un nuevo parque (de acuerdo con los vecinos, como parte de los compromisos del Gobierno federal por las afectaciones del AIFA), que se conforma de algunas (y muy sencillas) jardineras, dos canchas deportivas multifuncionales, aparatos para la práctica de calistenia, juegos infantiles y espacios para descansar. Es un parque muy sencillo y elemental. Dentro del conjunto del centro del pueblo, se lleva cabo la reconstrucción de la vieja casa de cultura y de un antiguo museo comunitario. La primera ya está en funcionamiento y el segundo, en proceso de conclusión.

Al ubicarse en la plaza central, el visitante experimenta la sensación de estar en un espacio tranquilo, donde el movimiento de los transeúntes y las escasas familias que deambulan ocurre sin prisa y con actitud confiada, propia del conocimiento de *su* lugar, pues pertenecen a él, forman parte de él. Sin embargo, dicho ambiente se trastoca, literalmente, cuando los aviones que aterrizan en el AIFA hacen su aparición en el aire.

La maniobra indicada ocurre casi encima de los techos de las viviendas. Incluso, una de las personas entrevistadas, de manera irónica, señaló que «prácticamente le rascamos la barriga a los aviones». Cabe resaltar que el movimiento de las aeronaves es esporádico. Durante el tiempo que se permaneció en la plaza (alrededor de una hora), se registraron tres aterrizajes, aunque no siempre en la misma línea imaginaria. Hay movimientos que pasan, propiamente, sobre el centro del poblado, y otros que se corren hacia la parte oriente de la comunidad, por lo que ocurren a la orilla. El impacto auditivo y visual se experimenta, específicamente, cuando atraviesan el centro.

- **Cotidianidad social:** La vista exógena de la comunidad presenta una vida social rutinaria. Por ser una comunidad pequeña, los movimientos de las personas, para acceder a bienes y servicios, ocurren hacia el centro. Los comercios son básicos: papelerías, tiendas de abarrotes, estéticas, tlapalerías, tortillerías, carnicerías, paleterías, verdulerías, entre otros. En suma, son los comercios básicos de todo pueblo. El desplazamiento de las personas

puede realizarse caminando, ya que, salvo para las casas de la periferia, el acceso es relativamente fácil. Al realizar la observación desde diversos puntos del centro, se genera la percepción de que es una comunidad que, hasta el momento, no ve trastocadas sus costumbres. Pareciera que la habitabilidad urbana no se ve afectada por el aeropuerto, salvo cuando, de manera esporádica, se escucha el ruido de alguna aeronave realizando maniobras de aterrizaje.

No se aprecia un impacto considerable que altere la rutina de los habitantes de la comunidad. No hay ningún factor que la distinga de una comunidad tradicional. Quizá puede destacarse como algo ajeno a Xaltocan la presencia de migrantes en el espacio público (plaza central y diversas calles), asentados temporal o permanentemente, que también realizan desplazamientos, permanecen en la plaza o participan de la economía local como cualquier otra persona de la comunidad. De acuerdo con las personas entrevistadas, el flujo de migrantes, en su mayoría del Caribe, crece y decrece con el avance de los meses. Dicha situación deriva de que, en los márgenes del pueblo, existe un ramo de la vía ferroviaria que cruza México de norte a sur y que ha resultado ser el medio de transporte elegido por los migrantes en su tránsito hacia los EE. UU. Por tal razón, Xaltocan es un punto estratégico y, de forma natural, es elegido temporalmente.

- **Memoria colectiva:** De acuerdo con la información recabada, Xaltocan se reconoce como un pueblo mexicano prehispánico con profundas raíces históricas y un sentido de pertenencia intacto. Algo que llama la atención es la aceptación tácita de la comunidad para ceder parte de su territorio para la construcción del AIFA. Es decir, no hubo movimiento de lucha en oposición al megaproyecto; más bien, la postura general fue de aceptación, pero con algunas formas de organización para lograr pagos justos por sus parcelas, mejoras en la infraestructura y equipamientos de la comunidad, apertura de espacios laborales en el AIFA y la formación de pequeñas empresas de servicios aeroportuarios.

Parte de su memoria colectiva es la participación ciudadana en faenas, trabajos o colaboraciones para la construcción de los equipamientos comunitarios: escuelas, casa de cultura y antiguo museo comunitario, oficinas de los consejos de participación ciudadana y arreglos y mejoras de la iglesia y la antigua plaza. Para los entrevistados, lo anterior ocurrió con mano de obra local y escaso apoyo gubernamental. Uno de los puntos que resaltaron

fue la construcción del viejo museo comunitario (ahora en reconstrucción como parte de las «obras de mejora por la construcción del AIFA»), en el que se resguardaron piezas arqueológicas que las personas localizaron a lo largo del tiempo, cuando excavaron para construir los cimientos de sus casas o cuando laboraban en sus parcelas. Dicho museo funcionó como un referente comunitario a través del cual las generaciones de personas mayores legaron parte de su memoria colectiva a las nuevas; igualmente, tuvo la función de mostrar *a los de afuera* la esencia comunitaria.

No solo el museo comunitario tuvo (o tendrá cuando se reabra) la función de enaltecer la memoria colectiva. Incluso en la fachada de otro equipamiento se asienta la siguiente leyenda: «Pozo de agua potable del Pueblo Indígena de San Miguel Xaltocan. 20 lts. [sic] de capacidad», que evidencia una condición de identidad colectiva a partir de la cual se estructura y opera el servicio de abasto de agua.

El presente y el cumplimiento de los compromisos para la construcción de obras públicas comunitarias y aquellas que habrán de interconectar a Xaltocan de manera rápida y eficiente con el exterior son los que tienen el foco de atención de los habitantes. El escenario de incertidumbre por el futuro urbano, dada la experiencia observada en otros municipios de la región, ocupa los esfuerzos y reflexiones de los pobladores y autoridades locales. Conocen las fuertes presiones que se derivan de las mejoras locales pero, sobre todo, del impacto en la ocupación del suelo y la modificación de las formas de habitabilidad urbana que han construido históricamente. En suma, tienen conciencia de que habrá cambios importantes, radicales; en función de ello, su apuesta es prepararse para lo que viene en términos de la transformación espacial, sin perder su memoria colectiva, su cultura local y su identidad como pueblo originario.

## Discusión

Las tres categorías en torno a las cuales se organizó el trabajo de campo permitieron identificar aspectos esenciales de la habitabilidad urbana en Xaltocan, con base en los elementos que conforman el espacio comunitario. En términos de la accesibilidad local y regional, dichos elementos permiten inferir una alteración radical de la habitabilidad urbana local. De ser una comunidad relativamente aislada, donde el acceso y la salida hacia otros puntos de la zona metropolitana

resultaban onerosos, en tiempo y economía, pasará a ser una más comunicada, a partir de la conclusión y puesta en marcha de las interconexiones viales y de la estación del Tren Suburbano México-AIFA.

La movilidad actual obedece a una dinámica local. Con la transformación espacial derivada de los nuevos puntos de interconexión, se generarán nuevas rutinas, intensidades y formas. Coexistirán las tradicionales existentes hasta ahora con las nuevas formas y rutas por abrirse. A nivel local, los habitantes esperan un mayor flujo peatonal por sus espacios públicos, así como un incremento en los desplazamientos automotrices, que superarán la limitada infraestructura vial de que se dispone.

Los servicios públicos de la comunidad tienen una cobertura limitada a las condiciones presentes y son el resultado de la interacción vecinal para construir, dotar y mantener en operación los diversos sistemas; por lo que está claro que ese esquema comunitario de gestión habrá de sufrir presiones más allá de sus posibilidades, lo que los obligará a replantearlo. Esta es parte de la gran apuesta de los habitantes y las autoridades locales, que se centra en la idea de mantener sus formas de cohesión social, identidad y sentido de pertenencia ante los nuevos e inciertos escenarios urbanos del mediano y largo plazo que implica la transformación del paisaje.

De acuerdo con la información obtenida, el aspecto de mayor vulnerabilidad lo conforma la categoría medioambiental. Poco ayuda el suelo para el emprendimiento de nuevos esquemas de producción agrícola; tampoco contribuye el tipo de clima predominante. El escaso número y variedad de vegetación, que empobrece el paisaje natural, también es un factor limitante para el desarrollo local y la habitabilidad urbana. Esta perspectiva limitante y la nula vocación urbana del suelo, por su composición y por la orografía llana predominante, hacen de la zona un lugar poco propicio para el desarrollo de proyectos urbanísticos. Las condiciones ambientales no tendrían capacidad de soporte.

La mayor fortaleza deriva de la categoría socioespacial. De acuerdo con los entrevistados, Xaltocan fue, históricamente, una civilización que sobrevivió en una isla, en medio de un gran lago. De ahí derivó un señorío que extendió su influencia y dominio en la región. Al paso de las centurias, fue capaz de tener resiliencia ante la desecación del cuerpo de agua, soportar tolváneras, hacer producir la tierra en condiciones adversas, comerciar aprovechando el paso del ferrocarril y convivir con la antigua Base Aérea Militar de Santa Lucía (asiento del AIFA).

Se resalta que existe una fuerte memoria colectiva de orgullo e identidad, así como sentido de pertenencia étnica y comunitaria («somos un pueblo indígena»).

Lo que puede observarse en una amplia participación, mediante faenas, cooperación y discusión pública, que ha dado como resultado la gestión local de servicios públicos. Sus espacios de socialización y su cotidianidad social dan cuenta de una comunidad que se permite una convivencia e integración para denotar una habitabilidad urbana fundada en una visión de pasado y presente, con muchas preguntas hacia el futuro.

## Conclusiones

Uno de los hallazgos de la investigación fue determinar que la ZNVM no es resultado de un proceso histórico en el que confluyen diversos factores para constituir un entramado territorial que cumpla las características de una región. Es el resultado de una delimitación técnica derivada del radio de impactos del AIFA. Los municipios que ahora la integran no son un sistema territorial funcional cuyas partes cumplan sus vocaciones para dar forma al conjunto.

A partir de la decisión de construir el AIFA en vecindad con la comunidad de Xaltocan, esta habrá de experimentar una transformación radical en su accesibilidad local y regional. De ser una comunidad aislada, pasará a constituirse en un nodo metropolitano y regional de intensa movilidad, donde los principales efectos serán los relacionados con el ámbito sociambiental, tales como el ruido y la contaminación visual. Aunque, paradójicamente, lo anterior no parece preocupante dentro de la conciencia colectiva local.

El paisaje urbano abierto, carente de trazado urbano y poseedor de malas condiciones del equipamiento vial, requiere repensarse y de una efectiva actuación pública en el corto plazo, con el fin de redefinir espacios para la socialización, la apropiación y el mantenimiento del tejido social históricamente construido. En riesgo se encuentra la estructura poblacional, que ha tenido cambios graduales y lentos a través del tiempo. El suelo, poco propicio para la urbanización, está en riesgo. La experiencia del resto de los municipios que conforman la ZNVM no es nada alentadora. Hasta el momento, existe una gran fuerza de los espacios simbólicos, emblemáticos del sentido de pertenencia, que mantienen condiciones de habitabilidad urbana en la comunidad, ya que han sabido darle cauce e *integrar* la presencia y vecindad del AIFA, sin que se trastoquen los valores, las tradiciones, las costumbres y el orgullo de ser un pueblo originario.

## Referencias

- Aragón, Milton. 2020. «Ciudad y bienestar: La tensión entre la urbanización y el habitar». *Revista Costarricense de Psicología* 39 (1): 5-18. doi:10.22544/rcps.v39i01.01.
- Basurto Salazar, Eduardo. 2016. «Microubanismo, lugar y habitabilidad». *Diseño en Síntesis*, 55: 78-91. <https://disenoensintesisojs.xoc.uam.mx/index.php/disenoensintesis/article/download/324/323/>.
- Cervantes Borja, Jorge Fernando, y José Guadalupe Martínez Granados. 2015. «Determinación de las incertidumbres de la habitabilidad en la vivienda de interés social de la unidad habitacional “El Rosario”». *Academia XXII* 6 (11): 101-19. doi:10.22201/fa.2007252Xp.2015.11.51998.
- COPLADEM (Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México). 2023. «Regionalización 2017-2023 del Estado de México». [https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Regionalizacion\\_2017\\_2023.pdf](https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Regionalizacion_2017_2023.pdf).
- Cruz Muñoz, Fermín, y Georgina Isunza. 2017. «Construcción del hábitat en la periferia de la Ciudad de México: Estudio de caso en Zumpango». *EURE* 43 (129): 187-207. doi:10.4067/S0250-71612017000200009.
- De Hoyos Martínez, Jesús Enrique, y Verónica Albarrán Carrillo. 2022. «Habitabilidad, un estudio desde la vivienda social en México como espacio habitado». *Vivienda y Comunidades Sustentables*, 11: 51-61. doi:10.32870/rvcs.v0i11.192.
- Egea Jiménez, Carmen, José Antonio Nieto Calmaestra y Danú Alberto Fabre Platas. 2016. «La habitabilidad en las grandes ciudades de Andalucía: Del barrio a la vivienda». *Contexto: Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León* 10 (13): 11-25. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=353647474002>.
- Espinoza López, Ana Elena, y Gabriel Gómez Azpeitia. 2010. «Hacia una concepción socio-física de la habitabilidad: Espacialidad, sustentabilidad y sociedad». *Palapa* 5 (10): 59-69. <http://www.redalyc.org/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=94820714006>.
- GMN (Gobierno Municipal de Nextlalpan). 2021. «Plan Municipal de Desarrollo Urbano del Municipio de Nextlalpan». [https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/PMDU%20Nextlalpan%20marzo%202021\\_con%20oficios\\_15042021.pdf](https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/PMDU%20Nextlalpan%20marzo%202021_con%20oficios_15042021.pdf).
- \_\_\_\_\_. 2022. «Plan de Desarrollo Municipal 2022-2024». [https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2022-2024/Nextlalpan\\_PDM\\_2022-2024.pdf](https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2022-2024/Nextlalpan_PDM_2022-2024.pdf).

- GMT (Gobierno Municipal de Tultitlán). 2021. «Plan Municipal de Desarrollo Urbano: Tultitlán, Estado de México». [https://tultitlan.gob.mx/documentos/plan\\_desarrollo\\_urbano\\_2022.pdf](https://tultitlan.gob.mx/documentos/plan_desarrollo_urbano_2022.pdf).
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). 2020. «Censo de Población y Vivienda 2020». <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>.
- INEGI y CONABIO (Instituto Nacional de Estadística y Geografía y Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad). 2010. «Estado de México: Municipios». <https://www.mapasparacolorear.com/mexico/mapa-estado-mexico-municipios.png>.
- Marshall, Catherine, y Gretchen B. Rossman. 1999. *Designing qualitative research*. Thousand Oaks, California: Sage.
- Martínez Salgado, Carolina. 2012. «El muestreo en investigación cualitativa: Principios básicos y algunas controversias». *Ciência & Saúde Coletiva* 17 (3): 613-19. <https://www.scielo.br/j/csc/a/VgFnXGmqhGHNMBsv4h76tyg/?format=pdf&lang=es>.
- Molano Cruz, Giovanni. 2017. «La construcción de un mundo de regiones». *Revista de Estudios Sociales*, 61: 14-27. doi:10.7440/res61.2017.02.
- SEDATU (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano). 2020. «Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México: Con énfasis en el Proyecto Aeroportuario de Santa Lucía». [https://sistemas.sedatu.gob.mx/repositorio/s/uGm1WPNOR-eCafzV\\_uIvPA](https://sistemas.sedatu.gob.mx/repositorio/s/uGm1WPNOR-eCafzV_uIvPA).
- SEDUI (Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura). 2023. «Autorizaciones de conjuntos urbanos». <https://sedui.edomex.gob.mx/archivo-tramites-urbanos-autorizados>.
- Open Street Map y TessaDEM. 2023. «Mapa topográfico San Miguel Xaltocan, altitud, relieve». <https://es-mx.topographic-map.com/map-xx885k/San-Miguel-Xaltocan/?center=19.74489%2C-99.00948&z=13&overlay=0>.

## Nota

- <sup>1</sup> La Real Academia Española (RAE) define constructo como «construcción teórica para comprender un problema determinado».



**Disponible en:**

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=423883031006>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc  
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante  
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la  
academia

Melesio Rivero Hernández, Enrique Moreno Sánchez,  
Mayra Patricia Pérez Román

**Habitabilidad urbana periférica al Aeropuerto  
Internacional Felipe Ángeles (AIFA): Caso de Xaltocan,  
México**

**Urban livability peripheral to Felipe Ángeles  
International Airport (FAIA): Case of Xaltocan, México**

*Trace (México, DF)*

núm. 87, p. 123 - 148, 2025

Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos,

**ISSN:** 0185-6286

**ISSN-E:** 2007-2392

**DOI:** <https://doi.org/10.22134/trace.87.2025.913>