

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v4i6.1548>

Desafíos del turismo en el valle de Teotihuacán, México ante la nueva infraestructura aeroportuaria

Challenges of tourism in the Teotihuacan valley, Mexico, in the face of new airport infrastructure

Verónica Ortega Cabrera

vortegac@uaemex.mx

<https://orcid.org/0000-0002-1696-1194>

Centro Universitario UAEM Valle de Teotihuacán
Estado de México – México

Susana Esquivel Rios

sesquivelr@uaemex.mx

<https://orcid.org/0000-0002-8198-5555>

Centro Universitario UAEM Valle de Teotihuacán
Estado de México – México

Artículo recibido: 15 de diciembre de 2023. Aceptado para publicación: 30 de diciembre de 2023.
Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen


La necesidad de opciones aeroportuarias en el centro de México generó dos obras de gran magnitud en décadas recientes, con fuertes implicaciones en la transformación territorial y social del valle de Teotihuacán, localizado en un radio de 20 km de distancia de las dos principales propuestas (NAIM en Texcoco y AIFA en Zumpango, Estado de México), región de importancia turística destacada por albergar uno de los sitios Patrimonio Mundial más visitados de América: la zona arqueológica de Teotihuacán. Este trabajo aplica conceptos de la planificación territorial para el turismo y una metodología cualitativa para analizar los principales retos que enfrentará la actividad turística en el corredor Teotihuacán, a partir de un diagnóstico de caso que podría guiar la toma de decisiones hacia un turismo sostenible en el corto plazo.

Palabras clave: turismo, patrimonio, aeropuerto, planificación, territorio

Abstract

The need for airport options in Central Mexico generated two large-scale works in recent decades, with strong implications for the territorial and social transformation of the Teotihuacan valley, located within a 20 km radius of the two main proposals (NAIM in Texcoco and AIFA in Zumpango, State of Mexico), a region of notable touristic importance for hosting one of the most visited World Heritage sites in America: the archaeological zone of Teotihuacan. This work applies concepts of territorial planning for tourism and a qualitative methodology to analyze the main challenges that tourism activity will face in the Teotihuacan corridor, based on a case diagnosis that could guide decision making towards sustainable tourism in the short term.

Keywords: tourism, heritage, airport, planning, territory

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons 

Cómo citar: Ortega Cabrera, V., & Esquivel Rios, S. (2023). Desafíos del turismo en el valle de Teotihuacán, México ante la nueva infraestructura aeroportuaria. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 4(6), 1558 – 1571. <https://doi.org/10.56712/latam.v4i6.1548>

INTRODUCCIÓN

La decisión de incrementar la infraestructura aeroportuaria en el centro de México se manifestó en la primera década del nuevo milenio, a partir de la presentación de una iniciativa por parte del gobierno del presidente Vicente Fox para construir la nueva terminal aérea en las tierras de San Salvador Atenco, Municipio de Texcoco, al oriente del Estado de México, proyecto que causó un rechazo social debido a las múltiples fallas en la estrategia sociopolítica, particularmente la vinculada a las expropiaciones de terrenos ejidales, lo que derivó en la cancelación de las obras (Alfaro et al., 2011).

Años más tarde, durante la administración federal 2012-2018, la construcción de la nueva terminal se convirtió en uno de los proyectos emblema del presidente Enrique Peña Nieto, cuya sede serían los terrenos federales ubicados en los municipios de Texcoco y Atenco, Estado de México. El nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) debía construirse en un terreno de propiedad federal, con una superficie de 4,431.1640 ha, pertenecientes al vaso regulador de Texcoco (Moreno et al., 2018: 4), en las inmediaciones del Lago "Nabor Carrillo", considerado uno de los proyectos ambientales de mayor trascendencia para la Ciudad de México y el centro del país, dadas sus funciones de regulación de las aguas lacustres (Moreno, et al., 2018, pág. 207).

Desde su origen, este megaproyecto manifestó una serie de inconsistencias en materia de sustentabilidad y viabilidad; en el primer caso debido a las modificaciones que se realizan en una de las últimas áreas naturales protegidas del sistema lacustre del valle de México, afectando los ecosistemas y las especies silvestres que aún subsisten en sus aguas (Buenrostro, 2018, pág. 61-63), mientras que en el segundo caso los terrenos desecados del lago, compuestos de arcillas de alta maleabilidad, resultan inapropiados para un tráfico aéreo de miles de toneladas diarias, además de ser más susceptibles a las ondas sísmicas provocadas por los movimientos telúricos, muy frecuentes en esta región del país.

Con la llegada de la administración del Lic. Andrés Manuel López Obrador en el año 2018, el proyecto del nuevo aeropuerto cambió de rumbo para ser reubicado en las instalaciones militares de Santa Lucía, en el municipio de Zumpango, Estado de México, a 45 km del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, bajo el argumento de una considerable reducción de costos, mejores condiciones de suelo (que se traducen en menos riesgos de inundación) y la integración de un sistema aeroportuario metropolitano con la terminal antes mencionada y la de Toluca (Gobierno de México, 2020).

Para el caso de Teotihuacán ambos proyectos significaron un impacto en todos los aspectos, desde el ecológico y el urbano, hasta el patrimonial y turístico, pues la presencia de terminales aéreas de las proporciones planteadas (con atención a más de 100 millones de viajeros anuales en su momento de mayor auge) se proyectan como verdaderos catalizadores de fenómenos económicos y poblacionales de gran magnitud (Ortega, et al., 2020).

El área de influencia de las nuevas instalaciones aeroportuarias en cualquiera de los proyectos, incluye al valle de Teotihuacán, que se ubica justo a la misma distancia de ambas propuestas, a una longitud promedio de 20 km en línea recta, involucrando el área conocida como corredor Teotihuacán, que incluye los municipios de Acolman, Teotihuacán, San Martín de las Pirámides, Otumba, Axapusco y Nopaltepec (Gaceta de Gobierno, 2008), región de gran potencial turístico gracias a sus paisajes semi rurales, haciendas, ex conventos, arquitectura novohispana, acueductos y zonas arqueológicas, que lo definen como una región de profundas raíces históricas y belleza paisajística, elementos que seguramente sufrirán alteraciones por las nuevas dinámicas territoriales. Por lo anterior, el objetivo de este trabajo es identificar los primeros desafíos que enfrentará la actividad turística en el valle de Teotihuacán, México, ante la nueva infraestructura aeroportuaria y la transformación territorial.

Marco conceptual

Es un hecho que los aeropuertos forman parte de las instalaciones de infraestructura que demandan mayor consumo de territorio, con las implicaciones medioambientales que esto supone, pues requieren de enormes cantidades de agua y suministro de electricidad, además de que generan importantes cantidades de desechos sólidos. Los aeropuertos del nuevo milenio se han constituido además en instalaciones integrales en las que se pueden llevar a cabo una gran diversidad de actividades, a la manera de “miniciudades” en donde coexisten espacios de espera, tránsito, alimentación, recreación, compras y hotelería (Marengo, 2010). Para maximizar su rentabilidad, los aeropuertos han de ubicarse en zonas con potencial industrial, comercial, económico/financiero y turístico, elementos que caracterizan al centro de México, la zona neurálgica en todos esos sectores.

Los proyectos aeroportuarios planteados en las últimas décadas corresponden a una terminal de tránsito/transbordo de gran escala, de incidencia nacional y de gran impacto, debido a la magnitud de su área de operaciones, lo que supone la existencia de un diagnóstico y análisis territorial que va mucho más allá de los beneficios económicos y tecnológicos para el país, pues se requiere visualizar de qué manera se transformarán las vidas de amplios sectores poblacionales, así como las modificaciones que sufrirán las actividades económicas que privan en la región de incidencia.

Para el caso particular de las actividades turísticas, la presencia de una terminal aérea de estas características se vincula con la llegada de nuevas inversiones para el alojamiento, la restauración y el entretenimiento, así como el tránsito de una mayor cantidad de personas, tanto nacionales como extranjeras, que se trasladan por diversos motivos pero que, en ocasiones, pueden disponer de tiempo para visitar los sitios de atractivo turístico de su área de influencia.

En la actualidad el transporte aéreo es un componente fundamental en el sistema económico y territorial y uno de los mecanismos más utilizados por los turistas para sus traslados, al reducirse tiempos y costos, además de que una buena conectividad aérea repercute en gran medida en la cantidad de visitantes que recibe una región.

Es indiscutible que aerotransporte y turismo mantienen un vínculo muy estrecho; incluso gran parte de los argumentos en favor de la construcción del nuevo equipamiento aéreo nacional tiene que ver con la necesidad de favorecer el ingreso de una mayor cantidad de visitantes y de articular una actividad turística con mejores condiciones de diversificación y calidad, pues los aeropuertos suponen una pieza clave en un mayor desarrollo regional, como resultado de la correlación entre tamaño del aeropuerto y efectos sobre el desarrollo (Budí y Alamá, 2016); de esta forma, los aeropuertos son una condición necesaria (aunque no la única) para el impulso de los productos turísticos, pues la existencia de rutas es un incentivo para la elección del destino y en contraparte la propia infraestructura genera actividades y posibilidades de oferta (ídem).

En lo que se refiere a la planificación territorial para el desarrollo del turismo, coincidimos con López Palomeque (2007, p. 53) cuando establece que el turismo como actividad económica, basa gran parte de su singularidad en el espacio geográfico y en los procesos de producción/consumo turísticos, pues el territorio en el que se desarrolla forma parte del producto en sí, aportando componentes al imaginario, como la valoración simbólica a través de la valoración social de la imagen, con lo que el espacio adquiere una nueva función, a partir de la consideración de lo inmaterial que descansa en el cuerpo social. En consecuencia, entendemos a la planificación territorial como el ordenamiento que se requiere para hacer uso —bajo criterios de equilibrio y sustentabilidad— del espacio, potencializando sus recursos y haciéndolos asequibles a los diversos sectores poblacionales que se insertan en el territorio, con miras a obtener beneficios económicos y sociales, por lo que se requiere del liderazgo de los poderes públicos.

En el caso particular de México, desde el Plan Nacional de Desarrollo del sexenio 2000-2006, se sentaron las bases para la planeación territorial y el desarrollo sustentable en México, surgiendo diversos instrumentos de los tres niveles de gobierno para llegar a tal fin (Bollo et al., 2018), sin embargo los documentos que conforman los proyectos que hemos señalado no son del dominio público, por lo que no es posible verificar la aplicación de los criterios de planeación.

Por otro lado, la planificación turística supone la participación de actores políticos, empresariales, legislativos, académicos y comunitarios, a partir de procesos de consenso, para generar marcos normativos de actuación que determinen regulaciones en el uso y aprovechamiento tanto del espacio como de sus recursos, de acuerdo con metas específicas para cada sector. Al ser un proceso continuo y flexible, la planificación turística no responde a un método único, pero si debe privilegiar el conocimiento profundo del territorio y los principales retos que enfrenta en materia de desarrollo (Acosta, et al., 2018).

Para el caso que nos ocupa podemos establecer que la presencia del Aeropuerto Internacional Benito Juárez en la Ciudad de México, ha sido una pieza clave para comprender la vocación turística del valle de Teotihuacán desde la década de los años sesenta, por lo que cualquier proyecto innovador en esta materia tiene repercusiones directas tanto en su actividad turística así como en las estrategias de desarrollo económico (Medina y Ortega, 2021), pero también en los recursos patrimoniales que se encuentran en el territorio de incidencia, particularmente cuando se trata de sitios Patrimonio Mundial como la Zona Arqueológica de Teotihuacán y el Sistema Hidráulico Acueducto del Padre Tembleque, que mantienen una proyección internacional constante y generan una imagen del turismo cultural que se oferta en esta región del país.

El turismo en el corredor Teotihuacán

Durante la primera década del siglo XX, los trabajos de liberación de la Pirámide del Sol pusieron al valle de Teotihuacán en la mirada del mundo, iniciando así la llegada de visitantes mexicanos y extranjeros, estimulados por conocer las ruinas arqueológicas y el museo de sitio, además de algunos otros lugares de interés histórico y paisajístico (Ortega et al., 2022, pág. 3). En décadas posteriores, tras el avance de las excavaciones arqueológicas y la política turística del estado mexicano, se dotó de infraestructura a esta región, con la construcción de una moderna autopista y la adecuación de diversas instalaciones para la atención a los visitantes en los alrededores de los principales monumentos teotihuacanos, particularmente durante el sexenio presidencial del Lic. Adolfo López Mateos (Medina y Ortega, 2021), con lo que la actividad turística se concentró en la zona monumental prehispánica, dejando en segundo término el resto del territorio. La mayoría de los turistas llegaban directamente desde la Ciudad de México, a través de la autopista, en un recorrido de un solo día, por lo que al no haber pernocta, el equipamiento hotelero era mínimo.

En el ámbito estatal, desde 1977 el gobierno puso mayor énfasis en la operación de programas de turismo cultural, para promover la riqueza histórica y patrimonial de la entidad, orientada principalmente a captar el interés de los habitantes del centro de México, así como de la zona metropolitana del valle de México y los pasajeros en tránsito y turistas extranjeros del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, bajo la política federal de fomento a destinos del interior del país, en correspondencia con la consolidación de los centros turísticos de sol y playa (Jiménez Martínez, 2011).

La etapa de la "globalización del turismo mexicano" (ídem), correspondiente a las tres últimas décadas del siglo XX, abrió nuevas alternativas para el desarrollo de la actividad, sobre todo en el ámbito cultural, pues México se mantuvo muy activo ante organismos internacionales como la UNESCO y la OMT, logrando la inclusión de seis sitios patrimoniales en la lista de Patrimonio Mundial en el año de 1987,

entre los cuales destaca la zona arqueológica de Teotihuacán, fortaleciendo en mayor medida la imagen turística de esta región.

Pero es en las primeras dos décadas del siglo XXI cuando la transformación territorial del valle de Teotihuacán ha manifestado un impacto más evidente, particularmente por el crecimiento de las manchas urbanas, como consecuencia de los ordenamientos ecológico-territoriales de la ciudad de México y los municipios que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) (Corona, 2016), además de los proyectos constructivos de las terminales aeroportuarias en Texcoco y Zumpango a las que ya hemos hecho referencia, mismas que han tenido un severo impacto ambiental principalmente en los municipios de Chalco, Texcoco, Tezoyuca, Otumba, Nopaltepec, Temascalapa, Atenco, Teotihuacán y San Martín de las Pirámides, debido a la extracción de millones de toneladas de material de banco (tepetates, arenas, tezontles), con lo que se han devastado serranías enteras, modificando los espacios comunitarios (Flores, 2016, págs. 92 y 623) y los paisajes culturales, lo que afecta de manera directa al imaginario paisajístico, uno de los componentes turísticos de la región.

En este contexto, en el año 2005 el gobierno del Estado de México aplicó el programa “Pueblos con Encanto del Bicentenario”, con motivo de los festejos alusivos a los 200 años de la gesta independentista y 100 años del movimiento revolucionario, buscando identificar, posicionar y promover a las poblaciones mexiquenses con vocación turística (GEM, 2020), por lo que todos los municipios del Corredor Teotihuacán quedaron incluidos, lo que les permitiría aprovechar su posición geográfica respecto de la nueva terminal aérea en construcción y atraer a un mayor número de visitantes (Ortega, et al., pág. 7). Tres años después, se lanzaría la estrategia renovada “Corredor turístico del valle de Teotihuacán” con el objetivo de impulsar nuevos productos entre los que destacan los vuelos en globos aerostáticos y el espectáculo de video mapping “Experiencia nocturna” (que mantuvo funciones entre 2015 y 2018), en el contexto en que se aprovechó el programa federal Pueblos Mágicos para el nombramiento de San Juan Teotihuacán y San Martín de las Pirámides en esta categoría. Además, durante el Tianguis Turístico de 2014 se había anunciado la creación de un Centro Integralmente Planeado (CIP) en Teotihuacán, proyecto que fue cancelado en 2016, no sin antes haber invertido recursos financieros para la conectividad vial entre el valle y el punto en que se ubicaría el NAIM (ídem). También se instauró la Comisión para el Desarrollo Turístico del Valle de Teotihuacán (COVATE), dependiente de la Secretaría de Turismo estatal, para supervisar los trabajos e inversiones en esta materia y capacitar a los prestadores de servicios turísticos, con el objetivo de elevar la calidad en el servicio de los establecimientos, cuya cantidad se ha incrementado de manera exponencial.

En la última década, todos los municipios del corredor Teotihuacán se han dado a la tarea de contar con una Dirección de Turismo, coordinada con la secretaría estatal para la planeación de nuevos productos que se integren a la oferta, tales como festivales, ferias y diversos eventos en los que se promueven elementos como la gastronomía regional, las artesanías, las tradiciones, así como una serie de actividades enfocadas a los segmentos juvenil y familiar como carreras deportivas, festivales musicales, actividades de camping, recorridos en bicicleta y cuatrimotos en las comunidades periféricas a la zona arqueológica y vuelos en globo aerostático, principalmente (GEM, 2020a).

La pandemia de Covid-19 cambió la dinámica turística debido al cierre de la zona arqueológica, particularmente descentralizando las actividades y generando nuevas alternativas, con lo que se amplió más la oferta del turismo cultural e incluso comenzaron a incentivarse los segmentos de turismo de naturaleza y aventura (Ortega et al., 2022). En el año 2023 se incluyó a Otumba en el programa de Pueblos Mágicos por lo que suman ya tres municipios del corredor en esta categoría sin embargo no se visualiza una política de corte regional con planteamientos concretos, más allá del uso masivo de los atractivos turísticos tradicionales.

METODOLOGÍA

Siguiendo a Antón y González (2011), la planificación territorial plantea tres principios básicos: 1) la eficiencia, 2) la equidad y 3) la jerarquía y complementariedad, a través de los cuales se hace posible equilibrar los usos de suelo de un territorio determinado, los beneficios sociales, así como la gestión de los recursos naturales y culturales que contiene.

El ordenamiento territorial se encuentra asociado al desarrollo socioeconómico de las regiones, la mejora de la calidad de vida, la gestión responsable del medio ambiente y la utilización sostenible del territorio (idem). Para verificar si dichos principios aplican en el caso que nos interesa, consideramos pertinente aplicar una metodología de tipo cualitativo, a través de la cual se recabó la información pública relacionada con la implementación de infraestructura para la terminal aeroportuaria finalmente construida (AIFA), procediendo a su clasificación de acuerdo a temáticas relacionadas con la planificación territorial y el turismo, tales como movilidad, recursos turísticos, abasto, oferta laboral, demografía, usos del suelo, calidad de vida, crecimiento del área urbana y conectividad; posteriormente se procedió a la contrastación y discusión.

Para lograr una mayor comprensión del territorio se realizaron revisiones espaciales, utilizando imágenes de Google Earth, para establecer el área de incidencia del AIFA, ya que su polígono “podría impactar a un radio de 35 km lineales hacia sus cuatro puntos cardinales”, incluyendo 28 unidades administrativas, entre las que se encuentran algunos municipios del Corredor Teotihuacán, particularmente Acolman, Teotihuacán y San Martín de las Pirámides (Espinosa Castillo et al., 2023 págs. 80-81).

RESULTADOS

El territorio muestra una dinámica de crecimiento urbano que paulatinamente va reduciendo los suelos de uso agrícola, para dar paso principalmente a desarrollos habitacionales de corte horizontal, bajo la estructura de “ciudades dormitorio” en la región noreste de la ZMVM (Figura 1). Se puede observar en las imágenes satelitales, que la zona de influencia del AIFA involucra al corredor Teotihuacán, y vale la pena mencionar que hasta el momento no se han anunciado estrategias de vinculación o planeación integrada de ningún nivel de gobierno, para la conservación y protección de los recursos naturales y culturales que se aprovechan en esta región por parte del sector turístico, lo que deja a la inercia del propio proyecto aeroportuario y de las estrategias locales, el aprovechamiento de los recursos (Figura 2).

Se aprecian, además, los diversos puntos de interés turístico que se encuentran cada vez más presionados por las dinámicas territoriales, ya sea por el conurbamiento que se cierne sobre ellos, como por la pérdida de los paisajes culturales que conforman sus entornos y que son parte de su valoración simbólica y estética (Figura 3).

Figura 1

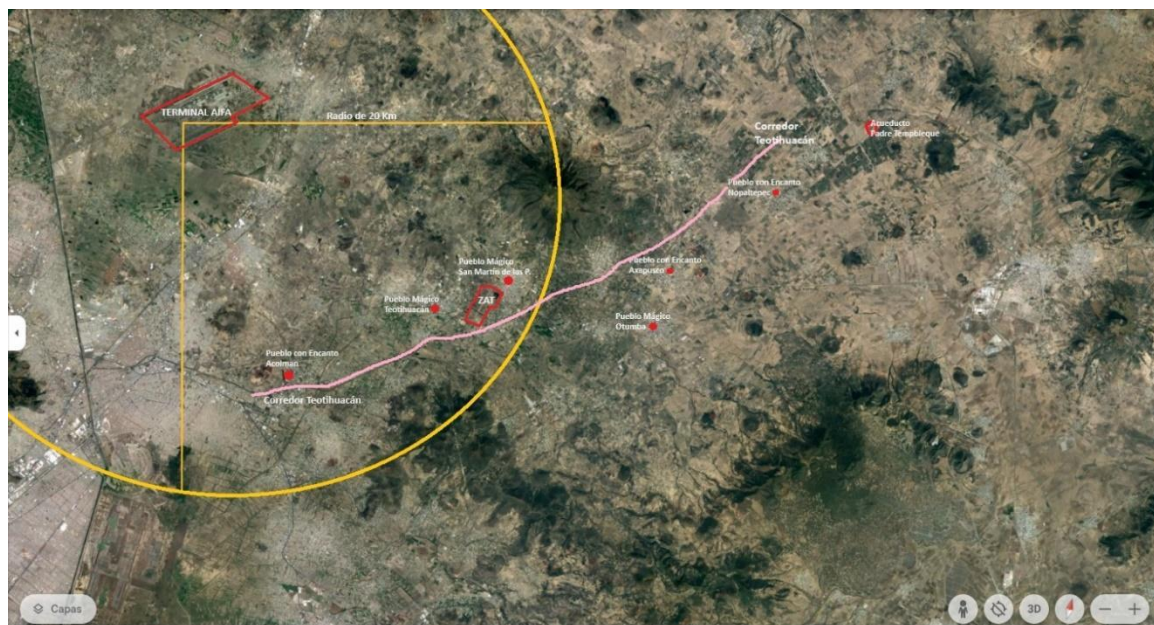
Distancia de los dos proyectos aeroportuarios (NAIM y AIFA) respecto del Corredor Teotihuacán



Fuente: Elaboración propia basado en imagen satelital de Google Earth disponible en Google Earth.

Figura 2

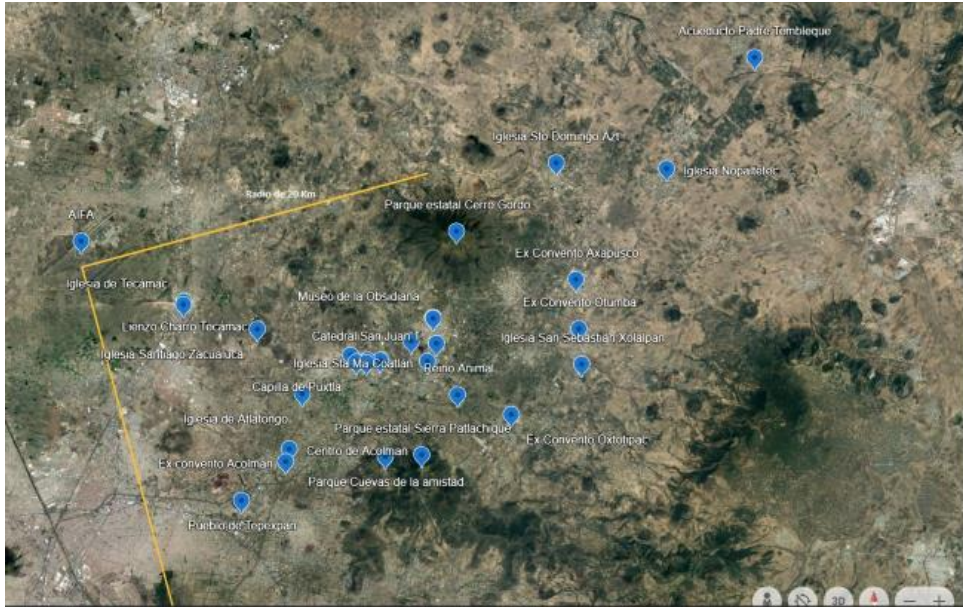
Radio de incidencia de 20 Km del AIFA y su relación con el Corredor Teotihuacán



Fuente: Elaboración propia basado en imagen satelital de Google Earth disponible en Google Earth.

Figura 3

Algunos de los recursos con aprovechamiento turístico en el radio de incidencia de 20 Km del AIFA



Fuente: Elaboración propia basado en imagen satelital de Google Earth disponible en Google Earth.

Una vez revisados los datos de imagen, se procedió a la elaboración de una tabla en la que se agruparon los indicadores seleccionados en la metodología, para el análisis de temas de impacto territorial y turístico en el corredor Teotihuacán.

Tabla 1

Tópicos de impacto territorial y turístico

	Condición actual del territorio	Beneficios de la planeación territorial
EFICIENCIA	<p>Movilidad. El sistema vial es discontinuo y desestructurado, provocando mayores distancias y tiempos. El transporte de mala calidad dificulta el traslado de personas y mercancías, así como la interconexión, privilegiando la transportación motorizada y dejando sitios de interés turístico fuera del alcance de los usuarios.</p> <p>Recursos turísticos. Uno de los atractivos de la región es el paisaje semi rural que da lugar a actividades agropecuarias tradicionales relacionadas con la gastronomía, las costumbres y la elaboración de artesanías (alfarería, obsidiana); los monumentos arqueológicos, coloniales y porfirianos conforman la oferta cultural, muchos de ellos enclavados en comunidades que paulatinamente se han ido transformando. Los desarrollos habitacionales proyectados, así como el crecimiento de los asentamientos irregulares seguirán urbanizando la región, con la consecuente pérdida de espacios naturales y la presión medioambiental, así como el aumento en el aforo vehicular.</p> <p>Abasto. El abasto de servicios públicos comienza a mostrar problemas principalmente en materia hídrica, lo cual podría afectar a mediano plazo las instalaciones de uso turístico, tales como balnearios, hoteles y parques.</p> <p>Oferta laboral. Al predominar los desarrollos habitacionales cerrados en la región, se carece de oferta laboral local, por lo que un buen número de personas viaja diariamente a los centros urbanos más próximos) (Gobierno de México, 2020).</p>	<p>Movilidad. El Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México, con énfasis en el Proyecto Aeroportuario Santa Lucía (2020), propone cuatro vialidades de entrada y salida al AIFA que interconectarán esta región de los estados de México e Hidalgo con las ciudades capitales, fortaleciendo al turismo y la competitividad de la economía regional y nacional (pág. 17 y 18). La puesta en marcha de servicios de autotransporte público más eficiente como el Mexibús y el Suburbano permitirán agilizar los traslados y la conectividad entre el aeropuerto y el corredor Teotihuacán, al sustituir paulatinamente al transporte concesionado (idem, pág. 81).</p> <p>Recursos turísticos. Se elaborará un inventario de la riqueza patrimonial en el área de influencia del AIFA, para la formación de nuevas rutas turísticas, en las que se incluirá la nueva red de museos, centros ceremoniales, casas de cultura y centros de exposiciones, en favor de la diversificación de la oferta turística, así como también se instalarán unidades económicas de servicios de hospitalidad, alimentos y bebidas para los usuarios del AIFA y vecinos de las localidades.</p> <p>Abasto. Se buscarán nuevas alternativas para el abasto de agua, a través del aprovechamiento de los acuíferos circundantes, además de la implementación de estrategias de reciclamiento de aguas grises</p> <p>Oferta laboral. La presencia de Instituciones de Educación Superior (IES), tanto públicas como privadas, favorece la formación de cuadros de profesionistas para el área turística, permitiendo a la población local insertarse o generar nuevos emprendimientos en este sector.</p>
EQUIDAD	<p>Demografía. Esta zona destaca por su alta tasa de crecimiento poblacional, a partir del establecimiento de grandes conjuntos habitacionales en torno a las principales vialidades (autopista México-Pachuca, Circuito exterior mexiquense). Solo el 51.2% de los habitantes son originarios de los municipios de la región, mientras que el resto se ha avecindado en décadas recientes (idem, pág. 20) y la tendencia apunta a una mayor tasa de inmigración por la oferta inmobiliaria.</p> <p>Usos de suelo. Existe una tendencia a la consolidación del suelo urbano, sobre todo en los municipios más aledaños al AIFA, sin embargo este fenómeno ya es visible en el corredor Teotihuacán,</p>	<p>Demografía. Las proyecciones oficiales muestran una tendencia de crecimiento demográfico hacia el año 2030, en parte estimulada por la oferta de empleos directos e indirectos del AIFA (idem, pág. 86), lo que deriva en mayor inmigración. En este escenario los planes de desarrollo urbano son de vital importancia, para establecer medidas de protección a espacios naturales y recursos culturales que pueden capitalizarse en el ámbito turístico, así como para la generación de actividades sociales y económicas que fortalezcan la identidad regional. Será vital la implementación de mejores circuitos de distribución vial e interconexión municipal</p>

	<p>desplazando las actividades agropecuarias por las de uso habitacional, minero, industrial y de abasto.</p> <p>Calidad de vida. Este parámetro se encuentra en fase de consolidación en lo que se refiere al índice de equidad e inclusión social (Gobierno de México, 2020, pág. 27). El mercado laboral se inclina hacia las actividades comerciales y de servicios, seguidos por la industria y el sector primario; existe inequidad laboral entre hombres y mujeres (idem, pág. 42). También se toma en cuenta la calidad del medio ambiente y la movilidad; el primero enfrenta los riesgos del crecimiento urbano y la depredación de los recursos naturales, así como la contaminación de los cuerpos de agua y el aire; en lo referente a la movilidad predomina una insuficiente integración con el resto de la ZMVM, presentando saturación en las principales vialidades, lo que afecta diversos aspectos de la vida cotidiana (idem, pág. 81). Existe déficit en los equipamientos públicos urbanos, así como en la calidad de los mismos, disminuyendo las posibilidades de cohesión social.</p>	<p>Usos de suelo. Para la ocupación urbana deberán contemplarse la vocación social, ambiental y económica del territorio, consolidando los centros urbanos existentes, para que sea posible la conservación de mayores espacios verdes, donde se fomente el uso agropecuario, dotando así de escenarios naturales y áreas productivas para el autoconsumo o el abasto regional de productos del campo y la ganadería, así como para la filtración de agua y la alimentación de las cuencas hídricas.</p> <p>Calidad de vida. Se requiere fortalecer la distribución de bienes y servicios para el acceso a la población, la generación de empleos regionales (muchos de ellos basados en la actividad turística), bajo un modelo de desarrollo territorial sustentable y resiliente que garantice el acceso a los servicios básico, la salud, la educación y el derecho a la ciudad.</p> <p>Una planificación territorial que considere la creación de espacios públicos integrales y la conservación del medio ambiente, permitirá usos turísticos equilibrados de los recursos existentes, abriendo oportunidades laborales y recreativas para la masa poblacional residente.</p>
<p>JERARQUÍA Y COMPLEMENTARIEDAD</p>	<p>Crecimiento del área urbana en la ZMVM. El aumento significativo de los niveles de urbanización de esta región no ha garantizado la suficiente integración y accesibilidad con el resto de la ZMVM. Los desarrollos habitacionales cerrados reducen la conectividad e integración en un tejido urbano con los suficientes espacios públicos para la convivencia social (idem, pág. 82), lo que impacta de manera negativa a las actividades turísticas al aislar diversos recursos naturales y culturales, evitando la complementariedad con la oferta de la CDMX o las entidades aledañas</p> <p>Conectividad. El sistema vial se encuentra desestructurado y no presenta una jerarquización consolidada, provocando mayores distancias y tiempos de traslado (idem, pág. 81)</p>	<p>Crecimiento del área urbana en la ZMVM. La presencia del AIFA puede representar la última oportunidad para lograr un ordenamiento territorial eficiente con visión metropolitana de largo plazo en esta región, con una infraestructura vial y de transporte estructurado que la integre adecuadamente a la ZMVM, para mejorar su accesibilidad y aprovechar de mejor manera los recursos y atractivos turísticos, como parte de una oferta integral para los diversos segmentos poblacionales y de visitantes.</p> <p>La aplicación de un “modelo policéntrico de ocupación del territorio” (idem, pág. 94), permitiría diversificar y descentralizar la oferta turística, generando mejores conexiones con el corredor Teotihuacán y apoyando la preservación de los espacios naturales y semi rurales.</p> <p>Conectividad. Es importante diversificar la modalidad de transporte, apostando por el uso de las vías ferroviarias existentes para evitar mayor saturación de las vialidades para vehículos automotores.</p>

Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIÓN

Siguiendo los campos revisados en el cuadro anterior, los desafíos que enfrenta la actividad turística en el Corredor Teotihuacán a consecuencia de la nueva infraestructura aeroportuaria, se pueden relacionar directamente con los temas propios de la planificación territorial, diferenciados o con un protagonismo específico, dado que la presentación del espacio y todo lo que esto conlleva (infraestructura, equipamiento, servicios) es parte de la oferta turística. Si el producto turístico se consume allí donde se produce (Palomeque, 2007, pág. 53), entonces no podemos disociar el espacio físico de los componentes de carácter simbólico, pues el turismo ante todo es una práctica social de naturaleza espacial (ídem, pág. 52), con lo que se construyen imaginarios en los que es posible la recreación de los sentidos, desde una perspectiva positiva.

Ante este escenario, los datos revisados nos permiten ver que esta región se encuentra ante una coyuntura histórica que se debe aprovechar, pues los procesos de urbanización presentes, más los que se han generado con la puesta en marcha del AIFA y su área de incidencia, aún pueden ser controlados y re orientados hacia un aprovechamiento más sustentable del territorio, con miras a potencializar los usos sostenibles de sus recursos naturales y culturales, bajo una agenda turística responsable, en la que participen los tres niveles de gobierno para garantizar acciones a favor de la complementariedad de esta región con el resto de la ZMVM.

La preservación de los paisajes naturales y culturales, el cuidado del agua, el énfasis en las actividades de turismo verde y naranja, el desarrollo de parques temáticos, el reconocimiento del patrimonio intangible y su difusión, así como la mejora en la calidad de los servicios complementarios (movilidad, hospedaje, alimentos y bebidas), son solo algunos de los desafíos que enfrenta el Corredor Teotihuacán. Su ubicación espacial, así como la importancia que tiene en el imaginario simbólico, son los mejores argumentos para establecer de una buena vez límites al crecimiento urbano y a la falta de control en la imagen de las nuevas edificaciones, así como al deterioro de los elementos geográficos por la actividad minera y la sobreexplotación tanto de los mantos acuíferos como de las reservas naturales.

También resulta indispensable contar en el corto plazo, con inventarios de acceso público sobre los recursos de aprovechamiento turístico en la región, para establecer de manera clara y coordinada un discurso turístico lógico, ordenado, que lo distinga en su singularidad de otras regiones de la ZMVM, pero sobre todo que enfatice la importancia mundial de algunos de los sitios que alberga el territorio.

Es posible que nos encontremos ante la oportunidad de construir un territorio innovador e inteligente, capaz de generar o incorporar los conocimientos necesarios para poner en valor de forma eficiente y racional sus propios recursos, y contribuir a la mejora de las condiciones medioambientales y la calidad de vida de las sociedades que lo habitan, así como al desarrollo personal de todos los ciudadanos (Méndez, 2013). La competitividad económica, la calidad de vida, la equidad social, la sostenibilidad ambiental y el turismo responsable y diverso dependen de la capacidad que manifestemos para comprender las transformaciones que seguirá produciendo el AIFA, y de que los diversos actores sociales y niveles de gobierno asuman el reto de enfrentar un entorno globalizado con estrategias de desarrollo local y regional, que permitan superar la visión de región suburbana con un proyecto integrador e inteligente.

REFERENCIAS

- Acosta U., B., Barrientos G., N. y Pulido C., F. (2018). Modelo integrado de planeación turística: Aspectos clave para el desarrollo turístico y regional en la Chinantla Baja. UNAM, http://ru.iiec.unam.mx/4286/1/4-Vol2_Parte2_Eje12_Cap3-080-Acosta-Barrientos-Pulido.pdf
- Alfaro Izarraraz, R., Guizar Vázquez, J.R., Vizcarra Bordi, I. (2011). El traslado fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco, Argumentos, 24 (65), UAM Xochimilco, México, pp. 295-319.
- Antón Clavé, S. y González Reverté, F. (2011). Planificación territorial del turismo, Ed. UOC, S.L.
- Bollo, M., Hernández S., J. R., Vieyra, A. y Vocco, G. (2018). México y su complejo sistema de planificación territorial. en Sili, Marcelo (Editor), Gobernanza territorial, Problemáticas y desafíos de la planificación y la gestión territorial en el contexto de la globalización, Perspectives on rural development, Core No. 2, pp. 67-83. https://www.researchgate.net/publication/333292867_Mexico_y_su_complejo_sistema_de_planificacion_territorial
- Budí, V. y Alamá L. (2016). Determinación del impacto de los nuevos aeropuertos turísticos mediterráneos en las cuentas regionales. XLII Reunión de Estudios Regionales-AEER. <https://old.reunionesdeestudiosregionales.org/Santiago2016/htdocs/pdf/p1810.pdf>
- Buenrostro S., J. (2018). El ecocidio como negocio privado. El NAIM, en Islario, Vol. 3, pp. 59-73.
- Corona Romero, N. (2016). Tendencias territoriales determinantes del futuro de la Ciudad de México, en Mohar Ponce, A. (Coordinador). Consejo Económico y social de la CDMX, CONACyT, Centro GEO, México, pp. 39-83. <https://centrogeo.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1012/222>
- Espinosa-Castillo, M., Vera Alejandre, R.G., Reyes Ríos, C., Lozano Noches, V.M., López Aguilar, A.H. y Juárez Rodríguez, Y. (2023). Consideraciones para la evaluación del impacto socioambiental del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. Realidad, Datos y Espacio, Revista Internacional de Estadística y Geografía, Vol. 14 (1), pp. 76-91.
- Flores Hernández, J. (2016). Arquitectura y globalización. Ilusiones y repercusiones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. UNAM, Facultad de Arquitectura, México. <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Argumentos-vs-NAICM-Plataforma-Organizativa-Contra-el-Nuevo-Aeropuerto-y-la-Aerotr%C3%B3polis.pdf>
- Gaceta de Gobierno Estado de México (2008). Programa regional de desarrollo turístico del corredor Teotihuacán-Acolman-Otumba-San Martín-Axapusco-Nopaltepec. Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2008/ene163.pdf>
- Gobierno de México (2020). Programa territorial operativo de la zona norte del Valle de México, con énfasis en el Proyecto aeroportuario de Santa Lucía. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, México. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/570472/PTO_ZNVM_Versi_n_Sntesis.pdf
- Gobierno del Estado de México [GEM] (2020). Pueblos con Encanto del Bicentenario, Estado de México. https://edomex.gob.mx/pueblos_magicos_encanto

Gobierno del Estado de México [GEM] (2020a). Catálogo de experiencias turísticas San Martín de las Pirámides- San Juan Teotihuacán, Fideicomiso para la promoción turística del Estado de México. https://turismo.edomex.gob.mx/sites/turismo.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Catalogos%20experiencias/cat_smpt.pdf

<http://ru.iiec.unam.mx/3774/1/005-Moreno-Rivero-Vel%C3%A1zquez.pdf>, consultado el 03 de noviembre, 2020.

Jiménez Martínez, A. (2011). Turismo: estructura y desarrollo. La estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México. Desarrollo histórico 1945-1900, Mc. Graw Hill, México.

López Palomeque, F. (2007). Planificación territorial del turismo y sostenibilidad: fundamentos, realidades y retos. Turismo y Sociedad, Vol. 8, pp. 51-68.

Marengo, G. N. (2010). Funcionamiento y evolución de aeropuertos ante una demanda turística creciente. Monografía de graduación, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Medina González, J. H., & Ortega Cabrera, V. (2021). Reconstruyendo el "Proyecto Teotihuacán" del INAH, 1962-1964 (Temporadas IV y V). Figuras. Revista Académica de Investigación, 2 (3), 44-132. <https://doi.org/10.22201/fesa>

Méndez, R. (2013). Estrategias de innovación para el desarrollo y la resiliencia de ciudades medias. Documents d'Anàlisi Geogràfica, 59 (3), 481-499.

Moreno Sánchez., E.; M. Rivero H., M. de los A. Velázquez M. (2018). El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y su impacto en la región oriente del Estado de México.

Ortega Cabrera, V., González Corona, N. L. y Esquivel Rios, S. (2021). Nuevas estrategias turísticas en Teotihuacán, México tras la pandemia Covid-19. Ciencia Latina Revista Multidisciplinar, Vol. 5, No. 2., pp. 1660-1680. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/375/472>

Ortega Cabrera, V.; González Corona, N.L. y Esquivel Rios S. (2020). Turismo, patrimonio cultural, sustentabilidad y el megaproyecto del NAIM, una perspectiva desde el Valle de Teotihuacán, México, Brazilian Journal of Development, Curitiba, 6 (11), pp. 93429-93443. <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/20755/16576>

Ortega Cabrera, V.; González Corona, N.L. y Esquivel Rios, S. (2022). Patrimonio cultural, protección jurídica y turismo en el Valle de Teotihuacán, Religación Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, Vol. 7, No. 31, pp. 1-14. <https://revista.religacion.com/index.php/religacion/article/view/887/955>