



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS URBANOS Y AMBIENTALES

**“LA COALICIÓN DE AGENTES PÚBLICO-PRIVADOS COMO DETERMINANTE EN LA CONSTRUCCIÓN
DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL ESPACIO METROPOLITANO: EL CASO DE HUIXQUILUCAN,
ESTADO DE MÉXICO”**

Tesis que presenta

ATZIN LEONARDO TORRES GUZMÁN

Para optar por el grado de

MAESTRO EN ESTUDIOS URBANOS

Director de Tesis

DR. VICENTE UGALDE SALDAÑA

Lectora

DRA. MARTHA SCHTEINGART

CIUDAD DE MÉXICO, 2023

Agradecimientos

Mi paso por la Maestría en Estudios Urbanos de El Colegio de México dio como resultado esta investigación, la cual es fruto de un trabajo colectivo del que estoy profundamente agradecido. Es por lo anterior que quiero agradecer a las siguientes personas:

A las personas que aceptaron colaborar en esta investigación. Muchas gracias por darme un espacio de diálogo, compartir sus experiencias conmigo y ser una luz en este proceso. En especial agradezco a los habitantes de la zona popular baja de Huixquilucan por levantar la voz y compartir conmigo tantas historias.

A mi familia, cuyo apoyo y guía son una constante en mi vida, les agradezco de todo corazón. A Mary y Adrián, quienes han sido un faro de paciencia y amor incondicional, y a Adriana, por brindarme paz en los momentos más turbulentos. Gracias por acompañarme en este viaje, por ser mi refugio y por creer en mí sin titubeos.

A mi querida Pequis por su paciencia infinita, apoyo incondicional y cariño sincero, gracias por hacer de esta etapa algo único.

A mis compañeros de la MEU, en especial a Pablo, Carlos, Juju, Flo, Erick, Diego y Rubén, gracias por acompañarme y llenar de aprendizajes, risa y complicidad esta experiencia.

A los profesores y profesoras del CEDUA por su compromiso y enseñanzas. En particular agradezco a mi director de tesis, Vicente Ugalde Saldaña, y a mi lectora, Martha Schteingart, por sus valiosos comentarios y observaciones que me ayudaron a enriquecer enormemente esta investigación.

Finalmente, agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por darme una beca de manutención que me permitió terminar mis estudios de maestría y realizar esta investigación.

Resumen

Esta investigación analiza el complejo entramado de actores que impulsaron y participaron en la ejecución de tres obras viales en Huixquilucan, Estado de México, entre 2012 y 2021. Centrándose en la vialidad La Barranca, la avenida Barranca del Negro y el Viaducto de la Unidad Interlomas, busca desentrañar las configuraciones de actores que posibilitaron estas infraestructuras. La indagación se adentra en la percepción de la comunidad antes y durante la ejecución de los proyectos, así como en las características del arreglo societal que permitió la construcción de estas vialidades.

Para tratar estas cuestiones, se recurrió a la revisión de documentos gubernamentales y prensa local, reconstruyendo la cronología de los proyectos. Además, se recopilaron datos censales para caracterizar la población, su perfil socioeconómico y su distribución geográfica. El estudio incluyó recorridos y visitas a la zona para identificar a personas involucradas y contactar a miembros de las comunidades afectadas por las vialidades. La hipótesis evaluada sugiere que el arreglo societal perseguía más la revalorización de zonas específicas en beneficio de grupos particulares que el bien común.

A pesar de desafíos como la falta de disposición de informantes clave, la investigación logra evidenciar coaliciones de actores y arreglos societales que facilitaron el diseño y ejecución de las obras. Revela que, aunque el propósito principal era mejorar la conectividad, también generaron un proceso de revalorización y desarrollo, beneficiando a grupos específicos del empresariado local, en particular al grupo inmobiliario Bosque Real. Este descubrimiento señala la existencia de un régimen urbano liderado por actores privados en colaboración con el gobierno municipal y empresas locales, desafiando las observaciones convencionales sobre los regímenes urbanos.

Índice General

Introducción	1
Objetivos, propósitos y preguntas de investigación	3
Capítulo I: Marco teórico-metodológico y fases de investigación	5
La Ecología Política Urbana en el estudio de la transformación del paisaje urbano	8
El enfoque <i>Urban Growth Machine</i>	10
La <i>Urban Regime Theory</i> en los estudios de los grupos de poder	13
Apartado metodológico y fases de investigación	22
Fases de investigación	30
Capítulo II: Condiciones generales del lugar de estudio y problema de investigación	31
Historia y poblamiento de la zona oriente de Huixquilucan	31
Características socio-demográficas al oriente de Huixquilucan	34
Preguntas y problema de investigación	56
Principales actores con influencia en el sitio de estudio	57
Actores principales: Políticos	59
Actores principales: Medios de comunicación	62
Actores principales: Empresarios locales	62
Actores auxiliares: Universidades y vecinos organizados	64
Capítulo III: Infraestructura vial, actores importantes y percepción de los habitantes de la zona de estudio	72
Sobre la infraestructura vial en la zona del caso de estudio	72
Av. Barranca del Negro	75
Vialidad de la Barranca o de Hueyetlaco	77
Viaducto de la Unidad Interlomas	80
Zonas de influencia en el ACH y actores presentes en ellas	85
Percepción de actores y habitantes de la zona del estudio	87
Percepción habitantes zona residencial y empresario local	90
Percepción de habitantes zona popular y ex funcionario local	92
Percepción medios de comunicación locales	96
Percepción políticos locales	98
Capítulo IV: La coalición público-privada como promotor urbano	105
Sobre Bosque Real y el Viaducto de la Unidad Interlomas	106
Categorización de actores según nicho de mercado e intereses en la zona	108
Interacción entre actores en la transformación del paisaje urbano	110

Una coalición para el crecimiento y desarrollo económico.....	113
Conclusiones	116
Retos	121
Bibliografía	122
Tabla de ilustraciones.....	127
Figuras.....	127
Tablas.....	128
Anexos	130

Introducción

La presente investigación muestra los resultados obtenidos de un estudio sobre el tipo de arreglo (societal) que hizo posible la producción de infraestructura vial en el área conurbada entre la Ciudad de México y el municipio de Huixquilucan. Los ejes centrales de la investigación son las relaciones entre actores, su forma de organización y su participación en la producción de proyectos de infraestructura vial.

La zona conurbada entre la Ciudad de México y el municipio de Huixquilucan abarca las localidades de Naucalpan de Juárez y Jesús del Monte. Estas dos localidades tienen características particulares, ya que aquí habita una gran cantidad de personas de estratos sociales altos.

La infraestructura vial que se estudia en esta tesis es el Viaducto de la Unidad Interlomas. Esta obra fue promovida por el Gobierno Federal en el año 2011 y se inauguró hasta 2017. Sin embargo, durante la investigación se encontró que esta vialidad podría ser la última fase de un proyecto de larga data que involucra a diferentes grupos inmobiliarios con intereses en el área conurbada de Huixquilucan.

Esta obra representa un flujo articulador en el municipio de Huixquilucan. Aunque esta vialidad fue promovida bajo el argumento de mejorar la movilidad y conectividad en la zona conurbada de Huixquilucan, la percepción de los habitantes de esta zona ha puesto en duda este objetivo, pues se cree que esta vialidad ha beneficiado únicamente a los habitantes del complejo Bosque Real.

Desde su promoción en 2011 esta obra vial no fue aceptada por la población en general, pues se pensaba que implicaba más riesgo que beneficios para los habitantes. Pese a lo anterior, la obra hoy es la única vía que comunica al complejo Bosque Real con el resto de la zona conurbada de Huixquilucan y con la CDMX.

Aunque se menciona el conflicto que generó esta obra, esta investigación pone más atención a los actores detrás de la promoción de esta vía, para dilucidar ¿cómo se gestionó la promoción de estas obras?, ¿Quién la promovió, para qué se promovió y quién se ha beneficiado más con ella?

Particularmente, se seleccionó esta área de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) ya que, al ser una zona conurbada, es gobernada por diferentes instituciones y las

dinámicas (de promoción y construcción) del desarrollo urbano son disimiles y se expresan en el paisaje social.

La forma urbana de la zona conurbada de Huixquilucan corresponde al modelo de expansión basado en la producción de fraccionamientos amurallados y complejos comerciales privados, en donde la escasez de espacios públicos se sustituye con recintos cerrados y amenidades privadas disponibles para quienes las pueden costear.

Para dar respuesta a las preguntas mencionadas, se realizó una revisión bibliográfica sobre estudios de la misma naturaleza en los que se resalta el papel de quienes asumen la promoción de infraestructura. Por otro lado, se realizó trabajo de campo que consistió en visitas al lugar y levantamiento de entrevistas a cinco grupos de actores relacionados con la promoción de infraestructura vial y habitantes de la zona. Además, se llevó a cabo una revisión histórica y bibliográfica que dio cuerpo al contexto general del lugar.

Este documento está dividido en cuatro capítulos. El primero presenta las aproximaciones teóricas que posicionan a esta investigación en la discusión sobre la producción del espacio y los actores detrás de ésta; por otro lado, se hace una revisión sobre los conceptos de la teoría del Régimen Urbano que ayudan a nombrar el fenómeno que se estudia.

Los trabajos revisados se ocupan, entre otros elementos, de las formas como se relacionan los grupos y actores que promueven y producen el desarrollo urbano similares a las observadas en la ZMVM; entre estos, se revisaron trabajos que se sitúan en esta metrópoli y otras ciudades medias en México.

El segundo capítulo contiene una radiografía sobre la situación general del lugar de estudio, se destacan algunos acontecimientos y procesos que dan cuenta de la forma de urbanización en el lugar, así como el papel de los actores involucrados en algunos momentos del proceso de urbanización.

Este capítulo se nutre de información oficial del INEGI, del gobierno del Estado de México y del municipio de Huixquilucan. Además, se incluyen mapas con datos de 2010 y 2020 que ayudan a dar cuenta de la transformación del lugar y de las condiciones generales de las personas que habitan en este. El capítulo presenta también una caracterización de actores con influencia en la

toma de decisiones sobre desarrollo urbano en el lugar. Esta caracterización se basa en la propuesta de la teoría de la Máquina de Crecimiento que divide esos actores en principales y auxiliares.

El tercer capítulo presenta un análisis de los proyectos de infraestructura vial promovidos en el área conurbada de Huixquilucan. Para esto fueron revisadas las manifestaciones de impacto ambiental de cada obra vial contempladas en este estudio. También se identificaron algunos registros de las percepciones de los habitantes del área conurbada, políticos, empresarios y medios de comunicación local respecto a las obras viales y a los posibles actores detrás de la transformación del paisaje urbano.

En el capítulo cuatro se presentan los hallazgos más importantes de este trabajo y se da nombre al arreglo (societal) que ha promovido y colaborado en la producción de infraestructura vial en la zona conurbada de Huixquilucan desde finales del siglo pasado. Destaca que la coalición público-privada que se formó en este lugar es una muy particular, ya que pone al centro de este arreglo al Grupo Bosque Real. Finalmente, se presentan las conclusiones generales de la investigación así como los retos que enfrentó, especialmente en la recopilación de información.

Objetivos, propósitos y preguntas de investigación

El objetivo de esta tesis es identificar el tipo de arreglo (societal) que promovió la construcción de infraestructura vial en la zona conurbada del municipio de Huixquilucan al poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM en adelante), para dilucidar si ese arreglo ha constituido una forma particular de colaboración para el desarrollo urbano que ha estado animada únicamente por intereses privados; o bien, si ese arreglo puede ser útil para propósitos relacionados con el bien común. En particular, esta tesis busca responder, cómo este tipo de coaliciones ha promovido la construcción de un proyecto de infraestructura vial, localizado en el área conurbada de Huixquilucan que en principio parecía responder a un beneficio colectivo, pero que sólo resuelve la conectividad de quienes viven en el complejo (habitacional privado) Bosque Real.

Los propósitos de esta investigación son (I) Identificar a los actores involucrados en la construcción de este proyecto de infraestructura vial y sus intereses; (II) identificar los recursos que estos movilizaron; (III) caracterizar la percepción de los habitantes del lugar respecto a los

actores involucrados y a dicha obra de infraestructura; y (IV) caracterizar el arreglo (societal) entre los actores involucrados en el proyecto de infraestructura vial.

La selección del caso de estudio se basó en la necesidad de conocer cuál es el papel de las élites políticas y económicas, de la ZMVM, en particular fuera de las áreas centrales. El trabajo partió de preguntas muy generales tales como ¿cómo se gestionó la promoción de esta obra?, ¿Quién la promovió, para qué se promovió y quién se ha beneficiado más con ella?

Sin embargo, el acercamiento a notas periodísticas, algunas entrevistas con habitantes y la literatura especializada condujeron a otras preguntas más puntuales. Es por lo anterior que la pregunta central de esta investigación se centra en tratar de responder ¿cómo fue el arreglo (societal) que promovió la construcción de la vialidad Viaducto de la Unidad Interlomas en la zona conurbada de Huixquilucan durante el periodo de 2011-2016?

La hipótesis que acompañó a esta pregunta desde las primeras líneas del trabajo versa sobre que este arreglo se compone tanto de actores públicos como privados que buscan, mediante la producción de infraestructura vial, detonar un proceso de revalorización y desarrollo en la zona conurbada del municipio de Huixquilucan promoviendo el beneficio de grupos económicos específicos.

Capítulo I: Marco teórico-metodológico y fases de investigación

En la segunda mitad del siglo pasado la Ciudad de México concentraba casi toda la actividad industrial en el país, a tal efecto se experimentó un acelerado crecimiento demográfico que provocó la expansión de la mancha urbana. El voraz crecimiento de la ciudad logró acaparar, abruptamente, el suelo marginal de la ciudad, lo que conformó la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

El crecimiento de la ZMVM ha estado orientado, desde 1960, por “nuevas regulaciones y agentes territoriales, junto a la privatización del suelo y una tendencia a la expansión de la propiedad habitacional. . . “(Rodríguez, *et al.*, 2020). Sin embargo, la transformación de este territorio responde a un proceso en el que diversos proyectos de infraestructura convergen con el fin de revalorizar el suelo.

La revalorización del espacio urbano está asociado a los diferentes procesos globales de reestructuración económica y política. Según García, Pombo, y Filomia (2011) “. . . los procesos de producción y consumo del espacio urbano están dominados por una dinámica de acumulación del capital con un extraordinario despliegue en ritmos temporales acelerados. . . [en los que] se observan proceso de fragmentación y jerarquización del espacio. . .” (p.3)

En este proceso de revalorización el capital se arraiga al espacio, García *et al* sostienen que mediante el capital inmobiliario o capital fijado a la tierra se crean nuevas artificializaciones en las ciudades con la construcción de infraestructuras físicas susceptibles de facilitar el movimiento y circulación del mismo capital.

La construcción de infraestructura vial en espacios periurbanos no escapa a este fenómeno, ya que muchas veces su promoción y producción puede detonar un proceso de revalorización al mejorar la conectividad y movilidad de espacios marginales y otros puntos de la ciudad.

En otras palabras, el proceso de revalorización, como señalan Hernández-Puig, (2016) y García,*et al.*, (2011), ha promovido que el mercado decida sobre la política urbana dando como resultado “. . .mercados donde el capital recibe diversos grados de asistencia intergubernamental [visibles] a través de la compensación fiscal, la planificación o los requisitos administrativos” (Kantor, 1997, p. 350, traducción propia).

Así el objetivo de conectividad y movilidad que pueden ofrecer los proyectos de infraestructura vial se supedita a los intereses particulares de grupos de actores que, bajo una lógica de mercado, buscan maximizar sus beneficios mediante la revalorización y aprovechamiento del suelo urbano.

En el área conurbada de Huixquilucan (ACH en adelante) la producción del espacio, al menos desde la segunda mitad del siglo XIX, se ha centrado en la construcción de recintos residenciales y proyectos de infraestructura vial que los conecten con el resto de la ZMVM. La mayoría de estos proyectos inmobiliarios están dirigidos para población de clase media alta y clase alta.

El Viaducto de la Unidad Interlomas es una obra de infraestructura vial que se construyó en el ACH y aunque esta obra tenía como objetivo reducir los tiempos de traslados y desahogar el tránsito vehicular en la zona, rápidamente dejó ver que su verdadero objetivo era conectar al recinto residencial Bosque Real con el resto de vialidades del ACH y de la ZMVM.

Como era de esperarse, la construcción de la obra trajo consigo una cristalización de intereses en la que un pequeño grupo de agentes a favor de la construcción del viaducto se sobrepuso a la organización de habitantes de la zona tradicional y popular del ACH que se oponían la construcción de dicha infraestructura.

A pesar del esfuerzo que los vecinos hicieron para oponerse a la construcción del Viaducto de la Unidad Interlomas, la obra se terminó y hoy se encuentra en funcionamiento. La investigación pone atención a este caso porque, aun considerando las particularidades del lugar, el triunfo del proyecto sobre la oposición de los vecinos supone la movilización de recursos de alto valor que favorecieron la toma de decisiones para producir esta infraestructura en el área conurbada.

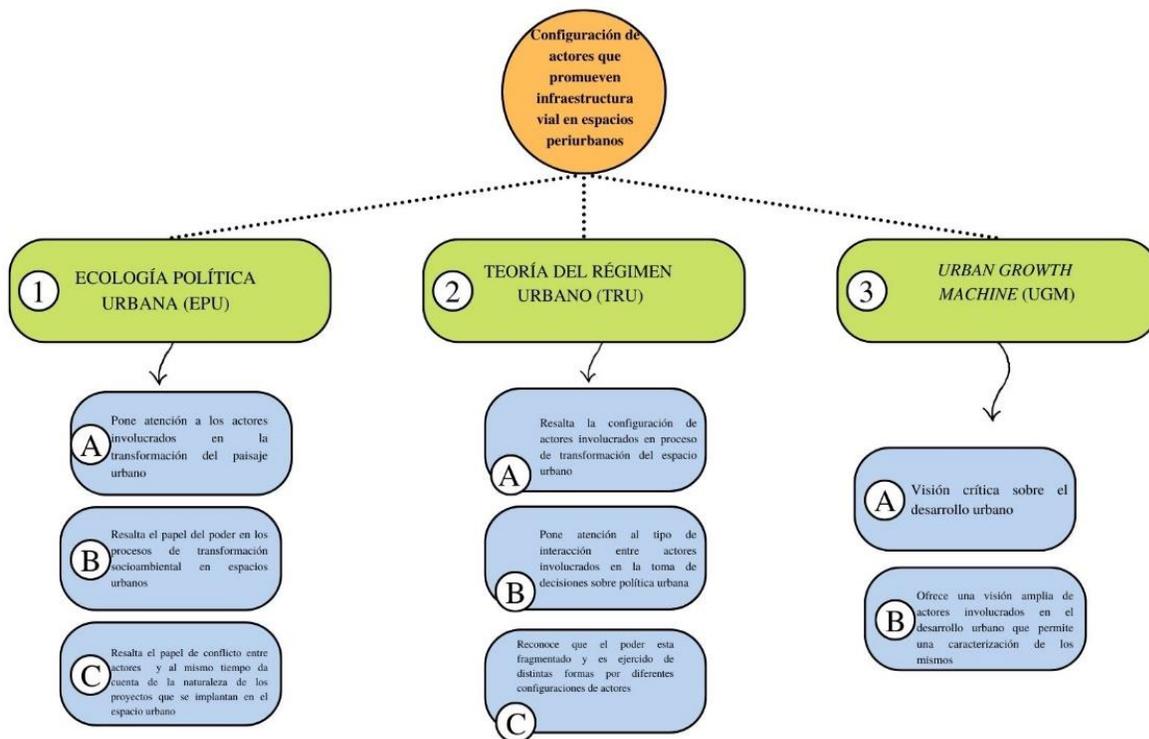
Podría pensarse que fue la acción de algunos actores privados (con una posición de poder privilegiada), la movilización de recursos —tanto materiales, como sociales—, y las características socio-políticas del lugar las que explican cómo una obra tan grande que beneficia a tan pocos se erigió y funciona en la zona.

Conviene poner atención, sobre todo, a los actores involucrados en la toma de decisiones para resaltar la manera en que se organizan y relacionan quienes conforman este grupo. Así, lo que interesa a esta investigación es explicar cómo algunos cambios en el paisaje periurbano están

determinados por las dinámicas de poder entre actores insertos en estructuras pláticas y empresas privadas.

Es por lo anterior, y como se muestra en la figura 1, que se recurre a la aproximación de la Ecología Política Urbana (EPU en adelante) para situar la investigación en la discusión sobre la transformación del paisaje urbano y la influencia de actores poderosos en este proceso de transformación. Esta disciplina resalta el papel de las condiciones materiales y el medio físico en las relaciones sociales.

Por otro lado se recurre a la caracterización de actores principales y auxiliares que propone la teoría de la máquina de crecimiento urbano (*urban growth machine*) ya que resalta, en lo particular, a los involucrados detrás de la toma de decisiones sobre política urbana. Por último, la aproximación principal de la investigación se apoya de la teoría de régimen urbano ya que, por una lado, ésta permite identificar y caracterizar el tipo de arreglo (societal) detrás de la construcción



de esta obra de infraestructura vial en el ACH y, por otro lado, permite dar cuenta de los recursos movilizados por la coalición en el poder que la promovió.

Figura 1. Esquema general de aproximaciones teóricas al problema de investigación. Fuente: elaboración propia

La Ecología Política Urbana en el estudio de la transformación del paisaje urbano

Una de las aproximaciones más comunes que trata la transformación del paisaje urbano y su relación con los grupos en el poder es la visión que ofrece la EPU. Ésta “es una disciplina. . . que proporciona un enfoque multidisciplinario y una metodología innovadora para el análisis del cambio socioambiental que tiene lugar en asentamientos urbanos” (Domene, 2006, p.167).

La EPU resulta de gran utilidad porque considera “que las mayores barreras para conseguir ciudades sostenibles son también políticas, y los objetivos y las posibilidades de conseguirlos están sujetos a relaciones de poder” (Lake y Hanson, 2000; Swyngedouw, 2004; en Domene, 2006, p169).

La EPU, según Domene (2006), analiza las características políticas, sociales, económicas, culturales y ambientales que producen un determinado paisaje urbano, y también pone atención al “examen de la estructura y la organización de las relaciones de poder y la expresión social e insitucional de estas relaciones” (p. 167)

Así, los trabajos de investigación de Urquijo y Sánchez-Sepulveda (2014); Ávila (2014); Vargas (2014) y Santos (2012), inscritos en el marco de la EPU, señalan que muchas veces, para el caso de ciudades medias en México, son grupos de élite quienes, mediante la movilización de recursos económicos, sociales y políticos logran apropiarse de recursos ecosistemicos de la comunidad y aprovecharlos para sus propios fines.

Estas investigaciones se centra en que la forma en que se determina la expansión y el crecimiento urbano apela a la formación de coaliciones entre élites del sector público y privado. Esta visión pone atención al intercambio que hay tanto al interior de la coalición, como hacia fuera, además resaltan el papel de la comunidad y los procesos de resistencia ante los proyectos de expansión y de apropiación del espacio.

Ejemplo de lo anterior es el trabajo de Ugalde y Vera (2019), éste pone atención a los proceso de oposición comunitaria a diferentes proyectos que implican una intervención a gran escala en el espacio urbano (pp. 449-450). Además de los agentes involucrados y la cristalización

de intereses, en este trabajo se resalta las particularidades del lugar donde se pretenden establecer dichos proyectos de expansión urbana.

Por otro lado, el trabajo de Castañeda (2020) sobre la construcción de un viaducto que conecta la zona sur-este de Interlomas con la carretera Naucalpan-Toluca y la zona poniente de la ZMVM también resalta las particularidades del lugar donde se quieren establecer proyectos de infraestructura a gran escala a costa del medio ambiente físico. Este trabajo es importante para esta investigación ya que da cuenta del caso de estudio que aquí se investiga.

En su trabajo, Castañeda (2020) trata de dar cuenta del proceso de resistencia que emprendieron diferentes grupos comunitarios de la zona ante la construcción de esta gran obra vial, y cómo es que esta organización se compuso de una diversidad de actores que, de entrada, parecían totalmente contrarios.

Castañeda (2020) muestra, de manera somera, cómo la construcción de una obra vial puede resultar en una cristalización de intereses, en donde el uso del paisaje urbano y los recursos ecosistémicos del lugar¹ están al centro de la contienda. Por otro lado, como ya se advirtió este trabajo sirve como fuente fundamental para esta investigación porque muestra algunos momentos del proceso de construcción del Viaducto de la Unidad Interlomas y es uno de los pocos trabajos que echan luz sobre las condiciones generales del ACH.

Así, con la visión de estos trabajos se pone especial atención a la configuración de actores que promovió la construcción del Viaducto de la Unidad Interlomas, no solo para dar cuenta del proceso de transformación en el paisaje conurbado, sino también para tratar de mostrar como determinadas configuraciones de actores producen disparidades en la producción del espacio urbano.

Con la aproximación que ofrece la EPU se destaca la relación que se establece entre las diferentes coaliciones, su relación con el medio ambiente físico y la toma de decisiones respecto a

¹ Es importante mencionar que en Interlomas el estudio de las áreas naturales y los recursos ecosistémicos es escaso. El lugar tiene la particularidad de haberse avocado, desde la segunda mitad del siglo XX, a la construcción de residenciales para población de altos ingresos y servicios para abastecerlos, lo que ha dejado de lado tanto la producción del espacio público, como el acceso a recursos ecosistémicos. El ejemplo más claro de esta situación es la construcción del residencial Bosque Real que, desde sus orígenes, tiene como objetivo ofrecer a los habitantes de altos ingresos el estilo de vida *country* en el que el contacto con la naturaleza y la seguridad son los mayores atractivos.

política urbana. Así, al hablar de relaciones sociales insertas en el proceso de apropiación y aprovechamiento del paisaje urbano se hace referencia a la conformación de grupos en el que las posiciones de poder y recursos determinan el triunfo o fracaso de los objetivos del grupo.

El enfoque *Urban Growth Machine*

Para centrar la atención a las situaciones particulares donde se llevan a cabo proyectos que transforman el paisaje urbano y resaltar la configuración de actores con gran capacidad de agencia en la toma de decisiones, se recurre a la clasificación de actores que propone la teoría de la máquina de crecimiento (UGM por sus siglas en inglés).

Esta aproximación propone una visión más crítica sobre el desarrollo urbano basada en los aportes de Molotch y Logan, 1987; 2007; y Farahani, 2017,. la postura de la UGM resalta que el desarrollo urbano, “. . . [no solo se centra en] la industria inmobiliaria, [sino que] hay coaliciones de distintos actores que inciden en el crecimiento de la ciudad” (Molotch y Loga, 2007, p.62).

La UGM, sostiene Farahani (2017), tiene como base la relación antagónica entre los residentes, como usuarios de lugar, y los empresarios, pero también trata de mostrar las coaliciones de crecimiento que se forman para intensificar el valor de cambio de lugar en espacios urbanos. Estas coaliciones tienen objetivos entrelazados y centrados en el crecimiento tanto económico, como de poder de distintos agentes.

De esta forma, y bajo los supuestos de la UGM, conviene mirar al tipo de actores involucrados en la coalición, ya que por un lado hay agentes auxiliares que dan apoyo a las coaliciones detrás del crecimiento urbano, y por otro lado hay grupos de interés que buscan un mayor crecimiento de la ciudad mediante el uso de marcos insituacionales urbanos que intensifican el uso de la tierra con el fin de maximizar las ganancias.

Además, como sostiene Farahani (2017), la metáfora de la UGM sobre la rápida urbanización desigual se basa en un análisis detallado de la urbanización en América del Norte donde la situación política, cultural, legal y social hacen posible este tipo de coaliciones heterogéneas en su composición pero con objetivos de crecimiento similares.

Por otro lado el caso de México no está muy lejos de lo que sucede en norteamérica, ya que los vínculos entre instituciones públicas y agentes privados son, en ocasiones, tan sólidos que logran aprovechar las laxas normas que regulan la producción del espacio urbano. Prueba de ello está en la construcción de proyectos urbanos que lejos de beneficiar a la sociedad de manera discrecional, se focalizan en atender las necesidades particulares de un determinado, y reducido, grupo de personas.

La UGM, según Molotch (1993), se introdujo como una alternativa a las teorizaciones sobredeterministas, economicistas, totalistas y estructuralistas en la economía política urbana. La UGM se basa en la teoría de la estructuración que, *grosso modo*, reúne a las estructuras y agencias humanas que constituyen la urbanización de finales del siglo pasado y que aún hoy se manifiestan en el paisaje urbano.

Algo igual de destacable, sobre todo por el interés de esta investigación, es que la UGM pone especial atención en el entorno local y resalta el interés en que “los empresarios locales son quienes más participan en las políticas urbanas locales, en particular los empresarios en inversiones de propiedad, desarrollo, y en financiamiento de bienes raíces (Spaulding, 1951, Mumford, 1961 y Dalton, 1970, en Logan y Molotch, 2007, p.62).

Es así que bajo la visión de la UGM, podría pensarse al Viaducto de la Unidad Interlomas no solo como una infraestructura vial destinada a atender un enclave de residenciales de clases medias altas y altas, sino que logra interrogarse al respecto si esta obra vial se inserta en un proyecto más amplio de revalorización del suelo metropolitano en el que una diversidad de actores, entre ellos grupos inmobiliarios, han entretejido intereses y han aprovechado diversos recursos para llevarlo a cabo.

Los conflictos en la ciudad y la toma de decisiones son vistos desde la UGM como un intercambio cerrado en el que sólo los funcionarios electos pueden enfrentar a una “comunidad empresarial que está bien organizada, provista de una serie de recursos desplegados e inclinada a actuar en nombre de planes tangibles y ambiciosos que son mutuamente beneficiosos para sus propios miembros” (Stone, 1984:292 en Logan y Molotch, 2007, p.63).

La aproximación de Molotch (1993); Logan y Molotch (1987;2007) insiste en poner atención a la diversidad de actores que participan en estos intercambios y conflictos, estos se dividen entre actores principales y auxiliares. Del lado de los actores principales están los:

- Políticos: al interior de este grupo hay, señalan Molotch y Logan, una diversidad de políticos, están los que además de cumplir su función cívica buscan crear grandes fortunas para ellos mismos, también están aquellos que además de estar en una posición como político, tienen negocios o empresas que apuestan por el intereses del crecimiento local², y están aquellos políticos quienes tienen acceso o pueden conectar a políticos nacionales con la coalición dominante para que haya una suerte de *lobby* nacional.
- Medios de comunicación locales: Su trabajo se centra en mostrar una imagen favorable hacia afuera y así, entre tanto, llamar la atención de nuevos inversionistas. Este agente utiliza con cautela su capacidad para plantear problemas. Resultan de mucha utilidad también para “legitimar” el actuar de la coalición cuando se trata de un gran proyecto.
- Empresas de utilidades: Pueden ser líderes de agencias públicas, cuasipúblicas e independientes, como los servicios públicos. Estos se concentran en estadísticas del crecimiento y defensores de un cierto tipo de crecimiento o distribución del crecimiento (*Ibid.*, p.73)

Del lado de los agentes auxiliares están las:

- Universidades
- Museos, teatros y exposiciones
- Trabajadores organizados (sindicatos)
- Empleados autónomos y pequeños minoristas
- Capitalistas corporativos

Resalta de los agentes auxiliares, sobre todo para esta investigación, los trabajos de Clark, 1983; Johnson, 1983; Beanfield, 1961; Dahls, 1961 y Dohmhoff, 1978 sobre el caso

² Esta situación se asemeja a lo que se observa en muchas partes de América Latina. En particular, para el caso del ACH, podría haber la presencia de estos actores particulares. Como se mostrará más adelante, los representantes político-administrativos del municipio tienen esta particularidad.

norteamericano, la creación de algunos centros educativos está relacionada, en principio, con la creación de un campus universitario que atrae una gran cantidad de inversiones, y, segundo, la llegada de estudiantes y los servicios que estos requieren.

Para el caso de México el trabajo de de Puente (2018) y el de Mejorada (2017) dan cuenta del proceso de revalorización y expansión urbana al poniente de la Ciudad de México. En estas investigaciones se resalta el papel de instituciones de educación superior (la universidad Iberoamericana y el Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey campus Santa Fe) involucradas en la transformación del paisaje urbano; así mismo se pone atención a la justificación de crear vías de comunicación, como el caso de la super vía, para atender la necesidad de los alumnos que asisten a estas escuelas.

Para el caso del ACH, en particular para el caso de Bosque Real, la llegada del proyecto Ciudad UP da muestra de la presencia de este agente auxiliar en el proceso de expansión urbana que, desde principios de este siglo y hasta hoy, se desarrolla en la zona y ha involucrado a una gran cantidad de agentes, tanto públicos, como privados.

Aunque la máquina de crecimiento logra mostrar, al menos de manera superficial, la interacción y configuración de actores que conforman la coalición en el poder, esta aproximación teórica debe tratarse con cuidado ya que, como se ha señalado, puede imputar el crecimiento urbano a un agente particular considerando al resto de implicados como actores secundarios lo que dejaría de lado el objetivo principal de este trabajo de investigación que es el de dar cuenta sobre el arreglo (societal) detrás de la promoción de infraestructura vial.

La *Urban Regime Theory* en los estudios de los grupos de poder

A pesar de que se ha pasado revista de algunas disciplinas y aproximaciones teóricas que ponen atención a la influencia que tienen los actores en la producción del paisaje urbano, esta investigación busca poner al centro del análisis la configuración de actores detrás de esta producción del paisaje. Es así que se recurre a los trabajos de Fainstein y Fainstein, 1983; Elkin, 1987; Stone, 1989, 1993; Lauria, 1999; Mossberger y Stoker, 2001, Kilburn, 2004; Casaellas, 2005; Díaz, 2010; David, 2018, asociados con la teoría del régimen urbano (TRU).

La TRU pone especial atención a cómo distintos actores, en constante pugna por acumular y aplicar poder político, establecen coaliciones y relaciones particulares de intercambio y negociación que les permiten tomar decisiones encaminadas, la mayoría de las veces, al desarrollo urbano y económico a escala local.

Esta teoría tiene su origen “en la transición del capitalismo dirigida hacia la privatización de diversas funciones del Estado. . . y la aparición de nuevos agentes privados convertidos en gestores. . . de servicios urbanos para la ciudad” (Bassols, p. 29). La TRU ofrece elementos para la mejor comprensión de las complejas y dinámicas modalidades y relación entre actores en materia de política urbana que se venían gestando desde el siglo pasado.

La aproximación desde la TRU para este caso de estudio es adecuada por dos razones: por un lado, señala Díaz Orueta (2010), identifica la conservación de un régimen imperante que fomenta el crecimiento económico (*caretaker*) y, por otro lado, resalta la configuración de actores y sus intereses en la producción del crecimiento económico y la transformación del espacio urbano (*developmental*)

La teoría de régimen urbano “trata de . . . descifrar los mecanismos de construcción de las decisiones colectivas sobre el desarrollo urbano, identificando los actores determinantes, y las razones de su preponderancia” (Lauría, 1999 en Díaz, 2010, p. 277). Las dos principales corrientes de esta teoría tienen sus orígenes en los trabajos de Stone (1989) y Mollenkopf (1992). Según Bassols (2006), el primero formuló el modelo del régimen urbano y resaltó el papel de las relaciones entre actores gubernamentales y no gubernamentales en las coaliciones políticas y, también puso atención en cómo se estructura un peculiar juego de valores para obtener y ejercer poder político.

La aproximación de Stone (1989) “difiere de la aproximación estructuralista en cuanto a que la toma de decisiones no está regida por una ley absoluta en cuya cúpula se encuentra invariablemente el gran poder de la empresa privada. . . la toma de decisiones es de carácter fragmentado y no necesariamente jerarquizado” (Bassols, 2006, p. 27), la TRU logra ampliar la explicación que la maquina de crecimiento ofrece sobre el desarrollo local.

Por otro lado, Mollenkopf propone “una síntesis teórica que combine propuestas de los enfoques para tratar el tema de las políticas urbanas, el pluralista y el estructuralista, de modo que

formula el concepto de coalición política dominante. . . que permite una certidumbre en el proceso de negociación entre actores políticos, económico y organizaciones sociales” (Mollenkopf, 1992, pp. 27-28). Sin embargo, esta investigación se guía por la noción de régimen urbano que ofrece Stone (1998), entendiéndolo como “los arreglos informales mediante los cuales los organismos públicos y los intereses privados funcionan juntos para tomar y llevar a cabo las decisiones de gobierno” (Stone, 1989, p. 6). El autor destaca que si bien estos arreglos formales varían según el tipo de comunidad y sus características, se verán impulsados por (I) el aclance institucional³ y, (II) la cooperación⁴.

Esta definición contempla, según Bassols (2006), un marco institucional y la cooperación de los diversos participantes para alcanzar decisiones y emprender acciones que soporten tales decisiones. Al hablar de régimen urbano se da por sentado, sostienen Bassols (2006) y Guarneros (2006), primero, que hay acuerdos informales entre actores y, segundo, que para la toma de decisiones sobre política urbana se deben ponderar tres cuestiones:

1. El tipo de actores encargados de realizar la coalición gobernante,
2. La forma en que se gesta la coalición, vista como un proceso, y
3. Las consecuencias que acarrea que cierto tipo de actores impulse la alianza política (coalición), así como los procedimientos por los cuales se logra (la coalición).

También se tendría que considerar que el régimen urbano cuenta con “(a) un marco institucional que soporta las decisiones del grupo; (b) una cooperación de los diversos participantes (mediante incentivos selectivos), y (c) una agenda comprometida para llevar a efecto los proyectos sustantivos” (Bassols M. , 2021d, p. 41).

Esta visión clásica del régimen urbano, sostiene Bassols (2021), reconoce que

“los gobierno locales. . . no poseen por sí mismo la capacidad suficiente para gobernar. Por esa razón, deben recurrir a coaliciones políticas en las cuales hay grupos privados dominantes que proporcionan el soporte estratégico del equipo de gobierno. Tal coalición se constituye como un régimen, el cual,. . . tiene la característica adicional de conformarse bajo un largo periodo, durante el cual se comparten e intercambian recursos. No se trata de un orden jerárquico de poder, sino. . .

³ Stone (1998) lo define como “la necesidad de tener un amplio alcance de instituciones para movilizar los recursos necesarios para implementar y tomar decisiones de gobierno (traducción mía de la p. 6)

⁴ Para Stone (1998) la cooperación es la “coordinación para que los diversos participantes de este tipo de coalición tomen decisiones y, sobre todo, mantengan la acción y colaboración en esas decisiones” (traducción propia de la p.6)

de una colaboración mutua. [En la que] el transcurso del proceso se construye una agenda de largo plazo que expresa un conjunto de objetivos e intenciones preferentes, cuyo valor es proporcionar una cierta cohesión al régimen urbano” (p. 41).

Es importante aclarar que la investigación desde la TRU es más común en ciudades del llamado norte global, pero también puede ser útil para analizar las ciudades de América Latina. El tipo de régimen urbano que más se asemeja a la realidad que se estudia aquí podría ser la del denominado “de desarrollo”, ya que tiene una agenda basada en la expansión y desarrollo de la ciudad, anclada en el poder sistémico que brinda la comunidad de negocios local.

La visión que ofrece la TRU sobre el marco institucional y la cooperación entre actores se apoya de la caracterización de actores que ofrece la UGM para lograr reconstruir las redes de colaboración que hay entre actores involucrados en la promoción y producción de infraestructura vial en el caso de estudio.

Otro aporte que se rescata de la TRU es su visión del poder. De modo que en las ciudades capitalistas el poder es

“complejo y fragmentado, pues las instituciones y los actores están envueltos en una intrincada red de relaciones sociales y de intereses en pugna que limitan la capacidad del Estado para ejercer autoridad y control. La ausencia de consenso se deriva del contexto anterior, lo cual obliga a plantear estrategias puntuales dentro de la coalición política dominante para intentar resolver problemas derivados de la imagen pública del gobierno” (Bassols, 2006, p. 28)

De modo que al utilizar la aproximación de la TRU se debe tener cuidado para no caer, como señalan Mossberger y Stoker (2001), en el provincialismo, en el *degreeism* o en una interpretación equivocada de régimen urbano lo que podría hacer difusa y distorsionar la realidad que se investiga.

El régimen urbano, en palabras de Bassols (2006), “tiene que concebirse desde una aproximación dinámica desde la cual se ponderen los medios por los cuales las fuerzas por el cambio y las fuerzas por la continuidad, se enfrentan mutuamente” (p. 31). No es que se trate de una lucha latente entre diferentes grupos por el poder, sino de una aproximación que permite

identificar, por un lado, un flujo continuo de actores y, por otro, las relaciones exitosas y de fracaso que se inscriben en un “modelo de producción social de poder”⁵ (*ibidem*, p. 32).

Es mediante los regímenes, según Guarneros y Bassols (2006), que se constituye una forma de acción colectiva por medio de la cual se realiza la democracia; por otro lado, la figura de régimen urbano necesita, forzosamente, de arreglos en el que ciertos elementos de la comunidad (en su mayoría sector privado) estén comprometidos en la producción de resultados públicamente significativos.

Así, cuando los “. . . agentes privados asuman acciones que corresponden, al menos en el ideal o por ley, al gobierno es un indicador, primero de una cohesión de ciertos grupos y, segundo de una característica de un régimen urbano” (*ibidem*, p. 33). De este modo, podría parecer que es en la escala local donde podría explicarse la toma de decisiones sobre política urbana desde la teoría del régimen urbano.

Numerosos trabajos desde la TRU exploran casos de estudios en ciudades de Estados Unidos y el Reino Unido, (Stone, 1989; Kantor *et al.*, 1997; Sites, 1997; Dwindig *et al.*, 1999); estos trabajos han fortalecido el contenido de la teoría y abonado al desarrollo de diferentes tipologías de régimen urbano.

Sin embargo, para el caso de América Latina, y en particular de México, la TRU se ha usado muy poco para explicar el fenómeno detrás de la toma de decisiones sobre políticas urbanas y la transformación del paisaje urbano. Pueden mencionarse los trabajos en México de Bassols (2006); Guarneros (2006); Arzaluz (2006; 2006b); García-Ortega(2006); y David (2018).

El trabajo de esta última (David, 2018), sobre la coalición estable entre grupos inmobiliarios y el gobierno multiescalar en la ZMVM, dibuja una aproximación un tanto tradicional desde la TRU, ya que identifica a los actores detrás de la toma de decisiones sobre política urbana y su

⁵ En palabras de Bassols (2006) este modelo es un presupuesto central en el análisis del régimen urbano, también es una forma de apreciar el fenómeno de la democracia en las sociedades capitalistas avanzadas. Cabe destacar que este modelo representa, al menos para este trabajo de investigación, una de las variables más importantes en la construcción del análisis ya que, a diferencia de otros casos, para el caso de Huixquilucan este modelo de producción social del poder responde no solamente a un modo de representación popular, sino que se puede hablar de modos de representación distintos al democrático en el que la presencia de grupos de poder es decisiva para la toma de decisiones y la continuidad, o no, de proyectos comunitarios.

modus operandi. Resulta que son estos actores, como se menciona en la mayoría de los trabajos anglosajones, los que están detrás de la toma de decisiones en la política local urbana.

David (2018) habla de régimen urbano cuando se presenta una coalición estable y de larga data entre autoridades públicas y actores privados, que combinan sus recursos para guiar un gobierno urbano. Destaca tres elementos de esta coalición, i) un sistema de favores que liga a los actores privados y públicos entre ellos mismos; ii) relaciones interpersonales; y iii) la necesidad, para las autoridades públicas, de tener empresas con experiencia y solidez financiera (p. 536-537).

Por su parte, el trabajo de Bassols (2006) se centran en el caso de Monterrey y su zona metropolitana. Si bien este trabajo da cuenta de un esquema detallado para emprender investigación desde la TRU, se pone especial atención en algunas categorías que resultan de utilidad para este caso de estudio como son:

- El examen de los **mecanismos bajo los cuales se mantiene la cooperación**, al momento de ser confrontada con el proceso de cambio social y con el flujo continuo de nuevos actores (Bassols, 2006, p.41);
- El modelo de producción social del poder;
- La noción de nichos de mercado⁶ en la ciudad global (concepto propuesto por Kantor, Savitch, y Vicari en 1997);
- Las condiciones históricas e institucionales que determinan la posibilidad de maniobra y configuraciones que los políticos locales emprenden para movilizar la cooperación política (contextos de negociación);
- La incorporación de actores no gubernamentales y su combinación con la propuesta de la UGM potencian el análisis de la configuración de grupos; y
- Una visión novedosa, al menos para el caso de México, de cómo se configura el poder, en particular en zonas urbanas contemplando el fenómeno metropolitano.

Estos aportes resultan convenientes ya que desde la TRU es posible identificar la coalición de agentes que han promovido un proceso de revalorización y han modificado, de manera radical,

⁶ La noción de nicho de mercado surge de planteamientos de Sassen (1988,1991) en el que, según Kantor (1997), se reconoce que la posición del mercado está determinada por circunstancias o fuerzas fuera del control local que hacen que las ciudades sean más o menos atractivas para los inversionistas privados. Así “la fuerza de ese nicho está determinada por la ubicación, el transporte o la concentración de servicios especializados (alta tecnología, finanzas corporativas y sedes)” (Sassen, 1991,1988, en Kantor, 1997, p. 351, traducción propia).

las dinámicas comunitarias desde finales del siglo pasado en Huixquilucan, dando como resultado una producción desigual del espacio urbano.

Es así que, desde la TRU, como señala Bassols (2006) y Guarneros (2006), se puede:

- Poner énfasis en la interdependencia de las fuerzas gubernamentales y no gubernamentales en el problema de la cooperación y coordinación entre ambos actores; y
- Desde la visión que resalta Storke (1995), dirigir la atención a las condiciones bajo las cuales surgen coaliciones políticas duraderas que persiguen propósitos públicos y acompañan a las tareas y funciones del aparato estatal (formas de producción social del poder).

Sites (1997) sostiene que la TRU logra dar cuenta del desarrollo urbano como un proceso “volitivo y activo más que como el simple efecto residual de la urbanización o bien de las fuerzas de mercado capitalista” (Bassols, 2006, p. 41). Por otra parte esta teoría ayuda a identificar a los funcionarios públicos como actores que “. . . pueden alterar el desarrollo local [en especial el paisaje urbano local], así como las coaliciones electorales tienen la posibilidad de jugar un rol en la definición de las prioridades del régimen (Sites, 1997, p. 539)

La TRU también enfatiza “la dinámica de la toma de decisiones para explicar las políticas de desarrollo económico” (Bassols, 2006, p. 47). No se trata únicamente de considerar los factores contextuales y la configuración de actores, sino de identificar los arreglos (formales e informales), intercambios y negociaciones que se dan entre los actores insertos en el régimen.

Así, al igual que Sites (1997) esta investigación emprende esfuerzos para que los actores locales⁷ (como organizaciones financieras, desarrolladores inmobiliarios o grupos comunitarios) sean dimensionados. Esto permite poner de relieve la visión de la financierización en la que se resalta la vulnerabilidad de las ciudades contemporáneas ante las fuerzas del mercado y la diversidad de actores presentes en las políticas de desarrollo urbano.

⁷ Para el caso de estudio destaca la presencia de grupo Bosque Real (como una de las más fuertes inmobiliarias en la zona) y la presencia de distintos empresarios y organizaciones vecinales con presencia en el municipio.

Guarneros (2006); Bassols (2006); Kantor *et al* (1997); Sites (1997) y Savitch y Vicari (1999), sugieren que hay tres grandes factores que inciden en el éxito de un régimen urbano, éste debe poseer control de:

- a) las condiciones institucionales del funcionamiento democrático;
- b) las condiciones de mercado; y
- c) el contexto intergubernamental que envuelve a las ciudades.

A pesar de todas las bondades que la TRU ofrece, se reconoce que esta teoría tiene limitaciones, en especial si se habla de un contexto nacional como el de México y sus localidades. La primera limitación tiene que ver con que la aproximación desde la TRU desdibuja la situación nacional e internacional en la que se sitúa el caso de estudio, en tanto que esta teoría pone especial atención en el entorno urbano local.

Sin embargo, esta limitación podría dejar de lado un sinnúmero de situaciones. Un ejemplo de esto puede ser la diversidad de actores detrás de la toma de decisiones sobre política urbana, en especial en la arena local, ya que casi siempre son actores privados con influencia nacional e internacional los que guían el desarrollo a esta escala.

Prueba de lo anterior son las “. . . figuras de gestión urbana, a través de asociaciones público privadas, que emulan la figura del *City Manager* de algunas ciudades estadounidenses y algunos programas de urbanización europeos [en las que]: el Estado aporta el suelo y la infraestructura, y los privados [(en su mayoría extranjeros)] las inversiones” (Delgadillo, 2016, p.115)

A este respecto, algunos ejemplos de lo anterior pueden ser la agencia inmobiliaria y de servicios del GDF: Servicios Metropolitanos Sociedad Anónima de Capital Variable, la Agencia de Promoción, Inversión y Desarrollo para la Ciudad de México, pero la que más sobresale es el del Sistema de Actuación por Cooperación que, según Delgadillo (2015), se centró en la construcción de los puentes para dar accesibilidad vial a Santa Fe en el que el sector privado financió la obra y el gobierno local del Distrito Federal (1997-2000) en permuta le dio un terreno en de casi 39 hectáreas.

Esta permuta “fue calificada como un negociazo porque esa vialidad revalorizó el predio recibido a cambio de construir los puentes. Es decir, se permitió la urbanización de tres barrancas

de suelo de conservación ecológico, para la construcción de un puente que al gobierno no costó nada” (*idem*).

Destaca que para la mayoría de los proyectos que estas agencias y sistemas de cooperación promovieron, fueron, en su mayoría, empresas privadas de capitales transnacionales las que tomaron el control de estos proyectos y que formaron redes de colaboración con el sector público que aún hoy en día logra manifestarse en la forma urbana de algunas metrópolis en México.

La segunda limitación se refiere a la aseveración de la TRU sobre la eficacia del gobierno local. Según Cox (1997, ésta “depende en gran medida de la cooperación de los actores no gubernamentales y de la combinación de la capacidad estatal con los recursos no gubernamentales” (p. 99). Sin embargo, la teoría del régimen urbano tiene deficiencias al hablar de cooperación entre actores interesados en el desarrollo económico, pues esta cooperación, se supeditada al lugar donde ocurren las relaciones sociales, nubla el papel de la agencia tanto del individuo como del grupo que se conforma la coalición⁸.

La tercera tiene que ver con la incapacidad de la teoría por caracterizar a los actores involucrados en el régimen más allá de públicos y privados, así el aporte teórico de la teoría de la máquina de crecimiento ayuda a nombrar y categorizar a los actores involucrados en régimen, y logra poner al centro los recurso de los que estos actores movilizan para cumplir sus objetivos.

Con ese propósito, este trabajo se apoya en algunos postulados de la Teoría del Régimen Urbano para resaltar el papel que tienen los arreglos entre diferentes actores y al mismo tiempo enfatizar la forma en que estas configuraciones se gestan y modifican sin descuidar su actuar en la toma de decisiones como se muestra en la figura 2.

⁸ Al respecto, y como sugieren Lauria (1997), la propuesta teórica de habitus de grupo de Bourdieu (ver Bourdieu; 2021; 2019; 2009) lograría dar fuerza al acto racional que interviene tanto en las “estrategias de cooperación de los actores al interior del grupo, como en las estrategias de la coalición en el gobierno” (Bassols, 51). Sin embargo, est esfuerzo escapa de los objetivos del presente trabajo

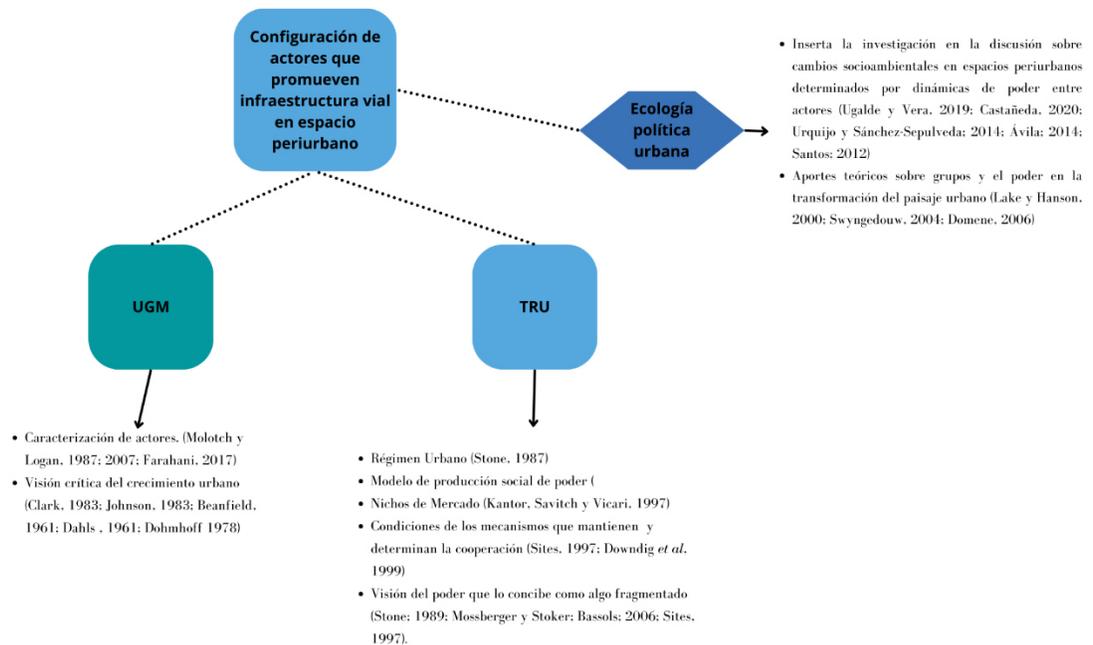


Figura 2 Esquema jerárquico de aproximaciones teóricas y aportes para el caso de estudio. Fuente: elaboración propia.

Apartado metodológico y fases de investigación

El trabajo de investigación que se presenta estudia la configuración de actores que han promovido y apoyado en la construcción de infraestructura vial en el área conurbada de Huixquilucan durante el periodo de 2012 a 2021, esto mediante un estudio cualitativo que se nutre de entrevistas a cuatro tipos de actores⁹ claves y la revisión documental. A continuación en la figura 3, se presenta el esquema general de la problematización y contextualización del caso de estudio.

⁹ El primer actor clave son los medios de comunicación locales o periodistas locales, el segundo, se compone de actores de gobierno o funcionarios activos del gobierno local, el tercero, se compone por empresarios locales y, el cuarto y último grupo de actores, se compone por la sociedad civil, en particular exfuncionarios del gobierno local o líderes vecinales.

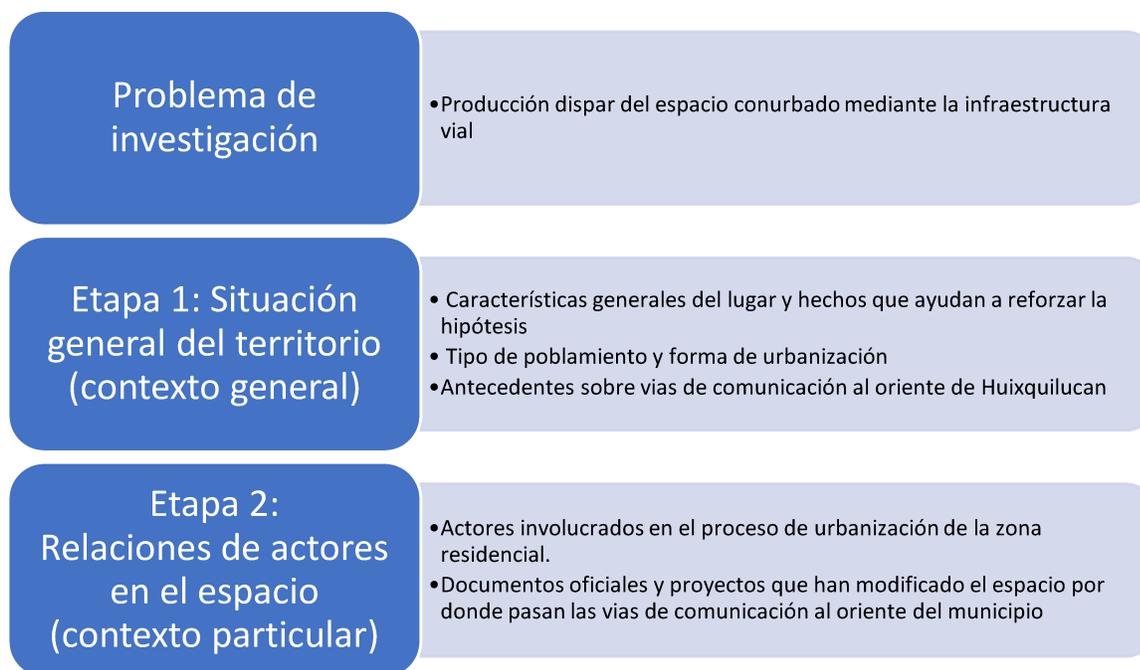


Figura 3 Esquema general sobre problematización y contextualización del caso de estudio. Fuente: elaboración propia

Así, esta investigación trata de cumplir con sus objetivos mediante una aproximación cualitativa que se sirve de técnicas como el análisis documental y las entrevistas semiestructuradas. Además de que esta investigación se asume como un estudio descriptivo cualitativo en el que se privilegia “. . . descripciones rigurosas de los fenómenos. . . , [ya que se busca] saber el quién, qué y dónde de los eventos” (Sandelowski, 2000, p. 339 en Aguirre y Jaramillo, 2015, p. 181).

Debe señalarse que los primeros esbozos de esta investigación distaban un poco de lo que se presenta. Las primeras versiones ponían al centro a los grupos de élite y su acción sobre la toma de decisiones de política urbana. Luego, surgieron algunas dificultades para investigar, ya que resulta difícil acceder a información respecto de estos grupos, sin mencionar lo ambiguo que es llamar élite a un grupo de actores heterogéneos que influyen en la toma de decisiones de política urbana y que, al mismo tiempo, aglutina diferentes intereses que no muchas veces son compartidos.

Incluso la opción de hacer un análisis sobre las trayectorias de vida, tanto políticas como familiares, de los actores que conforman los grupos de poder en determinados espacios, como los trabajos de Roderic Ai Camp (2006; 2011), resultaría muy complicado y tardado.

Al mismo tiempo es evidente la falta de información respecto a los intereses que orientan las decisiones de estos grupos respecto a política urbana. Por lo anterior se tuvo que modificar el

objeto de investigación y ponerlo a la luz de aproximaciones teóricas que privilegien a los grupos de poder y su actuar en la transformación del paisaje urbano como lo es la EPU, la UGM y la TRU.

Además, era necesario encontrar un término sombrilla adecuado que recogiera todos los actores que están detrás de la toma de decisiones de política urbana y la promoción de diversa infraestructura en espacios urbanos que se alejará del concepto de élite.

En este sentido, para esta investigación resultan importantes, primero, las aproximaciones metodológicas que se han centrado en el estudio de regímenes urbanos (Arzaluz, 2006; Bassols M., 2006a; Bassols M., 2006b; David, 2018; Bassols M. , 2006c) que destacan la participación de actores público-privados en la toma de decisiones sobre política urbana, la caracterización de estos, y el tipo de intercambios y relaciones que determinan la configuración de este grupo. La segunda aproximación es la propuesta metodológica de Logan y Molotch (2007) para la clasificación de actores en donde, por un lado, están los principales y, por el otro, los auxiliares (ver tabla 1).

Dimensiones y variables de análisis					
Teoría	Dimensión teórica	Definición teórica	Variable de análisis	Forma de recopilación de datos	Referencia
Ecología política urbana	Gobierno y tipos de sistema intergubernamental a diferente escala	Son las condiciones tanto gubernamentales, como físicas que han permitido la formación de grupos de poder y el intercambio de recursos que ha permitido la toma de decisiones en cuanto a la transformación del paisaje urbano.	Poder local	Análisis documental (Archivo histórico, reglamentación municipal) y entrevistas (periodistas locales, regidores municipales de oposición, funcionarios retirados)	Urquijo y Sánchez-Sepúlveda (2014)
Teoría del régimen urbano	Condiciones generales del lugar	Son las características políticas, económicas, sociales, culturales e históricas del caso de estudio que muestran la situación general del lugar.	Situación general	Análisis documental (Archivo histórico, censos de población y vivienda 2020) y entrevistas (cronista municipal)	Bassols (2006); Arzaluz (2006); Louise, D. (2018).
Teoría del régimen urbano	Nichos de mercado	Se trata de un reducido grupo de personas o empresas públicas y privadas que comparten características y necesidades similares respecto a los recursos que maximizan su beneficio	Recursos valiosos y negociación	Análisis documental (datos abiertos: subsidios gubernamentales, políticas y normas sobre planificación urbana en materia de infraestructura vial) y entrevistas (periodistas locales, funcionarios públicos de gobierno, empresario local)	Kantor y Vicari (1997)
Teoría del régimen urbano	Mecanismos que mantienen cooperación	Son las formas en que los integrantes del grupo establecen, y mantienen, redes de cooperación	Lazos y redes de colaboración	Entrevistas (periodistas locales, exfuncionarios públicos, funcionarios públicos de oposición)	Stone, (1989); (1993); Lauria, (1999); Mossberger y Stoker, (2001)
Máquina del crecimiento	Caracterización de actores que conforman el grupo	Se trata de nombrar y mostrar las características principales de los actores que conforman el régimen.	Tipo de actor: -Principal -Auxiliar	Análisis documental (periodismo de chismorreos) y Entrevistas (periodistas locales)	Logan y Molotch (1997,2007); Molotch (1976)

Tabla 1 Dimensiones y variables de trabajo. Fuente: elaboración propia

Así, mediante el análisis documental, con una profunda revisión de fuentes primarias y secundarias¹⁰ de información escrita, se intenta contextualizar el caso de estudio poniendo especial atención en el periodo de 2012 a 2021. De la misma forma se lleva a cabo un análisis de 2010 y 2020 de las Áreas Censales Geoestadísticas (AGEB) que conforman el ACH para dar un panorama más amplio sobre la estructura demográfica y social del caso de estudio.

La investigación también se nutre de entrevistas semiestructuradas a cuatro grupos de actores. Estos son, primero medios de comunicación local (periodistas locales); segundo, gobierno (funcionarios activos del gobierno local); tercero, empresarios (empresarios locales) y; cuarto, sociedad civil (exfuncionarios del gobierno local y líderes vecinales). Con este acercamiento, además de obtener información relevante, también se estableció contacto con más informantes mediante el uso de la técnica de bola de nieve.

Esta selección de actores tenía el objetivo, primero, de obtener antecedentes sobre la situación en el lugar y, segundo, mostrar a los actores que participan en la toma de decisiones sobre política urbana y desarrollo económico local. Por otro lado, la selección de estos cuatro tipos de actores es la que, considerando el objetivo de la investigación, logrará dotar más información respecto al caso de estudio.

Al no tener mucha información respecto a la configuración de actores que han promovido infraestructura vial en la zona conurbada, se partió del acercamiento a periodistas locales para hacer una reconstrucción de colaboradores del gobierno local durante el periodo de estudio; y de este grupo se seleccionó a la agencia de publicidad “grupo mundo ejecutivo”, por su trabajo en la revista “Colonos Interlomas”, una revista especializada sobre estilo de vida.

El acercamiento a este grupo permitió, en un primer momento, tratar de reconfigurar los actores en el gobierno local; y luego, ampliar el grupo de los actores involucrados en la toma de decisiones sobre política urbana y desarrollo económico local. Además de que esta aproximación hizo posible también el contacto con otros informantes respecto a los actores involucrados para el caso de investigación.

¹⁰ Documentos del archivo histórico, reglamentos municipales, informes gubernamentales sobre gasto y subsidios, normas oficiales y algunas notas periodísticas.

El segundo grupo de actores a entrevistar fueron funcionarios del gobierno, en particular se seleccionó a regidores de oposición del actual gabinete del gobierno local. Al seleccionar a funcionarios (regidores), y en particular de oposición, se pretendía que la investigación se nutriera de información crítica respecto a la administración actual, lo que podría mostrar algunas relaciones o intercambios entre actores con limitada visibilidad pública.

El acercamiento con empresarios locales, además de dar información sobre los actores privados involucrados en el desarrollo económico local, permitió ampliar la información de los actores de este sector en la toma de decisiones sobre política urbana. Es importante recordar que, aunque es difícil aproximarse a entrevistar a este grupo, mucha información respecto a la participación de este grupo en los asuntos de política urbana está en decretos y documentos oficiales de gobierno lo que, en parte, facilitará la reconstrucción de actores involucrados.

Por último, el grupo de actores perteneciente a la sociedad civil es el más amplio. Se seleccionó a este grupo por su arraigo a la zona donde se realiza la investigación y porque, en parte, son ellos los que se han visto involucrados en las transformaciones que estos proyectos de infraestructura vial han producidos en su entorno cotidiano.

El primer gran grupo de estos actores corresponde a líderes vecinales, tanto de la zona de fraccionamientos residenciales como de la zona popular. Este grupo reúne exfuncionarios del gobierno local y, en particular, aquellos que han participado durante las últimas tres administraciones pasadas (2012, 2015 y 2018).

Es importante aclarar que todas las entrevistas tenían la intención de ampliar la muestra de actores a entrevistar mediante el uso de la técnica de bola de nieve. Se considera que esta técnica, una vez aprobadas las entrevistas y el acercamiento a los grupos, es la más atinada para ampliar la información, ya que es escasa y a veces está encriptada con el fin de protegerla.

El rastreo, recolección y análisis de la información se centra, como ya se advirtió, en el periodo que va de 2012 a 2021. Para esto, fue necesario realizar un análisis documental, de reglamentos y normas oficiales sobre uso de suelo y construcción de infraestructura; así mismo, la información de las entrevistas permitió reconstruir la configuración de actores que promovió y participó en la construcción de estas obras durante el periodo mencionado. Es por la falta de

información y dificultades para aproximarme al objeto de estudio que se seleccionó esta técnicas para la recolección de información.

Por otro lado, al hacer uso de la técnica de entrevista, se trató de recuperar un poco la historia oral de los acontecimientos respecto a la configuración de actores para, primero, tratar de dar cuenta de la situación contextual que caracterizó la zona de la investigación y, segundo, reconstruir la configuración de actores detrás de la promoción de infraestructura vial que caracteriza la compleja zona urbana de la zona conurbada de Huixquilucan. En la tabla 2 se presentan la definición de las variables de esta investigación; al mismo tiempo, se muestran las técnicas con las que se recabo la información. Por último, se presenta en los anexos la guía de entrevista que sirvió para obtener información sobre los actores involucrados en la promoción y construcción de obras de infraestructura vial para el caso de estudio, pero también en la toma de decisiones sobre política urbana en el municipio.

La guía de entrevista se divide en dos columnas, del lado izquierdo se muestran los tópicos derivados de las variables de investigación, y del lado derecho están las preguntas guía. Cabe resaltar que este guion de entrevista no se siguió al pie de la letra, pues se trata de una guía para orientar la conversación sin limitar la participación de la persona que se entrevista.

Además, esta guía contiene un pequeño apartado dirigido a recabar información contextual sobre el poblamiento y crecimiento urbano de la zona que compete al caso de estudio. También, en los anexos, se muestra una tabla en la que se recopila y caracteriza a los actores involucrados en el régimen urbano con su nombre, el tipo de actor (principal o auxiliar) y su acción.

Variables de la investigación con definición operativa		
Dimensión teórica	Variable de análisis	Definición operativa
Condiciones generales del lugar	Situación general	Es el contexto general del caso de estudio, resalta las condiciones políticas, sociales y económicas del caso de estudio entre 2009 y 2021.
Gobierno y tipos de sistema intergubernamental a diferente escala	Poder local	Se trata de las características políticas, económicas y sociales, resalta el papel de algunos actores público-privados y los intercambios que han permitido la producción y ejercicio del poder en cuanto a la transformación del paisaje urbano
Nichos de mercado	Recursos valiosos	Son los recursos considerados de valor para los actores público privados interesados en la producción de infraestructura vial
Mecanismos que mantienen cooperación	Lazos y redes de colaboración	Refiere a las formas en que los actores involucrados en el grupo de poder mantienen o crean nuevas alianzas con el fin de ejercer poder, pensar en matrimonios, relaciones comerciales, intercambio de favores. . .
Caracterización de actores que conforman el grupo	Tipo de actor: -Principal -Auxiliar	Se refiere a la forma en que se distinguirá a los actores involucrados en el régimen detrás de la promoción de obra vial. Por un lado, están los principales, actores cuyo ejercicio de poder no esta tan limitado y, los auxiliares, actores cuyo ejercicio de poder este subordinado a otro con más potencia.

Tabla 2. Variables de la investigación con definición operativa. Fuente: elaboración propia

Fases de investigación

En la figura 4 se muestran las etapas que conforman esta investigación. La investigación se separa en tres grandes bloques, en estos se consideran las variables de análisis que guían el trabajo de investigación. El primer bloque da cuenta de los elementos teóricos y metodológicos de la investigación.

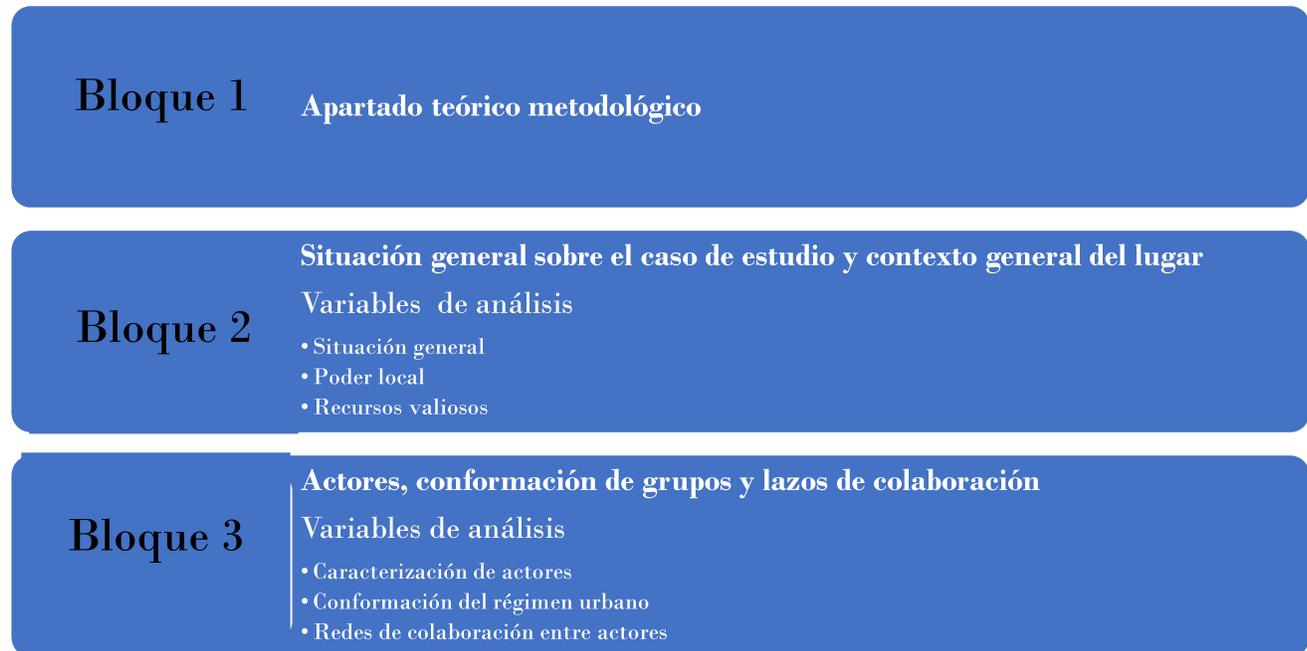


Figura 4 Etapas de investigación por bloques y variables de análisis. Fuente: elaboración propia.

En el segundo bloque se describe la situación general sobre el caso de estudio y el contexto del lugar. En este bloque se trata de desarrollar las variables de análisis sobre la situación general, la situación local y los recursos valiosos presentes en el lugar del caso de estudio.

Por último, el tercer bloque trata de dar cuenta sobre los actores, cómo se han conformado los grupos con poder respecto a la política urbana y el desarrollo económico local, y los lazos de colaboración que estos han establecido y mantienen. En este bloque, además de la descripción, se incorpora a la narrativa un análisis detallado con los elementos más característicos del caso de estudio.

Capítulo II: Condiciones generales del lugar de estudio y problema de investigación

Historia y poblamiento de la zona oriente de Huixquilucan

A manera de antecedente se presentan algunos rasgos generales del lugar del caso de estudio. El municipio de Huixquilucan se fundó, como muchos otros municipios del centro del país, con la llegada de diferentes grupos indígenas, entre los que destacan los grupos Otomíes y Nahuas, quienes ocuparon y nombraron el territorio a finales del siglo XI. Fue en 1532 que se consumó la creación del pueblo de Huixquilucan mediante “la conformación de títulos de tierras, la distribución de las tierras por barrios y la asignación de santos patronos a cada uno de ellos” (Marino, 2016, p. 37).

Hay dos momentos importantes para la conformación del municipio, el primero ocurrió en 1536 cuando, a causa de la conformación del pueblo y la distribución de tierras, el virrey Antonio de Mendoza “[nombra al municipio] San Antonio Huitzquillocan Atlyzamayacan Texpan” (Huixquilucan, 2017, p. 51). El segundo momento ocurrió en 1565 cuando diferentes grupos de españoles, algunos con mercedes otorgadas por la corona y otros de manera ilegal, llegan a asentarse al territorio de Huixquilucan.

La construcción de grandes proyectos de infraestructura en el municipio inicia en 1880 con la construcción de vías de ferrocarril que se integraban a la línea México-Laredo. Esta ruta de ferrocarril, que atravesaba todo el municipio y que comunicaba a la capital del país con la ciudad de Toluca, tenía como destino final la ciudad de Apatzingán, Michoacán.

Otra infraestructura, del mismo periodo que la anterior, que también tuvo implicaciones en la transformación del paisaje en Huixquilucan, fue un túnel para llevar agua a la Ciudad de México. Este túnel corría desde los manantiales del municipio y el río San Francisco hasta desembocar en la Ciudad de México¹¹.

La construcción de estas obras, sobre todo la instalación de vías de ferrocarril, fueron grandes detonantes que iniciaron la llegada de nuevos asentamientos humanos al municipio. Sin embargo, fue hasta la segunda mitad del siglo XIX que el territorio de Huixquilucan se incorpora

¹¹ Destaca que “en 1944. . . se secan algunos manantiales que surtían de agua a los pueblos de El Laurel, San Francisco, Dos Ríos, Allende y San Bartolomé; la causa, el arrastre por bombeo del agua a la Ciudad de México” (González Ortiz, 2005, p. 67).

al área de influencia de lo que hoy se conoce como la Zona Metropolitana del Valle de México. Para ese momento, la mayoría del territorio de Huixquilucan era rural y estaba relativamente lejos de la Ciudad de México.

Pero durante los primeros años de la década de 1950, la expansión urbana de la CDMX se intensificó. Para 1962 se construyó el primer fraccionamiento residencial en la zona (La Herradura), a cargo de la inmobiliaria FRISA; y dos años después, con la llegada del plantel norte de la Universidad Anáhuac, se inició un proceso de transformación del paisaje en donde la construcción de residenciales cerrados para altos ingresos fueron los proyectos más comunes en la zona.

Para finales de la década de 1990, la zona conurbada de Huixquilucan ya figuraba como una de las zonas más importantes para la atracción de inversión al poniente de la zona metropolitana, además desde 1950 había experimentado un acelerado incremento de población y de infraestructura urbana.

Hoy en día el municipio se divide en tres grandes zonas y una cabecera municipal que se denominan según su tipo: la zona tradicional¹², la cabecera municipal¹³, la zona popular¹⁴ y la zona residencial¹⁵. En la figura 5 se muestra la ubicación y delimitación territorial del municipio de Huixquilucan; en la figura 6 se resaltan las principales localidades del municipio.

¹² Por zona tradicional se entiende el lugar donde se erigen los edificios que datan de la colonia española como son plazas, palacios de gobierno, iglesias, conventos, casonas. . . y se caracteriza, además del estilo arquitectónico, por haber establecido las formas de socialización en el lugar. Esta zona se conforma por 24 comunidades entre las que destacan la de Agua bendita, Agua Blanca, El cerrito, El guarda, El palacio, El Xiguero, Huixquilucan de Degollado (Cabecera municipal) . . .

¹³ Que a su vez se divide en cinco cuarteles: Barrio de San Martín, de San Miguel, de Santiago, de San Melchor y de San Juan Bautista.

¹⁴ Al usar el término de zona popular, o de autoconstrucción, se refiere a todas aquellas viviendas “en el que el proceso de gestión de suelo, construcción y distribución de vivienda está bajo el control directo de sus usuarios de forma individual o colectiva, la cual puede desarrollarse mediante la contratación de terceros o por medio de procesos de autoconstrucción” (CGEUM, 2006, p. 2 en Guzmán-Ramírez y Ochoac-Ramírez, 2018, p. 105). Las comunidades que se ubican en esta zona son 20 y tienen como característica principal estar asentadas en la zona montañosa y de barrancas del municipio, también destaca su cercanía a la zona residencial, ubicada al nororiente del municipio, pero con notorias diferencias que van desde las vías de comunicación hasta los servicios públicos, otra característica es que se encuentran desarrolladas en antiguas tierras ejidales que fueron puestas a disposición de los habitantes mediante el programa PROCEDA en la última década del siglo XX.

¹⁵ Zona residencial se refiere a todas aquellas viviendas producidas por empresas privadas en donde la gestión del suelo y la producción de la vivienda están a cargo de las empresas y se ofrecen como mercancía, estos desarrollos, normalmente ubicados en las zonas metropolitanas, están “protegidos y asilados, . . . [su] acceso está controlado y limitado solamente para los residentes y clientes”. (Martínez-Toro, 2016, p.26). Esta zona, para el caso de estudio, se conforma por más de 19 comunidades que alberga la mayoría de fraccionamientos residenciales entre los que destacan

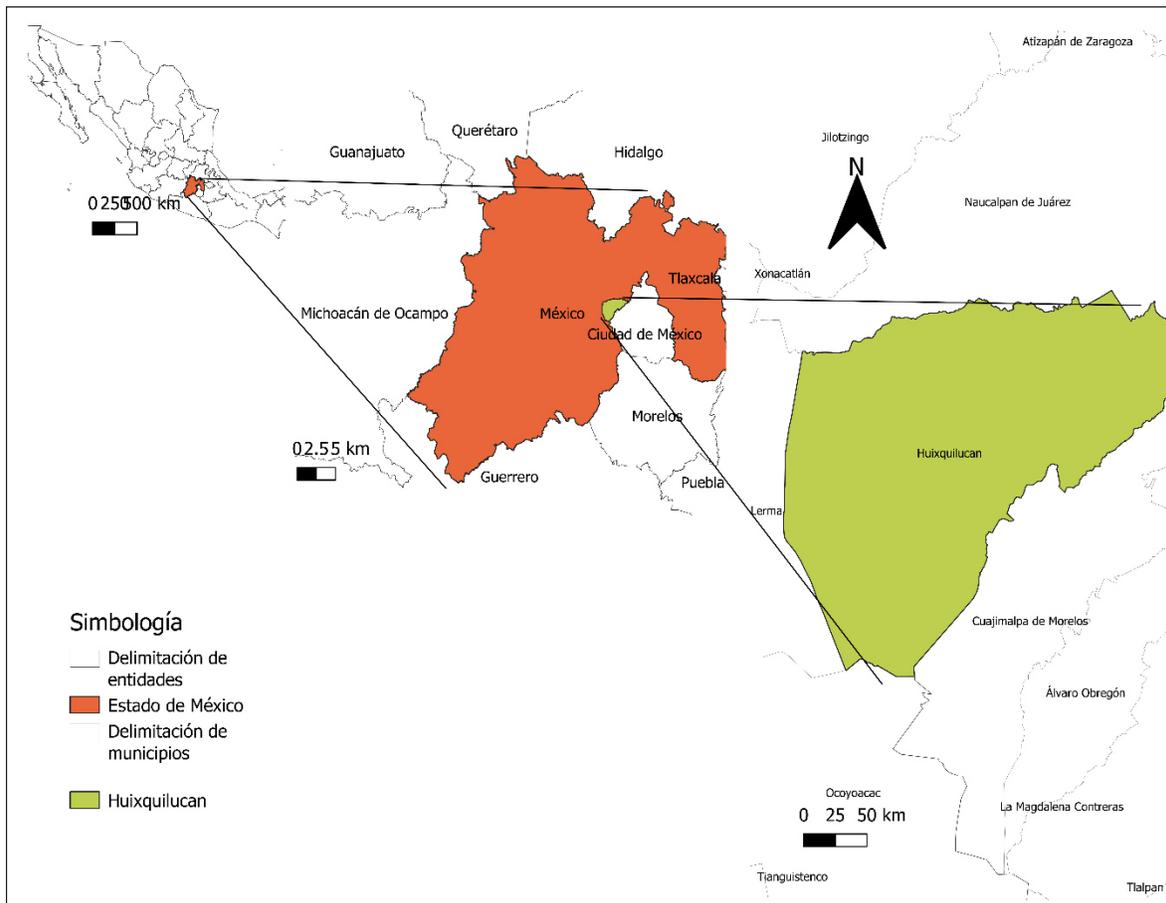


Figura 5 Mapa de localización y delimitación territorial del municipio de Huixquilucan. Fuente: elaboración propia con el software QGIS, con base en información del Marco Geoestadístico Nacional de INEGI (2016)

Bosque real, residencial Toledo, Limoneros y La herradura. Esta zona se empezó a desarrollar a principios de la década de 1962 con la llegada del fraccionamiento de la Herradura. Es de destacar que, al menos a la vista de quien visita el lugar, la mayoría de las casas y departamentos que hay en la zona residencial parecen ser de altos ingresos por la calidad de los materiales y la extensión de terreno que ocupan.

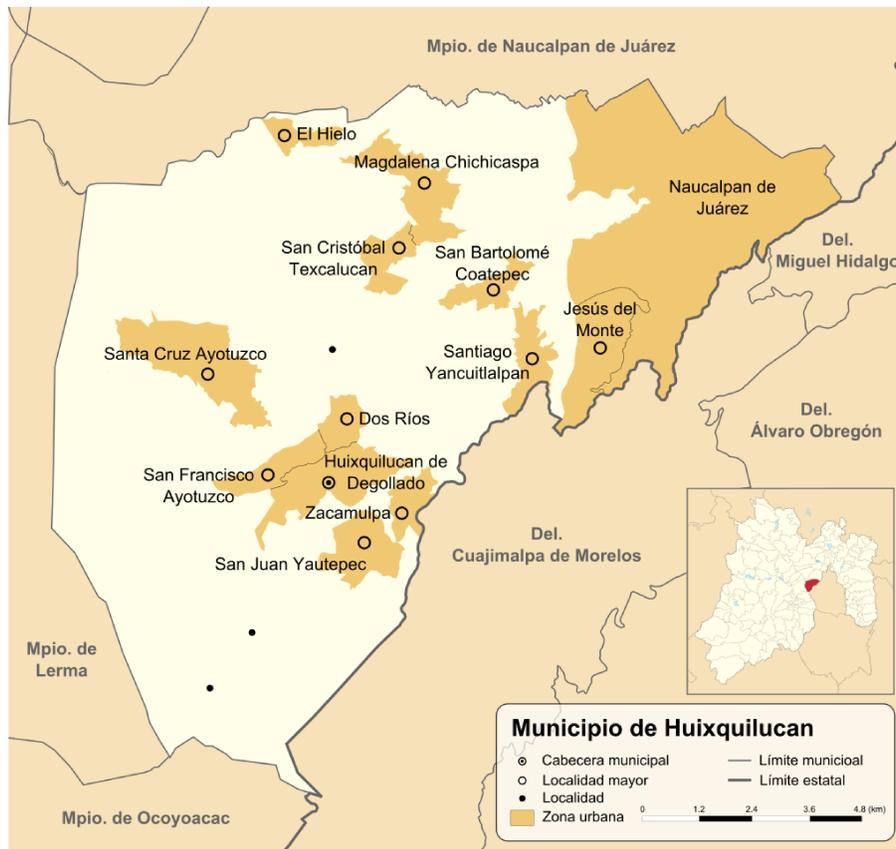


Figura 6 Mapa del municipio de Huixquilucan resaltando las principales localidades. Fuente: Battroid, 2015, elaborado con Linkspae, recuperado de: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=39546425>

Características socio-demográficas al oriente de Huixquilucan

Por lo que toca al poblamiento del extremo poniente de la metrópoli, según González Ortiz (2005), “se asentarán colonos populares, fraccionamientos residenciales para sectores altos y los pueblos nativos rurales del lugar se incorporarán [a la dinámica de urbanización de la zona]” (p.56). La consecuencia de esta aglomeración fue la expansión de la ciudad hacia el extremo poniente que, continúa el autor, “se lleva a cabo a través del proceso de conurbaciones caracterizados por, primero, el desplazamiento de habitantes de sectores populares, medios y altos de la llamada ciudad central hacia la periferia poniente y, segundo, por la incorporación de asentamientos humanos a la metrópoli que habitan ya el poniente” (pp. 56-57).

Esta dinámica territorial en el poniente modificó por completo la lógica del uso y renta del suelo, además de que trajo disparidades en la producción del espacio habitable; por un lado, “los

asentamientos humanos menos favorecidos se [instalaron]. . . en las tierras de menor valor, es decir, aquellas que poseen grados de riesgo que se manifiestan por inundaciones, derrumbes. . . “(*idem.*). Por otro lado, “los asentamientos de alto poder adquisitivo. . . se asientan en terrenos menos vulnerables y más convertibles a una rápida valorización económica, de tal suerte que el espacio se valoriza diferencialmente, lo que es causa, a su vez de la segregación territorial” (Mckensie, 1967, pp. 63-64, en *idem.*)

Una porción del territorio de Huixquilucan, como señala González Ortiz (2005), está en un continuo urbano con la Ciudad de México. La mayor parte de su población se ha integrado a los mercados de bienes y de trabajo de la capital nacional. Sin embargo, el proceso de metropolización fue particular pues, a finales de la década de 1930, en Huixquilucan había asentamientos aislados y dedicados de lleno a las actividades agrícolas. El espacio, señala el autor, era amplio y con una gran zona forestal. A pesar de esto, el crecimiento al interior del municipio detonó a finales de 1950 (ver tabla 3).

Es a partir de la década de 1960 que “el crecimiento poblacional y la densidad se acrecienta de manera significativa. La presencia de inmigrantes que llegan de fuera [es] un hecho significativo desde entonces. . . mientras en 1960 había casi 142 habitantes por kilómetro cuadrado, en el año 2000 se incrementa de manera significativa a 1 688 (casi 12 veces más)” (*ibidem.*, 58).

Incluso desde principios del 2000 la preocupación respecto a la llegada de inmigrantes ya era un tema de interés. González Ortiz (2005) señala que en 1940 la población originaria del municipio representaba casi el 99% de la población total, y que para el año 2000 disminuyó su proporción a 52%. El autor señala que este crecimiento es producto de la aglomeración urbana, la cual trajo como consecuencia un estancamiento de la producción de colonias populares mientras que la construcción de residenciales aumentó.

Resalta, a manera de antecedente, que “antes de la década de los sesenta del siglo XX, Huixquilucan constituía una sola unidad territorial compuesta por varios asentamientos humanos vinculados entre ellos por relaciones vecinales, rituales y de parentesco que. . . resultaban de la cercanía y proximidad cultural de los habitantes del lugar y del alejamiento físico de la ciudad. . .” (González Ortiz, 2005, p. 60). Esta llegada de inmigrantes tuvo importantes repercusiones en el incremento de la población en el municipio.

Tasa de crecimiento decenales de Huixquilucan de 1950-2020

Año	Población total Estado de México	Tasas de crecimiento promedio anual del Estado de México en el decenio	Población total Huixquilucan	Relación de la población de Huixquilucan en el Estado de México	Tasas de crecimiento promedio anual de Huixquilucan en el decenio
1950	139 2623	-	13 491	0.97%	-
1960	189 7851	3.14%	16 229	0.86%	1.86%
1970	383 3185	7.28%	33 527	0.87%	7.53%
1980	756 4335	7.03%	78 149	1.03%	8.83%
1990	981 5795	2.64%	131 926	1.34%	5.38%
2000	1 309 6686	2.93%	193 468	1.48%	3.90%
2010	1 517 5862	1.48%	242 167	1.60%	2.27%
2020	1 699 2418	1.14%	284 965	1.68%	1.64%

Tabla 3 Tasa de crecimiento decenal de Huixquilucan de 1950-2020. Elaboración propia con datos de INEGI

La tabla 3 da cuenta del acelerado crecimiento que se vivió en Huixquilucan a partir de 1950, destaca que el periodo de mayor crecimiento ocurrió entre 1970-2000, hasta este periodo la mayor cantidad de habitantes del municipio se concentraban en las zonas urbanas, lo que da cuenta de una distribución de población en el municipio de Huixquilucan muy particular.

En el 2000 el 87% de la población (167 561 personas) se concentraban en localidades urbanas, mientras que el 13% (25 907 personas) restante estaba en localidades rurales. De estos porcentajes el 60% de la población (116 620 personas) se concentraban en la zona conurbada del municipio. Para el año de 2010 la distribución de población entre localidades urbanas y rurales siguió con los mismos porcentajes, con el 87% de la población (211 875 personas) en localidades urbanas, y el 13% (30 292 personas) restante en localidades rurales. De igual forma, el 60% de la población (144 620 personas) se concentraban en la zona conurbada del municipio.

Para 2020 la distribución de la población en el municipio no dista mucho del 2000 y 2010, ya que el porcentaje de distribución de población entre localidades urbanas y rurales se mantuvo en 87% (247 327 personas) y 13% (37 638 personas) respectivamente. Por su parte, el porcentaje de población que se concentraba en la zona conurbada del municipio disminuyó con respecto al 2000 y 2010 (de 60% a 58%) pero la cantidad de personas que se concentran en la zona aumentó a 165 344 (casi 42% con respecto al 2000 y 15% con respecto de 2010). Derivado de lo anterior, en la tabla 4 se muestran las cinco localidades más pobladas en Huixquilucan en tres periodos, 2000, 2010 y 2020. Es importante aclarar que estas cinco localidades se consideran urbanas.

Población total por
localidad en Huixquilucan
2000

Nombre de localidad	Población total
Santiago Yancuitlalpan	7 638
Huixquilucan de Degollado	7 962
Jesús del Monte	8 669
Magdalena Chichicaspa	8 972
Naucalpan de Juárez	107 951

Población total por
localidad en Huixquilucan
2010

Nombre de localidad	Población total
Huixquilucan de Degollado	9 554
Santiago Yancuitlalpan	10 013
Magdalena Chichicaspa	12 193
Jesús del Monte	23 150
Naucalpan de Juárez	121 470

Población total por
localidad en Huixquilucan
2020

Nombre de localidad	Población total
Huixquilucan de Degollado	10 735
Santiago Yancuitlalpan	12 776
Magdalena Chichicaspa	15 612
Jesús del Monte	30 396
Naucalpan de Juárez	134 948

Tabla 4 Población total por localidad en Huixquilucan para dos periodos, 2000, 2010 y 2020. Fuente: elaboración propia con datos del ITER de INEGI (2000;2010;2020)

Las localidades de Naucalpan de Juárez y Jesús del Monte son las que componen la zona conurbada con la Ciudad de México, lo que explicará, en parte, la alta concentración de personas en el lugar y la dinámica de urbanización que ha experimentado desde 1962.

En estas dos localidades se centra el interés de investigación, de modo que, como se muestra en la figura 7, se resaltan las localidades que conforman la zona conurbada del municipio con la CDMX y que, en principio, logran dar pistas sobre su rápido y creciente poblamiento con respecto del resto de localidades del municipio.

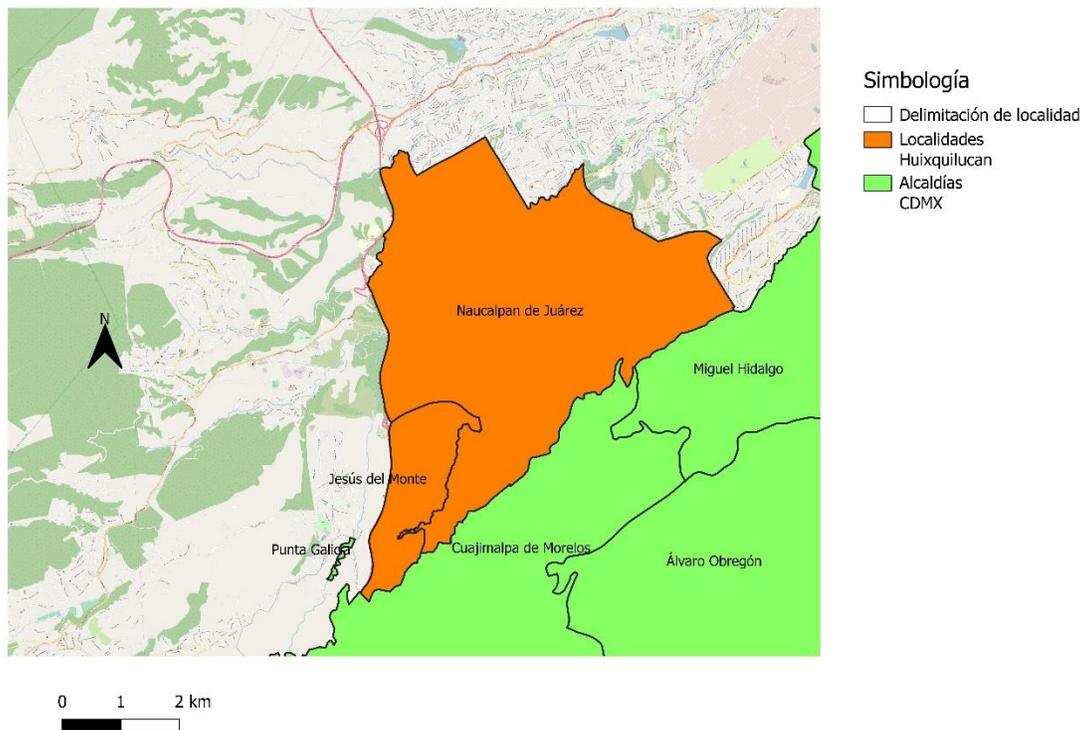


Figura 7 Mapa de la zona de estudio. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del Marco Geoestadístico Nacional del INEGI (2016).

Es importante mencionar que además de la construcción de fraccionamientos residenciales en la zona, en 1961 empezó el poblamiento de la zona popular en el área conurbada de Huixquilucan. Según Baca Gutiérrez (1993), durante el periodo de 1961 a 1963 se fundaron seis colonias populares sobre terrenos de Santiago Yancuitalpan, en tierras que pertenecían al expresidente Ávila Camacho, a la par de estos desarrollos se empieza la construcción de la zona residencial La Herradura (grupo FRISA es el grupo encargado de este proyecto).

Aunque la construcción de asentamientos populares al oriente del municipio se estancó, aumentó la de asentamientos de alto poder adquisitivo en la zona. Según González Ortiz (2005), durante la década de 1970 y 1980 se agregan otros diez fraccionamientos residenciales. Señala el autor que “para los ochenta la aglomeración urbana lleva ya evidentes las marcas de los contrastes. Los muros y las barrancas sirven. . . como marcajes de distinción y diferenciación entre clases sociales” (p.69).

Destaca que para la década de 1990, además de la construcción del centro comercial Interlomas, se fundan los últimos dos fraccionamientos del siglo XX al oriente del municipio, se trata de Hacienda de las Palmas y Bosque Real. Este último se ubica, según González Ortiz (2005), en los terrenos ejidales que eran de Chichicarpa, San Bartolomé y San Cristóbal¹⁶.

Para dar cuenta de estas distinciones, se realizó un análisis de las áreas geoestadísticas básicas (AGEB) de 2010 y 2020 de ambas localidades, con la intención de mostrar un panorama general sobre las características y condiciones de quienes habitan estas dos localidades; en la figura 8 se da cuenta de la clave de identificación para cada AGEB que componen a las localidades del caso de estudio.

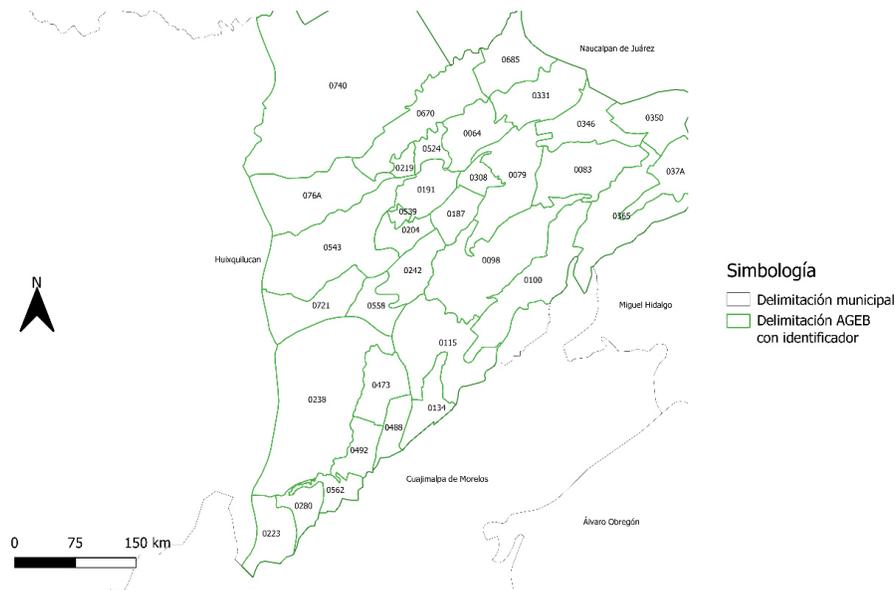


Figura 8 Mapa de localidades divididas por AGEB y su clave de identificación. Fuente: elaboración propia con el software QGIS, con base en información de INEGI 2023.

Cabe aclarar que el análisis de 2010 se hizo con base en las 33 AGEBS que presenta INGEI y para 2020 el análisis se hizo considerando las 34 AGEBS como se muestra en la figura 9 y 10 respectivamente. También, es importante aclarar que muchos datos para el año de 2010 y 2020, en

¹⁶ La parte que corresponde al ejido la Magdalena chichicarpa fue expropiada entre 2001 y 2008 bajo las acciones del programa PROCEDE y la aportación de tierras; para el caso del ejido San Cristóbal Texcalucan fueron decretos de expropiación y decreto de destino, de uso común para área parcelada entre 1997 y 2001; y para el caso de San Bartolomé Coatepec, fue en 1997 cuando el gobierno del estado de México promovió la expropiación de tierras bajo la clasificación de decreto residencial. (RAN, 2023)

ambas localidades, están censurados por los lineamientos y medidas de protección de datos personales del INEGI. Sin embargo, los resultados obtenidos son una pista valiosa sobre las condiciones generales de quienes habitan en esta zona.

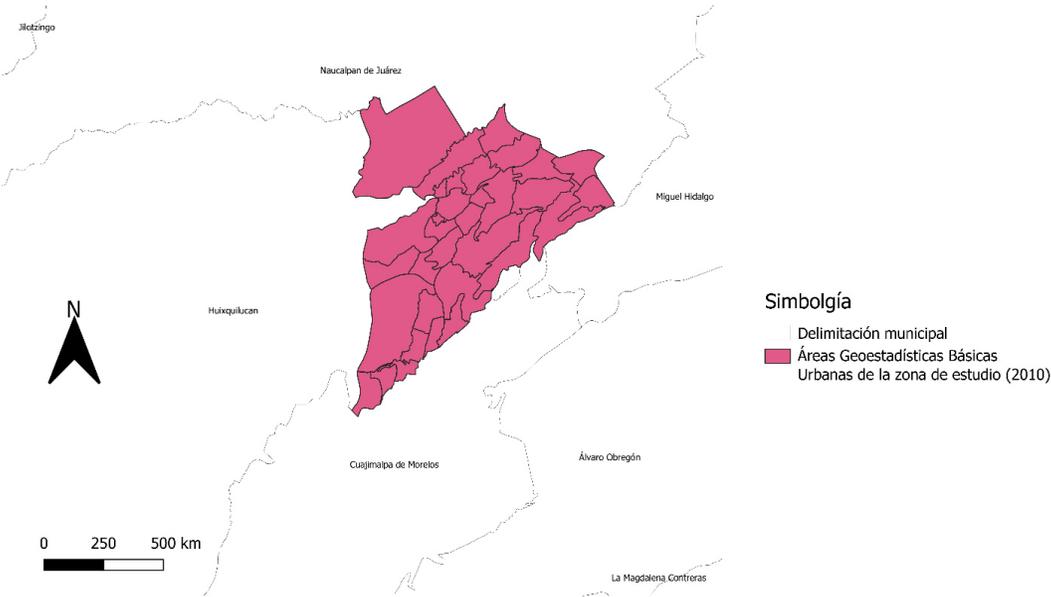


Figura 9 Mapa de localidades a estudiar divididas por AGEBS. Fuente: elaboración propia con el Software QGIS, con base en información del Mapa Digital de México, INEGI 2023.

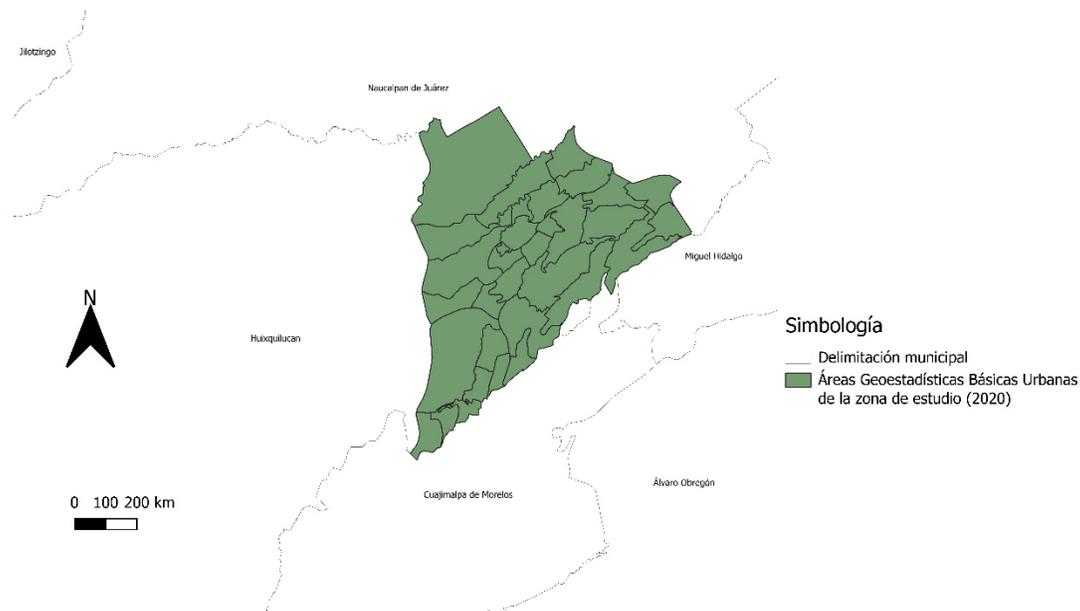


Figura 10 Mapa de localidades divididas por AGEBS. Fuente: elaboración propia con el Software QGIS, con base en información del Mapa Digital de México, INEGI 2023.

En 2010 la localidad de Jesús del Monte¹⁷ (ver tabla 5) concentraba el 10% de la población total del municipio de Huixquilucan, el grado de escolaridad promedio era de 12 años (al menos secundaria terminada), solo el 38% de la población de la localidad era económicamente activa. En este sentido, el 19% de la población no contaba con seguridad social de ningún tipo, el 62% contaba con afiliación a seguridad social y del resto no se tiene información.

Por lo que toca a las viviendas, en 2010 el total de viviendas en la localidad era de 8 192, el promedio de ocupantes por vivienda era de 3 y el de ocupantes por cuarto era de apenas 1. Destaca que todas las viviendas de la localidad tenían energía eléctrica, para el caso de acceso a agua potable dentro de la vivienda más del 40% del total de viviendas contaban con este servicio. Cabe resalta que más de la mitad de las viviendas contaban con todos los bienes enlistados por el

¹⁷ Se divide en tres AGEBS.

INEGI¹⁸, un indicador importante es que para 2010 el 51% de estas viviendas tenían acceso internet dentro de la casa.

Para 2020 la comunidad de Jesús del Monte concentraba el 11% de la población total del municipio, el grado de escolaridad promedio se incrementó a 13 años. Por otro lado, la población económicamente activa de la comunidad ascendió a casi 53%, el porcentaje de personas sin adscripción a seguridad social bajó a 18% y el 82% restante contaba con afiliación a algún tipo de seguridad social.

Para el caso de las viviendas, en 2020 el total de viviendas en la localidad ascendió a 10 656, el promedio de ocupantes por vivienda se mantuvo al igual que el de ocupantes por cuarto de la vivienda (3 y 1 respectivamente). Al igual que en 2010 el total de viviendas de la localidad cuenta con drenaje, energía eléctrica y agua potable dentro del inmueble.

Es importante aclarar que más del 90% de las viviendas de la localidad están habitadas y casi el 93% de éstas disponen de todos bienes¹⁹ dentro de la lista del INEGI, destaca que apenas el .04% de las viviendas en la localidad no disponen de radio ni televisor, el 0.7% no tiene línea de teléfono fija ni celular y casi el 7% no dispone de computadora ni internet.

¹⁸ En 2010 estos eran radio, televisión, refrigerador, lavadora, automóvil o camioneta, computador, línea telefónica fija, teléfono celular y conexión a internet dentro de casa (INEGI, Principales resultados por AGEB y manzana urbana 2010)

¹⁹ En 2020 estos eran radios, televisor, computadora, laptop o Tablet, línea telefónica fija, teléfono celular, internet, servicio de televisión de paga, servicio de películas, música o videos de paga por internet y consola de videojuegos.

Jesús del Monte 2010		Jesús del monte 2020	
Población total	23 150	Población total	30 396
Años promedio de escolaridad	12.42	Años promedio de escolaridad	13.34
Población económicamente activa	8 810	Población económicamente activa	16 101
Población sin afiliación a Seguridad Social	4 421	Población sin afiliación a Seguridad Social	5 337
Población con afiliación a Seguridad Social	14 427	Población con afiliación a Seguridad Social	24 947
Viviendas totales	8 192	Viviendas totales	10 656
Promedio de ocupantes por vivienda	3.31	Promedio de ocupantes por vivienda	3.03
Promedio de ocupantes por cuarto	1	Promedio de ocupantes por cuarto	1

Tabla 5 principales resultados por AGEB de Jesús del Monte. Fuente: SCITEL, INEGI 2010;2020

Por otro lado, en 2010 la comunidad de Naucalpan de Juárez²⁰ (ver tabla 6) concentraba el 50% de la población total del municipio, el grado de escolaridad de la población era de 10.25 años (al menos primaria completa) y la población económicamente activa en la localidad era del 45%. El 35% de la población no contaba con afiliación a seguridad social, el 61% si y no se tenía información del 4% restante.

Había 36 361 viviendas en la localidad, el promedio de ocupantes por vivienda era de 3 personas y el de ocupantes por cuarto era de 1; sólo el 0.01% de viviendas (3) de la localidad no disponían de energía eléctrica y el 0.13% (39) no tenían conexión a drenaje. Por otro lado, cerca del 40% de las viviendas disponían de todos los bienes que enlista el INEGI incluyendo internet dentro del hogar.

Para el año de 2020 la comunidad de Naucalpan de Juárez incrementó su población a 133 948 habitantes (47% de la población total del municipio), el grado de escolaridad promedio en la localidad aumento a 11.7 años, así como la población económicamente activa que pasó a ser de 74 555. En este sentido la población afiliada a algún sistema de seguridad social se incrementó a 73% mientras que para el caso de los no afiliados la cifra se redujo a 27%.

²⁰ Se divide en 31 AGEBS

Para 2020 el número de casas aumentó a 46 002, lo que podría significar que cada año desde 2010 se construyeron aproximadamente mil casas más por año en la localidad de Naucalpan. En éstas el promedio de ocupantes por vivienda y por cuarto se mantuvo igual que en 2010 (3 y 1 respectivamente).

Para 2020 todas las viviendas de la comunidad tenían energía eléctrica, drenaje y servicio de agua potable dentro de la casa. Destaca que sólo el 0.04% de las viviendas no disponían de ningún bien y únicamente el 0.2% de las viviendas no disponen de ninguna TIC.

Naucalpan de Juárez 2010		Naucalpan de Juárez 2020	
Población total	121470	Población total	134948
Años promedio de escolaridad	10.25	Años promedio de escolaridad	11.70
Población económicamente activa	54937	Población económicamente activa	74555
Población sin afiliación a Seguridad Social	43115	Población sin afiliación a Seguridad Social	36524
Población con afiliación a Seguridad Social	74002	Población con afiliación a Seguridad Social	98025
Viviendas totales	36361	Viviendas totales	46002
Promedio de ocupantes por vivienda	3.51	Promedio de ocupantes por vivienda	3.08
Promedio de ocupantes por cuarto	1	Promedio de ocupantes por cuarto	1

Tabla 6 principales resultados por AGEB de Naucalpan de Juárez. Fuente: SCITEL, INEGI 2010;2020

Como muestra la información anterior, estas comunidades experimentaron un crecimiento en diez años sin variaciones muy marcadas en cuanto a su perfil sociodemográfico (escolaridad, participación en el mercado laboral, acceso a seguridad social, número de ocupantes por vivienda...). Esa dinámica ha impactado el desarrollo urbano de la zona y generado necesidades de servicios públicos acordes con los perfiles sociodemográficos señalados. Podría pensarse, basándose en las cifras presentadas, que ambas comunidades están lejos de ser consideradas zonas marcadas por la pobreza, sin embargo destaca que si es visible una desigualdad sobre todo cuando se considera el grado de escolaridad y la posesión de servicios dentro de la vivienda.

Sin embargo, en la figura 11 y 12 se presentan los principales resultados por AGEB considerando el porcentaje de viviendas con acceso a agua potable dentro de la vivienda para el

año 2010 y 2020. Este indicador logra dar cuenta, primero del acelerado crecimiento urbano en la zona y, segundo de la poca atención que se les ha dado a algunas zonas con respecto a los servicios urbanos básicos en una década.

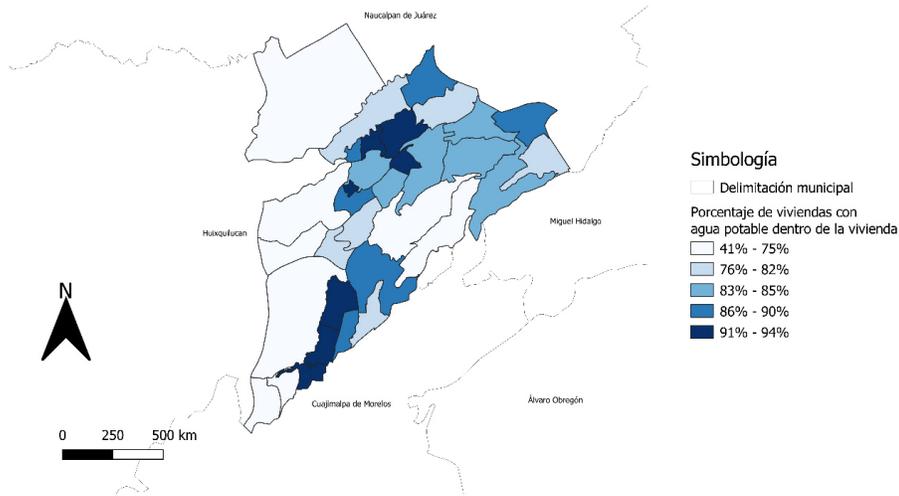


Figura 11 Mapa de porcentaje de viviendas con acceso a agua potable dentro de la vivienda por AGEBS. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información del SCITEL de INEGI 2010

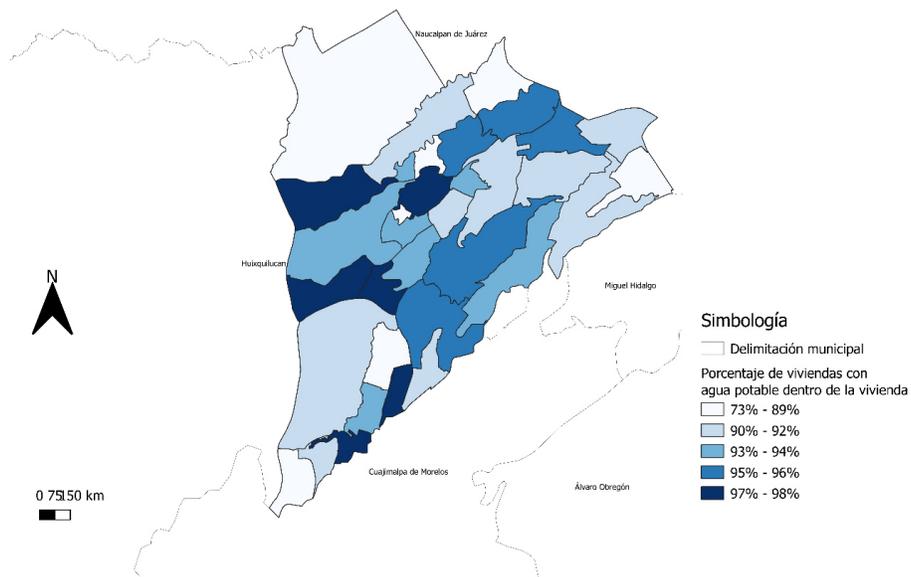


Figura 12 Mapa de porcentaje de viviendas con acceso a agua potable dentro de la vivienda por AGEBS. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información del SCITEL de INEGI 2020

Otro indicador que resulta importante considerar cuando se habla de desigualdad es el de grado de escolaridad, ya que este puede ayudar a dar una idea sobre las situaciones y el tiempo del que se dispone al interior de las viviendas. En las figuras 13 y 14 se muestran los promedios de grado de escolaridad en años por AGEB para 2010 y 2020.

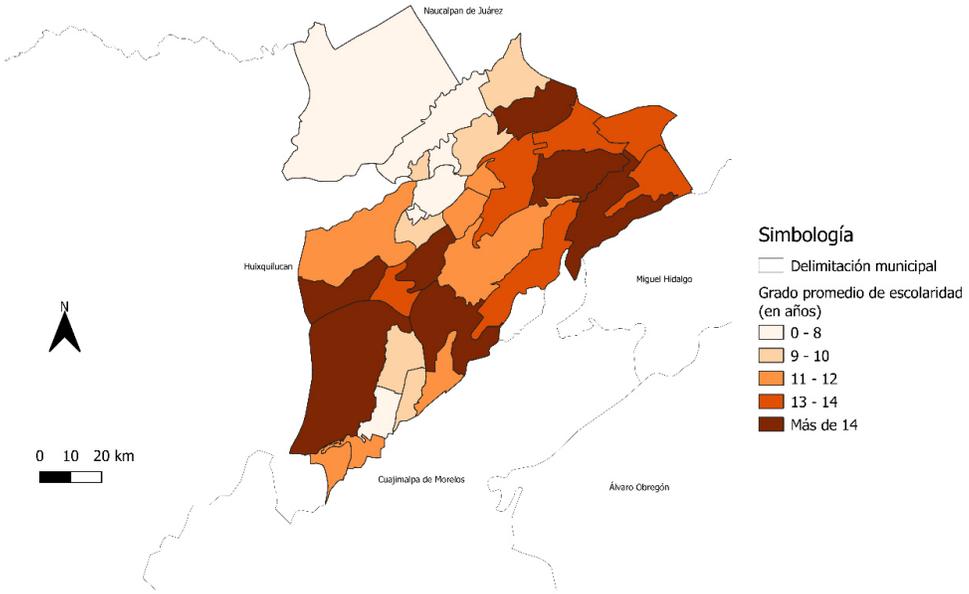


Figura 13 Mapa grado promedio de escolaridad en años por AGEB. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información de SCITEL del INEGI 2010

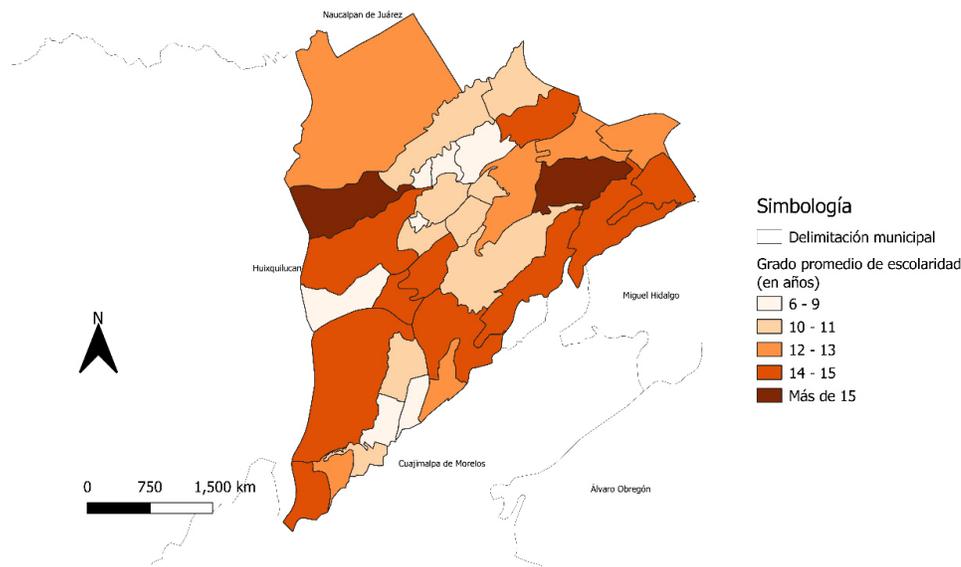


Figura 14 Mapa grado promedio de escolaridad en años por AGEB. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información de SCITEL del INEGI 2020

Otro indicador al que resulta necesario recurrir para dar cuenta de las condiciones generales de la población que habita la zona de estudio y que podría dar cuenta de la desigualdad en el lugar, es el de la disposición de automóvil en la vivienda. Los datos generales muestran que para 2010 el porcentaje de disposición de al menos un automóvil por vivienda como medio de transporte eran de 55% en Jesús del monte y de 52% en Naucalpan de Juárez.

Por otro lado, para 2020 estas cifras aumentaron significativamente: 85% y 60% respectivamente. Al poner atención a las áreas geoestadísticas básicas que comprenden la zona del estudio, se observa, además de un acelerado crecimiento de población, una forma particular de producción del espacio urbano en el que las zonas cercanas al área de influencia de la CDMX y el centro urbano de Interlomas son las que mayores porcentajes de posesión de automóvil tienen (ver figura 15 y 16).

Es aún más interesante apuntar que, de 2010 a 2020, el aumento en la disposición de automóvil en la vivienda responde a una forma particular de la estructura de conectividad y movilidad en el lugar: la producción de vías rápidas de comunicación podría sugerir una de las condiciones detonantes de este fenómeno.

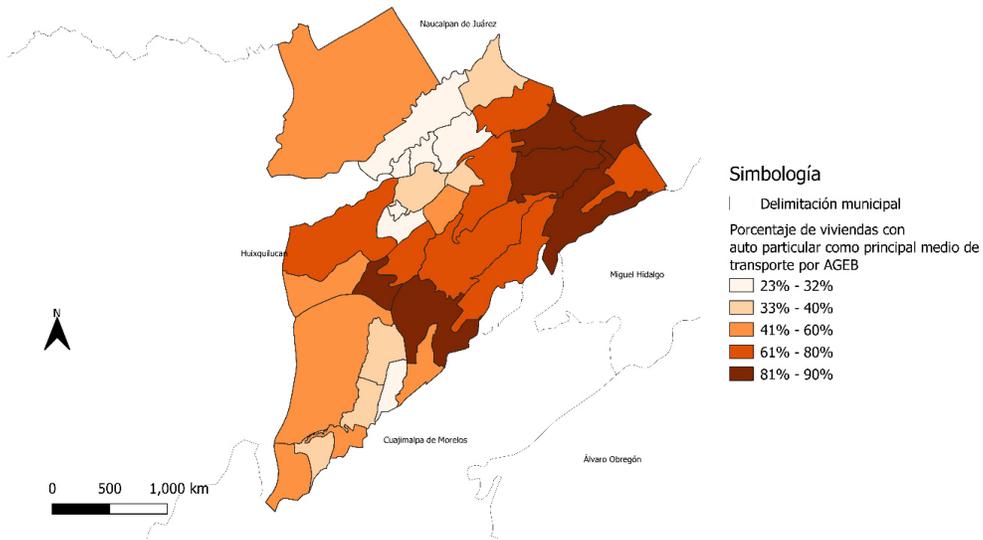


Figura 15 Mapa de porcentaje de viviendas con automóvil particular como medio de transporte principal por AGEB 2010.
Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información del SCITEL del INEGI 2010

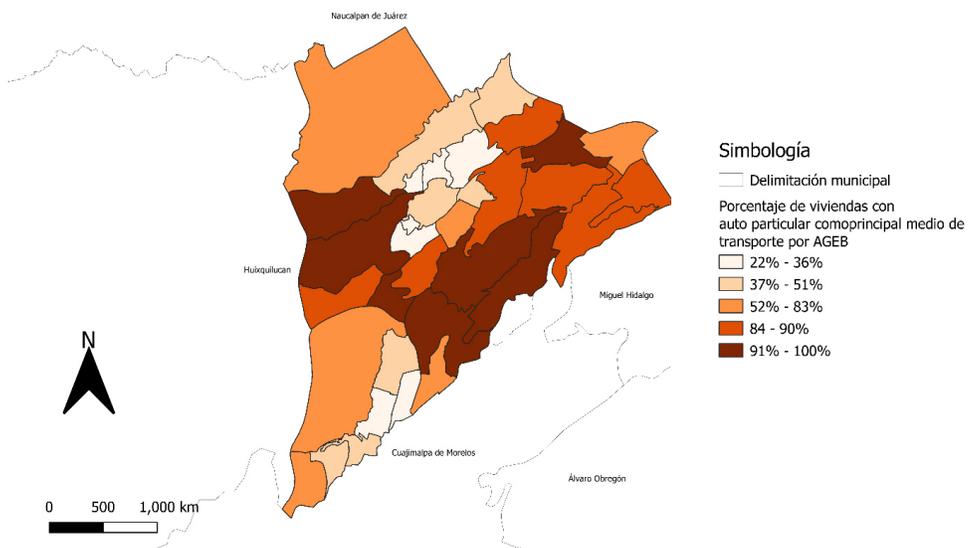


Figura 16 Mapa de porcentaje de viviendas con automóvil particular como medio de transporte principal por AGEB 2020.
Fuente: elaboración propia con información del SCITEL del INEGI 2020

Al contrastar los resultados obtenidos de las variables de grado promedio de educación en años y el de automóvil particular como medio de transporte principal con el total de población en cada área geostadística básica (Ver tabla 7), se puede dar cuenta, *grosso modo*, del número de habitantes involucrado en cada AGEB y de las condiciones generales de la población para los años de 2010 y 2020.

Tabla de población total por AGEB
2010

Clave identificación AGEB	Población total
0064	9 094
0079	4 726
0083	2 371
0098	4 838
0100	2 645
0115	6 065
0134	5 381
0187	4 876
0191	7 586
0204	5 607
0219	1 914
0223	4 312
0238	14 331
0242	3 756
0280	4 507
0308	3 612
0331	3 483
0346	2 393
0350	1 813
0365	4 577
0473	7 063
0488	6 759
0492	6 827
0524	3 392
0539	165
0543	2 064
0558	1 523
0562	5 020
0670	5 374
0685	4 059
0721	430
0740	1 377
037A	2 680

Tabla de población total por AGEB
2020

Clave identificación AGEB	Población total
0064	8 711
0079	4 899
0083	2 572
0098	5 629
0100	4 688
0115	5 602
0134	4 927
0187	5 612
0191	7 794
0204	5 128
0219	2 144
0223	4 896
0238	21 587
0242	4 065
0280	3 913
0308	3 728
0331	3 473
0346	1 941
0350	1 377
0365	4 404
0473	7 852
0488	5 316
0492	6 507
0524	4 434
0539	454
0543	3 061
0558	2 060
0562	4 559
0670	8 358
0685	5 054
0721	698
0740	7 071
037A	2 727
076A	103

Tabla 7 Población total por AGEB para 2010 y 2020. Fuente: elaboración propia con base en información de INEGI, 2023.

Por lo que respecta al grado promedio de educación en años, se consideraron la cantidad de años de educación. En este sentido, se encontró que para 2010 el 17% de población (24 721 personas) tenían menos de 8 años de educación (sin primaria concluida), el 24% de la población (34 496 personas) contaban con al menos 10 años de educación (al menos primaria concluida), el 21% de la población (30 298 personas) tienen 12 años de educación (al menos secundaria concluida), el 14% de la población (20 092 personas) tiene al menos 14 años de educación (bachillerato inconcluso), y el 24% de la población restante (35 013 personas) tienen más de 14 años de educación (bachillerato concluido).

Por otro lado el grado de educación se incrementó considerablemente para 2020, ya que el 17% de la población (28 264 personas) tenía al menos 9 años de educación (primaria concluida), el 32% de la población (53 714 personas) contaba con al menos 11 años de educación (secundaria inconclusa), el 15% de la población (24 128 personas) tenían al menos 13 años (bachillerato inconcluso), el 34% de la población (56 563 personas) tenía 15 años de educación (bachillerato concluido), y solo el 2% de la población (2675 personas) tenían más de 15 años de educación.

El grado de educación es un indicador importante, no solo porque que muchas veces este da cuenta de las condiciones generales de la población, sino que también puede determinar las herramientas culturales, simbólicas y materiales que les permiten a las personas insertarse e interactuar en diferentes campos sociales.

Al poner atención en este indicador, es importante resaltar que aunque la población está más o menos distribuida de la misma forma entre los cinco grados, la mayoría de la población (24% para 2010 y 34% para 2020) se concentra en los grados de educación promedio más altos para la ACH con 15 o más años de educación promedio.

Para el caso de la posesión de automóvil particular como medio de transporte principal, se consideran los porcentajes de escala obtenidos en la figura 15 y 16 en cinco grupos que van desde muy alta, alta, media, baja y muy baja vulnerabilidad en cuanto a la variable analizada y los resultados obtenidos por cada AGEb.

Así, para el caso de 2010, se encontró que el 22% de la población (32 305 personas) estaban en muy alta vulnerabilidad, el 23% (33 654 personas) se concentraban en una alta vulnerabilidad, otro 25% (35 727 personas) estaban en un nivel medio de vulnerabilidad, el 17% (24 192 personas)

estaban en una situación de baja vulnerabilidad, mientras que solo el 13% restante (18 742 personas) se concentraban en una muy baja vulnerabilidad en comparación con el resto de la población del ACH.

Por otro lado, en 2020 los resultados dan cuenta de que el 20% de la población (32 694 personas) se encontraba en muy alta vulnerabilidad, el 25% (41 258 personas) se concentraban en una alta vulnerabilidad, otro 28% (45 470 personas) estaban en el grado medio de vulnerabilidad, solo el 14% estaban en un grado de baja vulnerabilidad y muy baja vulnerabilidad con 22 838 y 22 084 personas respectivamente.

De las tres variables analizadas, la de automóvil particular como principal medio de transporte es la que más da cuenta de la desigualdad que hay en el área conurbada de Huixquilucan, ya que para los dos años (2010 y 2020) es notoria la concentración de muy poca población en las escalas más bajas de vulnerabilidad (30% y 28%), en contraste con la población que se concentra en los grados medios y altos de vulnerabilidad (70% y 72%).

No resultan sorprendentes los esfuerzos del municipio de Huixquilucan por atender y mejorar la infraestructura vial en todo su territorio desde finales del 2009. En este sentido, resalta que, regresando a la figura 15 y 16, las AGEBS con mayores valores para esta variable forman una suerte de corredor que conectan hacia el sureste con la CDMX y al noroeste con la cabecera municipal. Cabe resaltar, como se mostrará más adelante, que este corredor se extiende por la vialidad que a esta investigación interesa, el Viaducto de la Unidad Interlomas.

Vías de comunicación e infraestructura vial en el sitio de estudio

Uno de los detonantes más importantes del crecimiento de las ciudades en la actualidad son los proyectos inmobiliarios que generalmente requieren de vías de comunicación para estar conectados. Sin embargo, lejos de responder a las necesidades de quienes habitan estos espacios, estas infraestructuras “[están] vinculados a intereses económicos y políticos de las elites en el poder, y se implantan en zonas estratégicas” (Mejorada y Portal, 2017, p. 41).

Muchas veces estos proyectos se caracterizan por una difusa, y a veces, inexistente lógica de conexión entre estos desarrollos urbanos y otros puntos de la ciudad. Podría pensarse que esta

falta de conexión responde a una pugna de intereses. Es común pensar que quienes ocupan una posición más aventajada en la estructura política y económica promueven estos proyectos urbanos con el fin de maximizar su ganancia, sin importar las consecuencias que estos puedan generar para quienes habitan en el territorio.

Una posible consecuencia de lo anterior podría decantarse en una planeación que da como resultado una fragmentación de la ciudad (Mejorada y Portal, 2017 y de Mattos, 2008;), en la que los intereses económicos y la maximización de ganancias son más importantes que las necesidades de quienes habitan el espacio.

Bajo la premisa de impulsar el crecimiento de la ciudad, grandes proyectos inmobiliarios y de infraestructura urbana como el de Interlomas, La Herradura o Bosque Real han promovido, como señalan Gago y Mezzadra (2015), el incremento y especulación sobre el valor del suelo, un acelerado proceso de extracción (que van más allá de lo material) y una complicada forma urbana.

Al respecto, la producción de vías de comunicación se vuelve una necesidad en los lugares donde los proyectos inmobiliarios ocupan el suelo, de modo que la conectividad tanto al interior, como al exterior de estos lugares es un factor determinante en el éxito o fracaso de estos proyectos.

Es así que podría sugerirse que, al igual que la construcción de desarrollos inmobiliarios, las vialidades alrededor de ellos responden a intereses de maximización de beneficios mediante la expansión de estos desarrollos y no a la necesidad de conectividad y funcionamiento eficiente de las condiciones generales de producción que caracterizan al territorio.

En casi todos los casos, los proyectos viales de gran escala en áreas urbanas van de la mano con los procesos de revalorización que detona el capital en su fase neoliberal. Es importante poner atención a lo que Theodore, Peck, y Brenner, (2009) reconocen como “procesos de destrucción creativa” ya que estos proyectos no solo modifican el ambiente físico construido, sino que se también se transforma la realidad social creando una *sui generis*.

Para el caso de Huixquilcan, la construcción de desarrollos residenciales en el área conurbanada a finales de 1960 influyó de manera directa en el estilo de vida y la morfología urbana del lugar. Por un lado los desarrollos inmobiliarios creados por FRISA a finales de la década de los 60 estaban dirigidos a un sector de población de altos ingresos, ya que las casas se encontraban

Figura 17 Mapa de infraestructura para el transporte del municipio de Huixquilucan. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del Sistema del Información Estadística y Geográfica De Huixquilucan (SIEGH), 2022.

Otro momento importante fue la construcción del “camino que conectaba a México y Toluca pasando por la Cima y el parque La Marquesa [que] se construye en 1925. . .” (*ibidem*, p.67). Al respecto de esta última, en los noventa se vuelve a pavimentar. En la figura 15 aparece como vía estatal libre en la parte inferior del mapa.

Por otro lado durante los sesenta, según Gonzáles Ortiz (2005), este camino se convierte en carretera y pasa a ser una conexión entre el municipio de Huixquilucan con la alcaldía de Cuajimalpa, sumando otra salida hacia la Ciudad de México además de la vía directa con los fraccionamientos de la localidad de Naucalpan.

En los noventa Huixquilucan, en particular la zona conurbada, solo tenía una conexión directa hacia la Ciudad de México, a causa de esto en 1992 se inaugura la autopista federal de cuota Chamapa-Lechería (Federal de cuota en figura 17), la cual fue una de las primeras vías rápidas de comunicación directa entre el área conurbada del municipio y la Ciudad de México, al mismo tiempo también funcionó como una vía de conexión al interior de la zona conurbada.

Hoy en día se suman otros tres caminos que conectan la zona conurbada del municipio con las alcaldías de Cuajimalpa y Miguel Hidalgo de la Ciudad de México. Éstos son, por orden de aparición, la Av. De los Bosques en la localidad de Naucalpan, la Av. Jesús del Monte en la localidad de Jesús del monte y Vialidad de la Barranca ubicada en la frontera entre ambas localidades (ver figura 18).

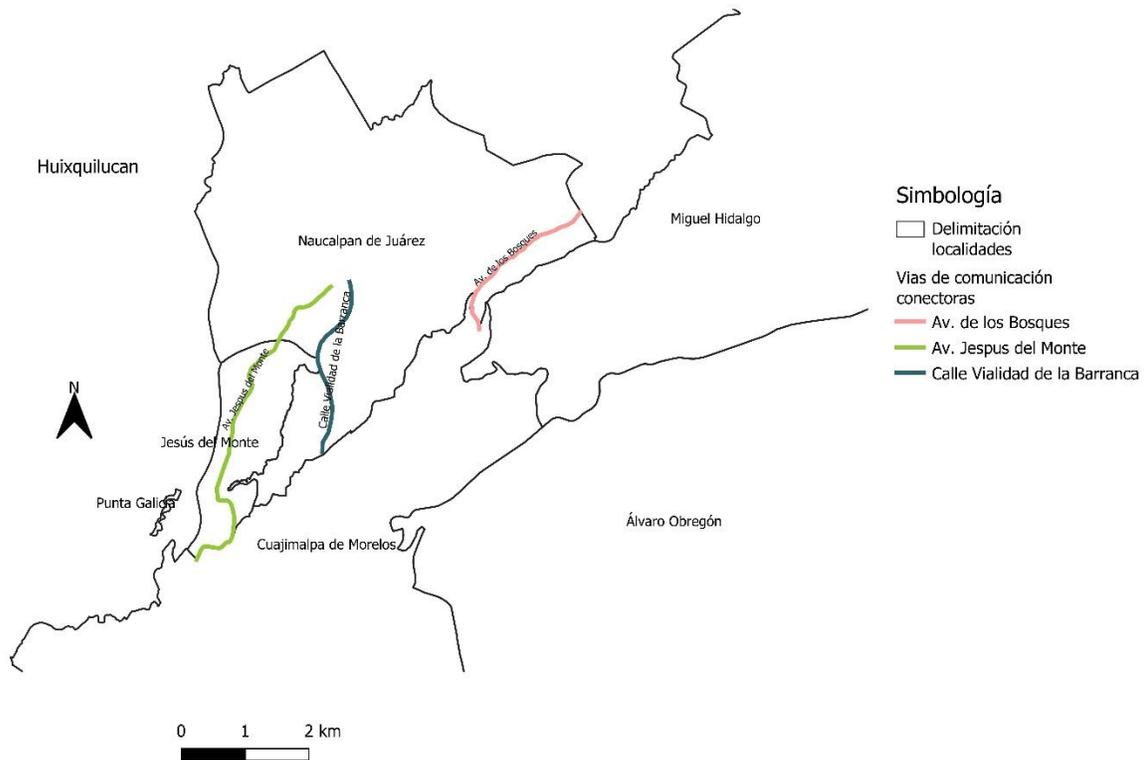


Figura 18 Mapa de vialidades conectoras entre Huixquilucan y la CDMX. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del Marco Geoestadístico Nacional de (INEGI, 2016)

Al respecto, es importante mencionar que estas vías de comunicación han beneficiado el uso de vehículos particulares privados como medio de transporte por la conexión directa de estas vías a las calles y colonias que conforman los fraccionamientos residenciales de la zona, resalta que son estos asentamientos los que cuentan con mejor conectividad a estas vías rápidas de comunicación.

Caso distinto al de las zonas populares, las cuales se conectan con estas vías mediante callejones de escaleras y callejuelas que llegan a escasas estaciones de transporte público (de combis o camiones) cuya ruta no es otra más que la de rodear someramente el área comercial y residencial de Interlomas terminando en paraderos marginados del área conurbada que indefectiblemente obligan a pensarlos como un mecanismo de distinción, pero también de segregación.

Preguntas y problema de investigación

La transformación del paisaje urbano puede ser entendida desde muchas perspectivas. Por lo que toca a esta investigación, la visión de la Ecología Política Urbana es importante, ya que algunos postulados de esta disciplina provienen de las aproximaciones de la sostenibilidad que buscan “. . . un medio ambiente urbano saludable, la cohesión social, el desarrollo económico y la prudencia en el uso de los recursos naturales, todo ello junto con proceso de participación pública” (Alberti y otros, 1994; Nijkamp y Perrels, 1994; Mega, 2000, en Domene, 2006, p169).

La pregunta central de esta disciplina gira en torno a conocer ¿cómo conseguir ciudades más sostenibles? Sin embargo, como señala Domené, 2006, el papel de las autoridades y de los ciudadanos en la implementación de la sostenibilidad urbana ha sido discutido en diversas agendas y programas locales en occidente dejando de lado, hasta hace algunos años, el papel de las condiciones y aspectos políticos, socioeconómicos o históricos más globales.

Es así que la disciplina de la EPU sustituye la pregunta de las ciudades sostenibles a la de “¿cuáles han sido las condiciones y circunstancias (políticas, sociales, culturales y económicas) que han dado lugar a un determinado cambio socioambiental?, que puede o no ser sostenible” (Swyngedouw, 2004, en Domene, 2006, p.169).

Por lo que toca a esta investigación resulta necesario preguntarse por las condiciones políticas, sociales, culturales y económicas que han marcado la forma de urbanización en el ACH, en especial al considerar su cercanía a la zona de influencia de la Ciudad de México y su área metropolitana ya que, desde la visión de la EPU, estas condiciones influyen y determinan el tipo de relaciones que se gestan y desarrollan en el lugar.

Es así que resulta prudente preguntarse al marco de esta disciplina ¿cómo fueron las condiciones políticas, sociales, culturales y económicas que permitieron la promoción de diferentes infraestructuras viales en la zona conurbada del oriente de Huixquilucan? y tratar de identificar ¿qué actores están detrás de estos procesos de promoción de infraestructura vial y qué objetivo buscan conseguir?

Esta investigación también se nutre de las interrogantes que se hace la teoría de la máquina del crecimiento urbano. En estas se busca conocer, según Rodgers y Keynes (2009), la representación y las relaciones entre los actores involucrados en los proyectos de política urbana.

Las preguntas principales en torno a esta aproximación se centran en conocer ¿cuáles son las estrategias de las elites para influir en proyectos y política urbana? y, ¿cuáles son los vínculos entre el poder de la élite y los públicos urbanos más amplios?

En este sentido, esta investigación busca hacer presente el vínculo entre grupos con poder y su influencia en la transformación del espacio urbano, es así que se busca saber ¿qué estrategias de representación hacen uso los grupos en el poder para incidir e influir en la promoción de infraestructura vial en la zona conurbada al oriente del municipio de Huixquilucan?

En sintonía con lo anterior y para complementar el enfoque de esta investigación, se recurre a la Teoría del Régimen Urbano y su preocupación por ¿cómo entender la continuidad y el cambio en el poder urbano y el gobierno de la ciudad? [y para el caso particular de México] (Bassols, 2021, p. 60). De modo que, al considerar todas las aproximaciones y preguntas que se hacen esta disciplina y teorías, esta investigación trata de responder la pregunta que se planteo en el apartado de objetivos, propósitos y preguntas de investigación (página 7).

Resulta prudente tomar en cuenta por un lado, el medio ambiente físico y social que sirve como escenario para estos proyectos y, por otro lado la diversidad de actores, sus modos de representación y configuración, así como las estrategias para posicionar sus intereses y que influyan en la toma de decisiones respecto a las políticas urbanas.

Principales actores con influencia en el sitio de estudio

Una vez dado el camino a seguir por las preguntas de investigación, es importante traer a la discusión los arreglos entre actores y las condiciones tanto materiales —económicas y del territorio—, como sociales que permitieron, por un lado la toma de decisiones sobre política urbana en la zona conurbada y, por otro lado la promoción de infraestructura vial en el lugar.

Para esto, se destaca la diversidad de actores involucrados en la producción de infraestructura vial en el ACH y los arreglos entre ellos, para después resaltar a los actores involucrados en la promoción del Viaducto de la Unidad Interlomas considerando el tipo de arreglo que se ha forjado entre ellos.

Resalta del caso de estudio que al ser un municipio conurbado, la producción y desarrollo de este lugar podría responder a un mercado en el que los intereses son “. . . más fragmentados. . . porque el número de actores privados y públicos es mayor. . .” (David, 2018, p. 521). Sin embargo, todo apunta a que es posible hablar de una permanencia en el poder de un grupo. De modo que podría pensarse que para este caso de estudio, hay coalición duradera entre actores públicos y privados en Huixquilucan, que podría estar gestando, desde 1980, un régimen urbano²¹.

Los grandes desarrollo inmobiliarios y comerciales en el ACH, como sostiene David (2018), podrían ser un primer punto de partida ya que “hoy en día no se sabe bien si son las inversiones y políticas públicas que crean y dinamizan los mercados inmobiliarios. . . o si son las inversiones privadas las que acarrearán la necesidad de inversiones públicas” (p. 519), esto en el sentido de dotar a estos proyectos residenciales de servicios, en especial aquellos relacionados con la infraestructura vial de conectividad y movilidad.

Al hablar de régimen urbano se obliga a pensar en relaciones duraderas entre distintos grupos. Sin embargo, hacer un trabajo sobre las historias de vida y relaciones de algunos funcionarios del gobierno local sería una labor monumental cuya información resulta de gran dificultad para conseguir.

Se resalta el periodo de 2012 a 2021, ya que durante este se observa una suerte de estabilidad y continuidad política (con el Partido Acción Nacional y la Familia Vargas-Contreras en el gobierno local de Huixquilucan). Así mismo, durante este periodo, al menos desde la

²¹ Se reconocen dos grupos en este sentido y cada grupo varía según la temporalidad, en primer lugar esta grupo ECO que desde finales de 1980 hasta hoy cuenta ya con doce proyectos inmobiliarios en la zona, sus proyectos destacan por incluir lujosas torres residenciales en complejos cerrados y centros comerciales; en segundo, desde inicios de 1980, esta grupo Bosque Real con su desarrollo Bosque Real de más de 600 hectáreas que alberga catorce torres de departamentos y complejos residenciales de lujo acompañados de un campo de golf, colegios, universidades, centros comerciales, club campestre y otros servicios al interior del recinto; en tercer lugar esta grupo FRISA, que aunque solo tiene dos desarrollo inmobiliarios en la zona (La Herradura y Sáyabes) destaca porque fue de los grupos pioneros en la construcción de residenciales en la zona y que aún hoy en día tiene cierta influencia en la toma de decisiones.

percepción de los habitantes de la zona, se piensa que se le dio mayor atención a la zona conurbada del municipio.

Como se señaló en el capítulo anterior, apelando a la clasificación de Molotch (1976, 2007) se ha distinguido aquí a los actores involucrados en la toma de decisiones en dos dos grupos: principales y auxiliares. Del lado de los actores principales, hay tres grandes grupos, (i) los políticos, (ii) medios de comunicación y (iii) los empresarios locales. Los actores auxiliares se conforman por (i) universidades²² y por (ii) vecinos organizados.

Actores principales: Políticos

Los actores políticos son funcionarios públicos insertos en la estructura del gobierno local, se identifican dos grupos, el primero se caracteriza porque los miembros de este pertenecen al mismo partido político el PRI, este grupo incluye a Alfredo del Mazo Maza, quien gobernó el municipio de 2009 a 2012, y a Carlos Iriarte Mercado, que ocupó el mismo cargo de 2012 a 2014²³.

Durante este periodo, como mencionan las y los residentes del área conurbada, no hubo grandes cambios en el municipio y su infraestructura, la interacción entre el gobierno y la sociedad en general eran escasa y se atendía muy poco las necesidades de estos.

Por otro lado, como señala el presidente de colonos de La Herradura, durante este periodo se pensaba que el gobierno local tenía una estrecha relación con empresarios inmobiliarios entre los que destacan FRISA, grupo ECO y grupo Bosque Real por los privilegios y atenciones que se les daban.

En particular, señala Leonardo, “fueron muchas veces las que tuvimos que detener la construcción de desarrollos multifamiliares aquí en La Herradura que quería construir FRISA y

²² El Proyecto de Ciudad UP es uno de los proyectos más importantes en Interlomas, este proyecto propone la construcción del campus universitario más grande, después de Ciudad Universitaria, en México, este tiene una extensión de 39.6 hectáreas y está ubicado al interior del complejo residencial Bosque Real.

²³ Hubo un alcalde interino de 2014-2015, fue José Reynol Neyra González, era miembro del PRI al igual que sus antecesores, de este personaje solo se hace mención.

ECO²⁴. . . el gobierno del PRI nunca nos apoyó, fuimos nosotros (los vecinos organizados) los que frenamos estas iniciativas” (Leonardo, 2023).

También destacan dos de los presidentes de colonos de la zona de residenciales, Leonardo y Miguel (2023), que en 2010 el entonces presidente municipal Alfredo del Mazo comenzó con una suerte de programa de reconstrucción de vialidades e infraestructura de conectividad en el área conurbada. Este proyecto tenía como objetivo desahogar el tránsito vehicular en la zona.

Durante esta época se llevaron a cabo diferentes trabajos de pavimentación y mantenimiento de las avenidas y calles principales de la zona; sin embargo, como señala Leonardo (2023), “. . . no se pudo atender las necesidades de los residentes de La Herradura ya que nos volvieron a hacer una colonia de paso y se terminaron de quitar las plumas de algunas calles. . . “.

Por otro lado, Miguel (2023) señala que durante este periodo se atendieron muchas de las vialidades de la localidad de Jesús del monte, “se le dio mantenimiento a las principales calles que conectan a los residenciales . . . , también fue atendida la Av. Jesús del Monte que conecta a todos los residenciales con el resto de Interlomas y la Ciudad” Paralelo a estos proyectos, en el corazón de Interlomas se inició con la promoción del Viaducto de la Unidad Interlomas.

El segundo grupo de actores se caracteriza porque sus miembros pertenecen al Partido Acción Nacional (PAN), este incluye a Enrique Vargas del Villar quien ocupó el cargo de presidente municipal de Huixquilucan de 2015 a 2021 y a Romina Contreras Carrasco cuyo periodo va de 2021 a 2024.

Llama la atención que este grupo tiene la característica de que sus miembros son familia y hay una suerte de arraigo al lugar ya que, en palabras de periodistas locales “Enrique y Romina tienen su casa aquí (en Huixquilucan) y la de sus papás también está aquí en Interlomas, además tienen un rancho muy grande cerca de la cabecera municipal” (Adriana, 2023).

Por otro lado, este grupo se ha caracterizado, entre otras cosas, por establecer vínculos estrechos con empresarios locales y con los presidentes de colonos de los residenciales y fraccionamientos privados. Muchas de las notas de prensa local hacen referencia a la estrecha

²⁴ Al respecto, señala Leonardo (2023), presidente de colonos de La Herradura, que estas inmobiliarias recurrieron a diversas técnicas para orillar a los propietarios de casas a venderlas, también menciona que muchas veces eran estas empresas inmobiliarias las que cooptaban a quien presidía la asociación de colonos y por ahí empezaban a promover proyectos de cambios de usos de suelo, ventas de terrenos y de casas.

participación entre el gobierno local y empresarios para lograr que el ACH sea una de las más exclusiva y con estándares de calidad de vida de primer nivel.

Así, en palabras de quienes habitan en residenciales y fraccionamientos privados del ACH “... Enrique impulsó mucho el desarrollo de esta zona y, a diferencia de antiguos presidentes municipales, él si se preocupó porque se reinvirtiera aquí en Huixquilucan” (Miguel, 2023).

Por otro lado, Leonardo (2023) señala que el gobierno de Enrique Vargas prestó más atención a las necesidades de los fraccionamientos de La Herradura que gobiernos pasados “... con Enrique sí se notó la diferencia, siempre que nosotros reportábamos una irregularidad, de inmediato él mandaba a alguien, también si le avisabas él y su equipo ponían manos a la obra para detener cualquier intento de construcción, se le dio mucha prioridad la seguridad en esta zona. . .”

Por su parte, los habitantes de las zonas populares del área conurbada no tienen esta percepción. Adriana comenta que “Enrique Vargas sí ha hecho mucho por Huixquilucan pero también hay que tener cuidado con él, si algo que dices no le parece de inmediato te manda callar o amenazar, ya nos ha pasado que en su gobierno nos censuraron un grupo de Facebook de la colonia de San Fernando por estar compartiendo imágenes de robos o de venta de drogas aquí mismo” (Adriana, 2023).

Además, durante el gobierno de Enrique Vargas fue que se inauguró el Viaducto de la Unidad Interlomas (2017) y otras dos vías rápidas de comunicación directa con la CDMX (Av. Barranca del Negro en 2015, y Vialidad de la Barranca 2016). Respecto al Viaducto, es importante mencionar que alrededor de ella se presentaron muchos conflictos, destaca la oposición de la “Unión Vecinal de Huixquilucan”, que se oponía a la construcción de éste.

Respecto al gobierno de Romina Contreras, este es percibido como una extensión del de Enrique Vargas ya que “... detrás de la presidenta siempre esta Vargas y se sabe que él es quien toma las decisiones todavía, pienso que ella nada más se presenta a donde le dicen” (Adriana, 2023). La mayoría de habitantes del ACH piensan que la presidenta municipal busca reelegirse en 2024.

Actores principales: Medios de comunicación

Los medios de comunicación locales en Huixquilucan se distinguen por una suerte de no imparcialidad, sobre todo en la manera en que se presentan las notas relacionadas con el crecimiento urbano y desarrollo del área conurbada. Prueba de ello están en algunos encabezados de los medios locales como son Crónica, Real Estate Market & Lifestyle, Grupo en concreto, Colonos Interlomas y Diario Judío.

La mayoría de notas apelan a engrandecer las acciones que realiza el gobierno local en colaboración con empresarios privados que mejoran la conectividad y calidad de vida en el área conurbada del municipio (ver figura 19). Podría pensarse a estos medios de comunicación como heraldos que proyectan una imagen del lugar basado en el estatus y un estilo de vida de calidad y lujo para quienes pueden costearlo.



Figura 19 Cuadro con encabezados de noticias en el área conurbada de Huixquilucan. Fuente: RE, 2021; Diario Judío, 2017; Crónica, 2021;2022

Actores principales: Empresarios locales

Aunque hay una variedad de empresarios con intereses en el ACH, el papel de grupo ECO, GICSA y Bosque Real es especialmente relevante para esta investigación. Grupo ECO se distingue por ser dueño, en principio, de la mayoría de los desarrollos residenciales y comerciales en la localidad de

Jesús del Monte. Grupo GICSA se distingue de los otros dos por tener importantes desarrollos comerciales en el corazón de Interlomas; por último Bosque Real, encabezado por Moisés Salame Jafifi, se caracteriza por administrar las más de 600 hectáreas de desarrollo residencial llamado Bosque Real ubicado al norte del ACH.

Por su parte, como sugiere un regidor del actual gobierno de Huixquilucan (2021-2024), la figura de los empresarios locales es muy importante en términos del desarrollo urbano, ya que muchas veces son las empresas privadas las que bajo el término de “obras de mitigación (retribución)”, construyen diferentes infraestructuras y complejos en el municipio. Se sabe muy poco respecto a este particular sistema de favores entre el gobierno local y empresarios locales.

Por un lado el regidor sostiene que una vez que algún desarrollador inmobiliario inicia con un proyecto relacionado a la expansión o conectividad de los fraccionamientos y centros comerciales en el ACH, el gobierno local inicia una suerte de proceso de licitación en el que se le sugiere a esta empresa o desarrollador privado realizar una obra de mitigación (retribución) que puede ser la construcción de centros de desarrollo comunitario (deportivos o culturales) o instalaciones de salud pública. En su mayoría estas obras están dirigidas a la población más pobre en el ACH.

Bosque Real (BR) es un grupo que, en palabras del regidor, ha colaborado de manera constante y estrecha con el gobierno local desde 1980. La construcción del viaducto de la unidad (2012-2017) fue una obra promovida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que puso en colaboración a diferentes escalas de gobierno. Sin embargo, la participación del grupo BR en la construcción de esta obra fue directa, ya que su complejo residencial es uno (el único) de los principales beneficiados con esta obra vial.

Incluso en algunas conferencias de prensa se puede escuchar en palabras de Moisés Salame Jafifi adjudicar a grupo BR la construcción de esta vía de comunicación²⁵. Así mismo el regidor relata que en principio esta vialidad iba a tener casetas de cobro en algunos puntos del trazo dentro de la zona de Interlomas, pero fue, en palabras del funcionario, el trabajo de gestión de Enrique

²⁵ También, este grupo se adjudica haber participado con inversión en la construcción de la Av. Barranca del Negro y la Vialidad de la Barranca (Barranca de Hueyetlaco) en lo que este grupo reconoce como vialidades de importancia para la conexión de Bosque Real con el resto de Interlomas y la Ciudad de México.

Vargas lo que logró que vialidad fuera de uso gratuito (a excepción del tramo que conecta con la autopista entre la localidad de Naucalpan con Toluca).

Actores auxiliares: Universidades y vecinos organizados

Por otro lado, los actores auxiliares presentes en el caso de estudio se distinguen entre Universidades y vecinos organizados. Los primero son dos, la Universiada Anáhuac y la Universidad Panamericana. La Anáhuac abrió su campus norte en la localidad de Naucalpan de Juárez en 1964, su posición en el lugar puede pensarse como parte de un proyecto de ensamble entre los fraccionamientos particulares del lugar y este campus.

La trayectoria de la universidad Anáhuac en el lugar es muy importante, en términos urbanos esta universidad puede entenderse como un centro atractor de población por su oferta educativa. Destaca, en este sentido, que en 1993 la promoción de la vialidad Av. Barranca del Negro se pensó para atender el tránsito vehicular de los residentes de los fraccionamientos de La Herradura y los estudiantes de la Anáhuac.

Por otro lado, la Anáhuac es un referente de formación educativa en la localidad. La Anáhuac ha participado en diversos programas de educación en el municipio de Huixquilucan. Adriana, una ex delegada colonial de San Fernando (zona popular en el ACH), cuenta que “. . . fue durante las elecciones de 2015 que a nosotras (ella y un grupo de emprendedoras de la zona popular de San Fernando) nos dieron la oportunidad de tomar un diplomado en la Anáhuca. . . y así como este caso hay varios, la Anáhuac siempre se ha involucrado en diversidad de proyectos para educar a la población, la mayoría son gratis como este diplomado. . . “ (Adriana, 2023)

Podría pensarse que estas acciones de retribución social por parte de la Anáhuca hacia la población tendrían el sentido de legitimar, entre otras cosas, las diferentes facilidades que el gobierno municipal le ha dado a esta empresa pues, además de desahogar el tránsito en la zona, la Av. Barranca del Negro es una vialidad conectora directa entre la localidad de Naucalpan con la alcaldía Cuajimalpa de la CDMX.

Aunado a lo anterior, la presencia de egresados de esta universidad en la vida política del municipio podría ser un factor importante para legitimar muchas acciones de esta empresa en la

vida pública y política del municipio, uno de los ejemplo más claros es la actual presidenta municipal Romina Contreras Vargas quien estudió una licenciatura, una maestría y un doctorado en dicha institución.

Del otro lado está la Universidad Panamericana. Este centro educativo privado anunció en 2019 una colaboración con grupo BR en el que se busca construir el proyecto Ciudad UP, el campus universitario privado más grande en América Latina dentro del complejo residencial Bosque Real. Este complejo cuanta con más de 35 000 m²., y se espera que cuente con áreas académicas, un amplio estacionamiento, zona residencial para alumnos y diversas áreas deportivas.

Aunque los detalles de este proyecto salen de los intereses de esta investigación, no se deja de lado. Resalta que este proyecto inició su promoción casi a la par de la apertura del Viaducto de la Unidad Interlomas en 2017 pero fue hasta 2019 que se anunció su construcción. Es importante destacar que el Viaducto de la Unidad Interlomas es la única vialidad que conecta al complejo Bosque Real con el resto del ACH y la CDMX lo que representaría, hasta ahora, la única vía de acceso hacia ciudad UP.

Por el lado de los residentes del ACH, se identifican dos grandes grupos, los vecinos de la zona popular y los vecinos de la zona residencial²⁶. Ambos grupos se diferencian de manera abrupta. Los residentes de las zonas residenciales están organizados en colonos de residenciales o colonos de fraccionamientos según sea el caso. Es importante destacar que en 2014 esta distinción entre vecinos de zona residencial y zona popular se dejó un poco de lado y se organizaron bajo el nombre de Unión Vecinal de Huixquiluan (Castañeda, 2020) que se opuso a la construcción del tramo de tuneles gemelos del Viaducto de la Unidad Interlomas. Esta organización de vecinos duró muy poco y no logró su objetivo.

Además de la buena organización vecinal de la zona residencial hacia interior, hay también una organización general entre estas asociaciones vecinales y el gobierno local de manera virtual mediante el uso de grupos en las plataformas de Whastapp y de Facebook. Estos grupos son canales de comunicación directa, como sostienen ambos presidentes de colonos entrevistados, entre funcionarios de cada dependencia municipal y los líderes vecinales de la zona residencial.

²⁶ Según datos del plan de desarrollo municipal de 2017 son 20 los desarrollos residenciales y fraccionamientos privados que hay en la llamada zona residencial del ACH. Por su parte son 18 las colonias derivadas de tierras ejidales en la denominada zona popular baja del ACH (ver anexo tabla 10).

Por otro lado, los vecinos de las zonas populares no muestran una forma de organización tan estrecha como la de los vecinos de la zona residencial en redes sociales. Por lo observado en visitas de campo y acercamiento con algunos residentes de la colonia San Fernando, es notoria un tipo de organización basada en la interacción cara a cara.

Y aunque hay canales de comunicación virtual como son grupos en la plataforma de Facebook, los vecinos de las colonias populares prefieren la interacción cara a cara. Esto porque sostienen que el gobierno local ha intervenido estos canales de comunicación y, como sostiene Adriana, una exdelegada vecinal y residente de una colonia popular, ha llegado a censurar y borrar publicaciones que “son incomodas para el gobierno. . .” (Adriana, 2023).

Algunos vecinos de la zona popular señalan que desde la victoria del PAN en el municipio, el gobierno local ha iniciado un mecanismo de control mediático y social más agresivo; dicen que han sido víctimas de amenazas por parte del gobierno local. Esta información ha sido corroborada por una regidora local del actual gobierno quien señala que, además de las amenazas, este gobierno ha usado la fuerza para callar a sus opositores y mantener el control.

El grupo de los vecinos populares es uno de los más importantes ya que, en palabras de un regidor local, es el voto de estas personas el que más cuenta cuando hay elecciones. Así mismo, Adriana sostiene que desde que inició la gestión del PAN se le ha dado atención a algunas necesidades de las colonias populares, señala que “. . . se nos han puesto algunas clínicas, una alberca (centro de desarrollo comunitario) y se han arreglado algunas coladeras de las calles. . . de las calles pues han pasado a poner sus tapones todos mal hechos pero ponen. . .” (2023)

Por otro lado, es notoria la diferencia entre la atención y los servicios que da el gobierno local a la zona popular y la zona residencial. Adriana señala que “. . . sí, pues nos pusieron una clínica aquí muy cerca de la colonia y una alberca, pero a los de la zona de residenciales les pusieron un hospital de primera (hospital ángeles), además la policía siempre pasa por allá y está atenta de todo. . . aquí no entra la policía a menos que sea cuando venía el presidente o la presidenta a tomarse fotos de que si hace algo por nosotros” (2023).

Este tipo de relación logra hacer visible una de las formas de producción social del poder que utiliza el grupo en el poder local. La estrategia puede ser entendida como una suerte de juego de estira y afloja en donde el gobierno local ofrece la construcción de centros de desarrollo

comunitario y otras infraestructuras (posibles obras de mitigación (retribución) construidas por empresas privadas), pero a cambio se espera, además de mantener el control en estas zonas, una colaboración de la población en la legitimación de las acciones del gobierno mediante el voto.

Además, se hace presente un tema importante respecto a la relación entre este sector de población y las empresas que llegan al ACH. En entrevista con un regidor del actual gobierno, se logró dar cuenta de que hay un acuerdo entre las empresas que llegan al área conurbada, se les pide que su nómina se integra por al menos el 40% de trabajadores pertenecientes al municipio de Huixquilucan.

Por otro lado, estas empresas están obligadas a participar de diversas actividades de retribución social según sea el giro de cada empresa. El regidor mencionó el caso de la empresa *Costco Wholesales Corporation* que aceptó estas condiciones y opera en el ACH desde 2009. Destaca que en el programa de retribución social, el regidor menciona que muchas veces “. . . algunos productos que no se venden se donan a las casas hogares, centros de desarrollo comunitario, escuelas o casas de ancianos en el municipio. . .” (Regidor, 2023)

Si bien, hasta este punto se ha vuelto complejo el escenario de actores alrededor de la promoción y construcción de la obra vial Viaducto de la Unidad Interlomas, a manera de resumen se muestra la tabla 8 que contiene a cada actor involucrado en la construcción de esta obra después de 2015 así como un resumen de su acción y una suerte de vínculo entre ellos mediante su aprobación o no del viaducto.

Tabla de actores y su acción alrededor de la producción de infraestructura vial en el ACH después de 2015			
Actor	Tipo de actor	Acción alrededor de la promoción de vías de comunicación	Postura ante construcción del Viaducto de la Unidad
Enrique Vargas del Villar	Público	Gestor y facilitador de cambios de uso de suelo para que la promoción de vías de comunicación y nuevos desarrollos inmobiliarios fuera un éxito	A favor
Romina Contreras Carrasco	Público	Gestora y promotora de nuevas vías de comunicación, así como especial atención a las acciones de mantenimiento a las zonas residenciales e infraestructura vial en el ACH	A favor
Grupo ECO	Privado	Promotor de nuevos desarrollos inmobiliarios en la localidad de Jesús del Monte	A favor
Grupo GICSA	Privado	Promotor y gestor de zonas comerciales en la zona de Interlomas	A favor
Grupo Bosque Real	Privado	Promotr y gestor del residencial Bosque Real. Además fue inversionista en la producción del Viaducto de la Unidad Interlomas, La Av. Barranca del Negro y la Vialidad de la Barranca	A favor
Universidad Anáhuac	Privado	Principal promotor de programas social centrados en atender a la población de zonas populares.	No se sabe
Universidad Panamericana	Privado	Inversionista en el complejo Bosque Real	A favor
Medios locales de comunicación	Privado	Aliado en la promoción de una imagen agradable y atractiva de la ACH para invertir y vivir.	A favor
Vecinos de zona residencial	Privado	Organización centrada en mantener los estandares de estilo de vida en los que resalta la seguridad, tranquilidad y estatus en el ACH.	Parcialmente en contra
Vecinos zona popular	Privado	Organización que busca que se reconozcan sus derechos y se atiendan sus necesidades. En su mayoría son participes de muchos programas sociales del gobierno local y algunas empresas privadas-	En contra

Tabla 8 Tabla de actores y su acción alrededor de la producción de infraestructura vial en el ACH. Fuente: elaboración propia con base a entrevistas realizadas en el área de estudio.

Por su parte, la figura 20 permite ubicar temporalmente algunos de los actores involucrados en el desarrollo local y las obras viales que se han promovido en el ACH. Al resaltar los periodos de gobierno y las obras viales promovidas y construidas en estos, se busca dar más claridad respecto al interés de los actores detrás del desarrollo local y la formación de un régimen urbano en Huixquilucan.

Línea del tiempo: principales actores y proyectos de infraestructura vial

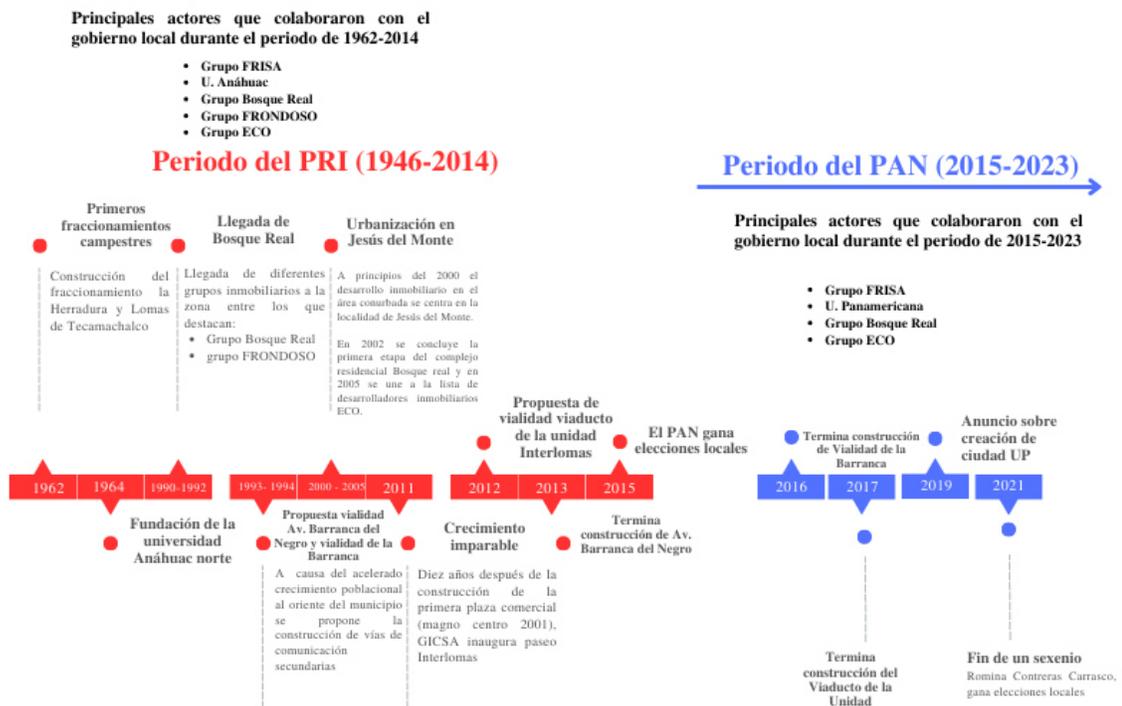


Figura 20 Línea de tiempo: principales actores y proyectos de infraestructura vial en la zona de estudio. Fuente: elaboración propia

Hasta aquí, es importante aclarar tres puntos importantes, el primero, tiene que ver con la estructura física del área de estudio. Huixquilucan es un municipio que se destaca, además de por su morfología natural, por su cercanía a la Ciudad de México y la capital del Estado de México; también destaca, en particular su zona conurbada, por la presencia de diversos proyectos inmobiliarios y de servicios de lujo, lo que hace muy particular su forma urbana y la manera en que esta se ha desarrollado.

El segundo tiene que ver con la estructura social del área de estudio. En el ACH destaca la presencia de fraccionamientos amurallados y plazas comerciales privadas, esto ha marcado profundamente la estructura social en el lugar y, como ya se ha mostrado en líneas anteriores, la desigualdad entre los grupos que habitan en el ACH es un punto muy importante a considerar.

Por último, el tercer punto tiene que ver con la presencia de actores clave detrás del desarrollo urbano del ACH. Los primeros son los actores políticos que se distinguen por formar colaboraciones con diversos actores públicos y privados, entre los que destacan empresarios y desarrolladores inmobiliarios. El segundo grupo de actores, se distingue por ser una suerte de colaborador auxiliar muy cercano al gobierno, este se compone de habitantes de la zona, en particular aquellos que viven en la zona residencial del ACH, medios de comunicación local y algunas instituciones como las universidades.

Por último, el tercer grupo se compone por los empresarios privados y desarrolladores inmobiliarios con presencia en el ACH. Podría parecer que este grupo de actores es el que guía el crecimiento urbano de la zona conurbada, ya que todo apunta a que este es el grupo que más se ha beneficiado con la promoción de infraestructura vial. No solo porque la promoción de estos proyectos parece no prestar atención a las necesidades de los habitantes del ACH, sino porque esta misma infraestructura parece funcionar como una conexión (incluso una ampliación) entre proyectos inmobiliarios y comerciales en la zona conurbada del municipio.

Con la mirada sobre los actores detrás de la promoción en proyectos de infraestructura vial, la estructura social del ACH y las características particulares de la zona de estudio, parece tener sentido apuntar a que el tipo de arreglo (societal) detrás de la producción de infraestructura vial va más allá de la necesidad de conectividad en el ACH.

Cabe resaltar, como ya se ha mencionado, que por el difícil acceso a la información de los grupos en el poder (David, 2018) y la falta de vínculos explícitos de estos grupos y su beneficio en la promoción del Viaducto de la Unidad Interlomas, se optó por acudir al Manifiesto de Impacto Ambiental y las percepciones de quienes habitan el ACH para lograr esbozar el vínculo entre actores públicos y privado alrededor de la producción de esta infraestructura vial; y así tratar de caracterizar el tipo de arreglo (societal) que promovió este y otros proyectos de desarrollo local.

Capítulo III: Infraestructura vial, actores importantes y percepción de los habitantes de la zona de estudio

Sobre la infraestructura vial en la zona del caso de estudio

Naucalpan de Juárez y Jesús del Monte son dos localidades ubicadas al oriente de Huixquilucan. Estas han presentado un proceso de transformación muy acelerado comparado con otras en este municipio. Fue a principios de la década de 1960, con la llegada de nuevos pobladores provenientes de la Ciudad de México, que la construcción de fraccionamientos residenciales se volvió común en la zona.

Los primeros fraccionamientos residenciales en la zona fueron Lomas de Tecamachalco y La Herradura (ambos ubicados en la localidad de Naucalpan de Juárez). La percepción de algunos residentes de estos fraccionamientos es que estos desarrollos inmobiliarios cumplían la función de dotar de vivienda a familias con altos ingresos que buscaban, por un lado tener una casa amplia con patio y, por otro lado, no alejarse tanto de la zona de influencia de la Ciudad de México.

Lejos de la percepción de los habitantes y vecinos de la zona, la realidad es que estos dos fraccionamientos, a cargo de grupo FRISA, atrajeron la mirada de otros inversores y desarrolladores.

El proyecto de expansión al oriente de Huixquilucan tuvo un momento muy importante en 1964 cuando se construyó el plantel norte de la Universidad Anáhuac en la localidad de Naucalpan de Juárez. La llegada de esta institución educativa privada a la zona tuvo notables consecuencias, pues alrededor de las instalaciones de la escuela se inició la construcción de fraccionamientos residenciales y vías rápidas de comunicación.

Paralelo a este proceso, en la zona de barrancas y lomeríos conocida como zona popular baja, se construía la colonia Tierra y libertad, una de las primeras denominadas colonias populares que se estableció en la zona urbana al oriente de Huixquilucan; hoy en día son catorce²⁷ las colonias que compone la zona popular baja en el ACH.

²⁷ Estas, según información del plan de desarrollo Urbano de Huixquilucan (2017), son Tierra y libertad, Palo Solo, San Fernando, Pirules, Loma del Carmen, Las canteras, El pedregal, Federal burocrática, La Unión,

A partir de entonces la construcción de asentamientos humanos en la zona proliferó. En la zona conurbada del municipio son más los asentamientos humanos de tipo fraccionamiento residencial que los del tipo popular o de autoconstrucción. De modo que la forma urbana del espacio que han configurado estos desarrollos, además de dar cuenta de las condiciones generales y estilo de vida de la población, ha determinado la forma de conectividad en el lugar.

Al ser una zona conurbada alejada de la ciudad central y en la que el tipo de asentamiento humano predominante son los fraccionamientos residenciales para estratos altos, el modo de conectividad dio prioridad al uso de automóvil particular. Sin embargo, este modo de conectividad enfrentó dificultades a finales de 1980 ya que se saturó el entonces limitado sistema de infraestructura vial en la zona.

A principios de la década de 1990 el gobierno local, en coordinación con el estatal, puso en marcha diferentes proyectos de infraestructura vial para tratar de mejorar la conectividad en la zona, estos proyectos de conectividad y construcción de infraestructura siguen siendo una de las prioridades de las administraciones actuales.

Los proyectos de movilidad en el ACH se centraban en dar mantenimiento y mejorar las vialidades existentes y en la producción de nuevas vías de comunicación. El Viaducto de la Unidad Interlomas (VUI) es una de las vías rápidas en el área conurbada, aunque su promoción inició en 2012, algunos residentes de la zona y funcionarios públicos sugieren que el plan de este proyecto se concibió años antes.

El viaducto de la Unidad Interlomas, como sugiere una regidora del gobierno local, “es parte de un proyecto que viene de muchos años atrás. Si te fijas, se conecta únicamente con Bosque Real y da la casualidad que sale de inmediato hacia la Barranca de Hueyetlaco (Vialidad de la Barranca)” (María, 2023).

Podría pensarse entonces, considerando lo anterior, que la construcción del Viaducto de la Unidad Interlomas responde a un proyecto ensamble en el que el recinto Bosque Real es el centro que se conecta, mediante el VUI, con otras dos obras de infraestructura vial en

Montón de cuarteles, El Olivo, El Bosque, Constituyente de 1917 y Ampliación Paolo Solo. Por su parte la colonia popular San Fernando se ubica en la localidad de Jesús del Monte y es la única de ese tipo en la localidad.

la zona (propuestas en 1993): la Vialidad de la Barranca y la Av. Barranca del Negro (figura 21). Estas obras, al igual que el VUI tenían como objetivo agilizar el flujo local de automóviles y mejorar la conectividad con la Ciudad de México.

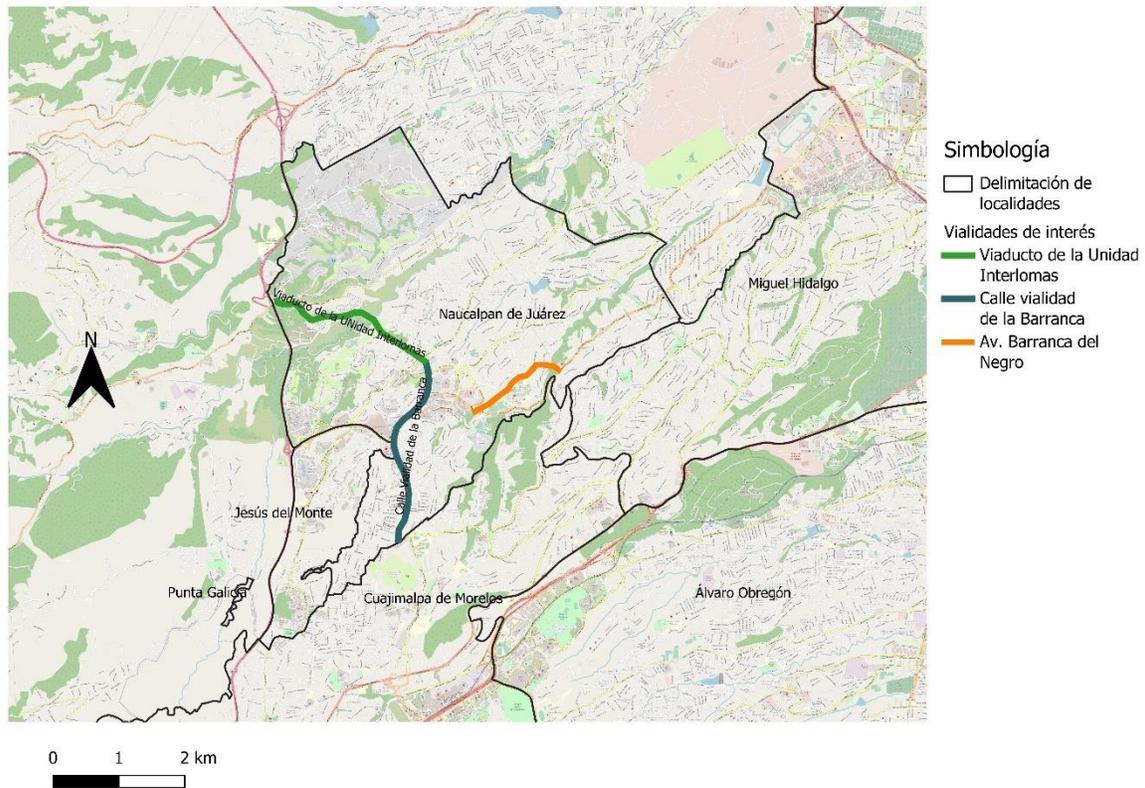


Figura 21 Mapa con las vialidades de estudio en la zona. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del marco geoestadístico nacional INEGI (2016)

Para hacer más evidente cómo opera la interacción entre estas vías de comunicación y el recinto BR se analizó, en orden cronológico, cada obra y su manifiesto de impacto ambiental (MIAs) con el fin de presentar:

- los objetivos,
- su integración metropolitana y regional, y
- los actores que promovieron estas obras

Av. Barranca del Negro

La vialidad Av. Barranca del Negro (ver figura 22) se “localiza en la zona de la Barranca del Negro o del Río de la Loma (área urbana de Interlomas-Magno centro) y pertenece al centro urbano San Fernando-La Herradura” (SCEDOMEX, 2003, p. 6). Así, esta vialidad “forma parte del proyecto de estructura vial del centro urbano San Fernando-La Herradura. . . y se integra al sistema vial de la porción poniente de la ZMVM que permitirá la comunicación con el municipio de Nacualpan al Norte y con la CDMX al sur” (*ibidem.*, p. 7).

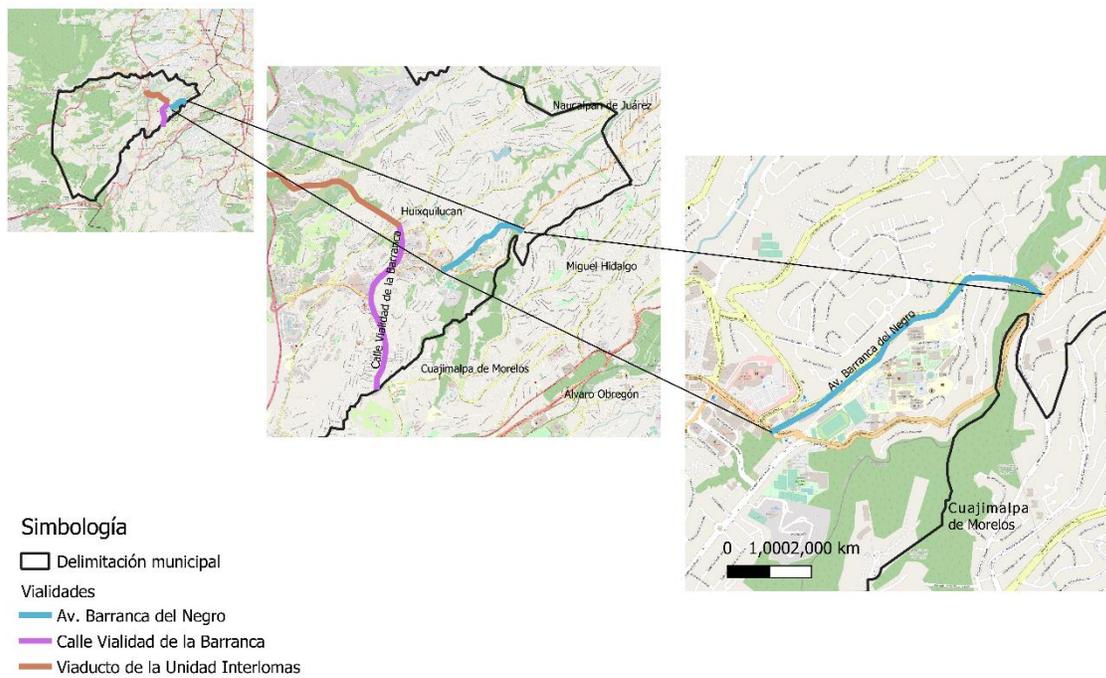


Figura 22 Mapa de ubicación de vialidad de la Av. Barranca del Negro. Fuente: elaboración propia con el software QGIS.

El proyecto de la construcción de la vialidad Barranca del Negro tiene una longitud de aproximadamente 1.4 km y prevee, “la terminación del cuerpo de la vialidad, la

construcción de dos entronques a desnivel, uno que de con el Boulevard Interlomas y otro con la Av. Universidad Anáhuac, así como la conclusión de la obra asociada correspondeinete al emovedamiento del Río de la Loma” (*ibidem.*, p. 15).

Esta obra fue aprobada en 1993 en el marco del plan de Centro de Población Estratégico de Huixquilucan. Sin embargo, los trabajos de construcción de esta vialidad duraron poco ya que en 1994 se detuvieron “por decreto de área natural protegida sujeta a conservación ambiental de la Barranca del Río de la Loma. . .” (*ibidem.*, p. 9).

La obra retomó labores de construcción en el 2000; la empresa a cargo de la construcción del proyecto fue el Consorcio Inmobiliario Lomas, S. A. de C. V. que la denominó como una

“ . . . vialidad urbana secundaria que enlaza a dos vialidades primarias y tiene una importancia significativa a nivel regional, ya que representa una alternativa para la circulación vehicular en la zona poniente de la ZMVM, así como de las zonas habitacionales que conforman las colonias Lomas de las Palmas, Lomas de Tecamachalco sección cumbres, Lomas Anáhuac, Lomas de Tecamachalco, Bosque de las Lomas y de la Universidad Anáhuac, en donde hay flujos vehiculares internos y de comunicación regional entre los municipios de Naucalpan y Huixquilucan y la CDMX” (*ibidem.*, p. 18).

Además, la construcción de esta obra vial se justificó por ser una vialidad alternativa en la zona, ya que

“la conformación geomorfológica de la parte oriente del Municipio de Huixquilucan. . . se caracteriza por ser una zona de lomeríos con una cantidad importantes de barrancas, [que] impide la estructuración vial y de la traza urbana que limita el desarrollo de proyectos viales que permitan la continuidad vial y el desahogo de las vías existentes actualmente saturadas como son la Av. Lomas Anáhuac, y los Bulevares Lomas Anáhuac, Bosques, Interlomas y Magno centro. . .” (*ibidem.*, p. 20)

Por otro lado, la MIA de la obra advertía que de no concluirse el proyecto “se esperará que los impactos negativos serán cada vez mayores que los que pudieran generarse con la construcción y operación de la vialidad, en virtud de que las terracerías. . . se han usado como un camino de acceso a los predios colindantes y también como estacionamiento. . ., de igual manera la barranca se ha convertido en el depósito de residuos sólidos. . .; se ha usado asimismo para el fecalismo al aire libre y como refugio de maleantes. . .” (*ibid.*)

La justificación de la obra vial Av. Barranca del Negro va más allá de una alternativa vial que busca reducir el tránsito en la zona y reducir las emisiones de gases de motores, sino que parece ser, al menos por proximidad, un proyecto que atiende las necesidades de movilidad y seguridad de quienes habitan la zona residencial y escolar al sureste de la zona conurbada del municipio.

Es importante destacar que en diferentes conferencias de prensa y congresos de desarrollo urbano o empresarial, el presidente de grupo Bosque Real (GBR) señala que esta vialidad es producto del esfuerzo colaborativo entre GBR y el gobierno local. Sostiene que “. . . el complejo (BR) tiene una importante conectividad, GBR hizo la Barranca del negro (vialidad) y la conexión de ésta con la Barranca de Hueyetlaco (vialidad) para conectar Bosques de las lomas con Interlomas. . . y colaboró en todo el proyecto para la construcción de los túneles del Viaducto (VUI) que conectan a BR con Interlomas” (Jafifi, 2023).

Vialidad de la Barranca o de Hueyetlaco

La vialidad de la Barranca de Hueyetlaco (o solo vialidad de la Barranca) es una obra que promovió la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno del Estado de México entre 1993 y 1994. Esta vialidad cruza por las colonias populares de Los Olivos, Ampliación el Olivo y San Fernando, y conecta directamente con el corazón de Interlomas (ver figura 23).

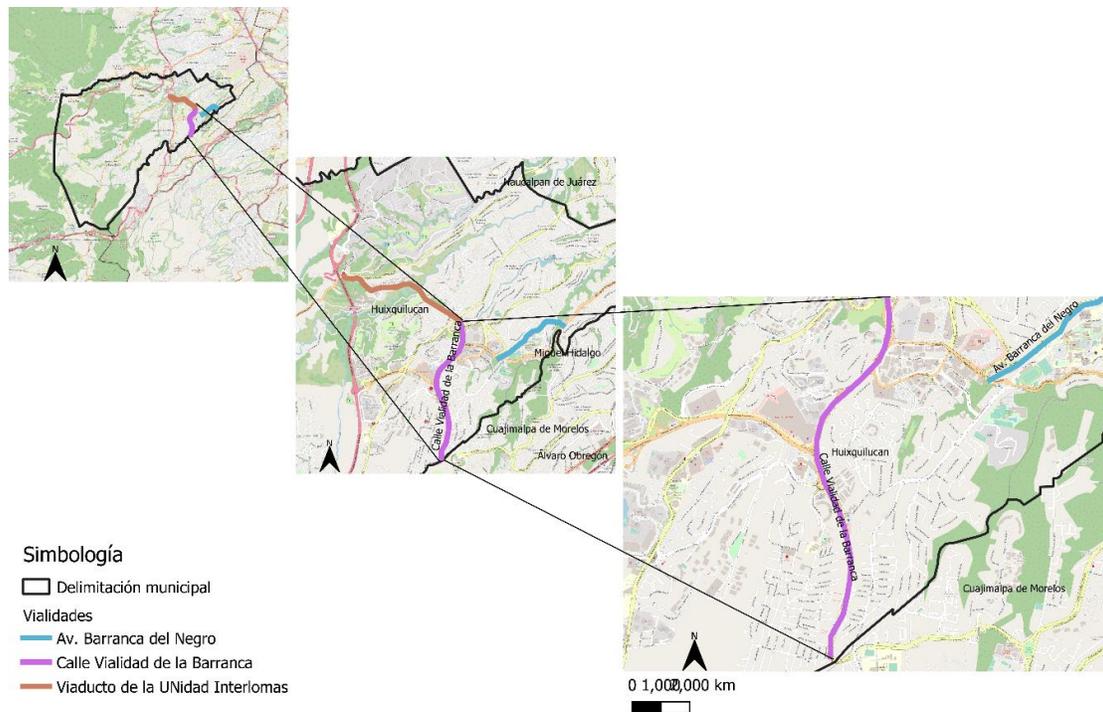


Figura 23 Mapa de ubicación de la Vialidad de la Barranca o de Hueyetlaco. Fuente: elaboración propia con el software QGIS.

Según el proyecto de la obra, esta vialidad responde a un proceso de “urbanización que se ha conformado, primero, por las colonias . . . [El Olivo, al Este y San Fernando al Oeste]. . . y por los desarrollos habitacionales de Interlomas y el centro urbano. . . Magnocentro que han transformado las condiciones originales de la barranca. . .” (Gobierno del Estado de México, 2014, p. 41). La Vialidad de la Barranca de Hueyetlaco es un tramo que abarca casi 1.1 km y conecta directamente con la delegación Cuajimalpa de la CDMX.

Es importante destacar que no hay conexión directa con las colonias del El Olivo y San Fernando; lo que conecta a estas colonias con esta vialidad son estrechos pasillos con abundantes y accidentadas escaleras que caracterizan la frontera entre la zona popular y la zona residencial y de fraccionamientos privados.

El objetivo de esta obra era “mejorar el sistema vial en la zona metropolitana del Valle Cuautitlán-Texcoco en el Estado de México dentro del municipio de Huixquilucan; es

una vialidad que se proyecta sobre la ladera de la Barranca de Hueyetlaco²⁸, que se localiza en la zona suroeste del municipio, en su colindancia con Cuajimalpa” (Gobierno del Estado de México y Huixquilucan, 2014, p. 5).

La construcción de esta obra contemplaba “la afectación de 140 viviendas localizadas en la línea del trazo de esta vialidad, las cuales serán restituidas en un predio alterno. La principal característica de las viviendas afectadas radica en la precariedad de las construcciones y en que un alto porcentaje no cuentan con los servicios urbanos necesarios” (Gobierno del estado de México, 2009, p.5).

Esta vialidad se ubica en el marco del proyecto Magno centro, “dentro del cual se incorporan . . . tareas de recuperación ecológica. . . En lo particular, la zona fue durante muchos años cubierta por explotación de minas. . . así mismo zonas no urbanizables por ser considerada zona boscosa (*ibidem.*, p. 6).

La vía se ubica en la Barranca del Olivo y “se incrusta en la parte poniente del macroproyecto magno centro. . . así como la zona de desarrollo urbano de la CDMX. Por otro lado toca el área correspondiente a Bosques de las Lomas y Vistahermosa, así como el poblado de Jesús del Monte” (*ibid.*). Bajo la premisa de agilizar la vialidad en la zona y al ser un freno para el crecimiento de asentamientos irregulares en la Barranca²⁹ se aprobó la construcción de esta obra vial en el año 1994.

La vialidad de la Barranca no fue solo una infraestructura vial que agilizó la conectividad en la zona, sino que parece ser que fue un proyecto que trató de frenar, por un lado, el deterioro de la zona de barrancas en Huixquilucan y, por otro lado, el crecimiento de asentamientos humanos irregulares en la frontera con la alcaldía Cuajimalpa.

Es importante destacar que al igual que la Av. Barranca del negro, esta obra se construyó tanto con inversión pública como con inversión privada. Destaca la inversión de

²⁸ “Es un área natural protegida por su diversidad de flora y fauna única en la región, estas barrancas, en especial la zona de la barranca de Hueyetlaco, fueron declaradas áreas naturales protegidas mediante el decreto del Gobierno del Estado de México en el año de 1993, esta declaración cubre a las Barrancas del Río de la Pastora y de las Palmas, así como a la de Huizachal” (Gobierno del Estado de México, pp. 6-7)

²⁹ Esta barranca, señala la MIA del proyecto (2009), “ha sido invadida por asentamientos humanos irregulares. Además de. . . que en varios sitios [hay] tiraderos clandestinos de residuos sólidos domésticos y de materiales de construcción” (p.6)

GBR en la producción de esta importante vialidad, lo que podría dar pistas de que esta obra puede ser una pieza más para el gran proyecto de conectividad de BR.

Prueba de esto puede verse en una nota en el medio de noticias electrónico *RealEstate Market & LifeStyle* como se muestra en la figura 24, la cual señala esta colaboración público-privada. Al final de la nota se puede leer “La nueva vialidad Barranca de Hueyetlaco: un ejemplo de todo lo que se puede lograr cuando existe voluntad política y capacidad empresarial” (RE, 2015).

Más cerca que nunca vialidad Barranca de Hueyetlaco

Enclavado en la zona más sobresaliente de Huixquilucan, en el Estado de México, BosqueReal Country Club no sólo es un desarrollo residencial de alto nivel: es la promesa de un estilo de vida que conjuga lujo, comodidad y, sobre todo, opciones únicas para todos sus residentes.



POR BOSQUE REAL

Figura 24 Encabezado sobre apertura de la Vialidad Barranca de Hueyetlaco de 2015 en medio electrónico RE. Fuente: recuperado de: <https://realestatemarket.com.mx/articulos/infraestructura-y-construccion/17285-mas-cerca-que-nunca-vialidad-barranca-de-hueyetlaco>

Por otro lado, la participación de este grupo inmobiliario en la construcción de la vía podría explicar cómo es que, a pesar de los diferentes obstáculos que retrasaron su construcción, hoy es una vía en funcionamiento y es de las principales en la zona con conexión directa hacia la CDMX.

Viaducto de la Unidad Interlomas

El viaducto de la Unidad Interlomas, propuesto en 2012 y concluido en 2017, es una infraestructura vial que promovió la Dirección General de Vialidad del Estado de México, ésta “. . .pretende la construcción de una vialidad . . . que permitirá comunicar la colonia Bosque Real con el área de influencia de Interlomas” (D. EdoMex., s/a, p. 5).

Esta vialidad iniciaba en un camino de terracería ubicado paralelo a la carretera México-Huixquilucan y concluye pasando avenida las flores (ver figura 25). Destaca que este proyecto tiene la particularidad de atravesar, mediante dos pares de tuneles, las faldas de los cerros donde se construyeron muchas de las colonias populares de la zona baja entre las que destaca Monton de Cuarteles.

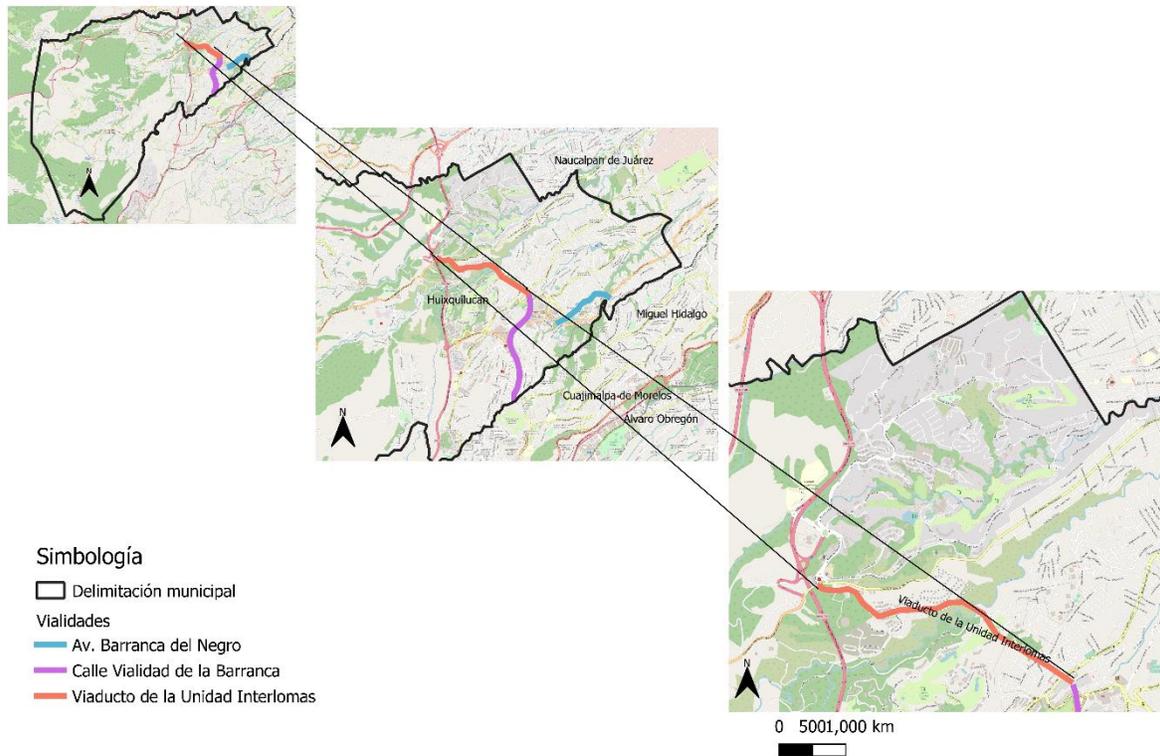


Figura 25 Mapa de ubicación del Viaducto de la Unidad Interlomas. Fuente: elaboración propia con el software QGIS.

Esta viaidad, en particular durante el periodo de 2013-2014, enfrentó el rechazo de los vecinos de la zona pues un grupo de habitantes, tanto de la zona popular, como de los fraccionamientos residenciales, denominado “no al viaducto interlomas”, logró retrasar la construcción de la obra durante algunos meses. Los principales reclamos se centraron en los riesgos que la construcción de esta obra podría ocasionar a sus viviendas (en especial a las de la zona popular baja) y en el beneficio limitado que tendrían de esta vialidad. Respecto a los riesgos, la figura 26 da cuenta del trazo de los túneles que pasan por debajo de las colonias

Montón de cuarteles, Tierra y Libertad y Pirules (todas colonias populares) mostrando evidencia de la preocupación de los vecinos.

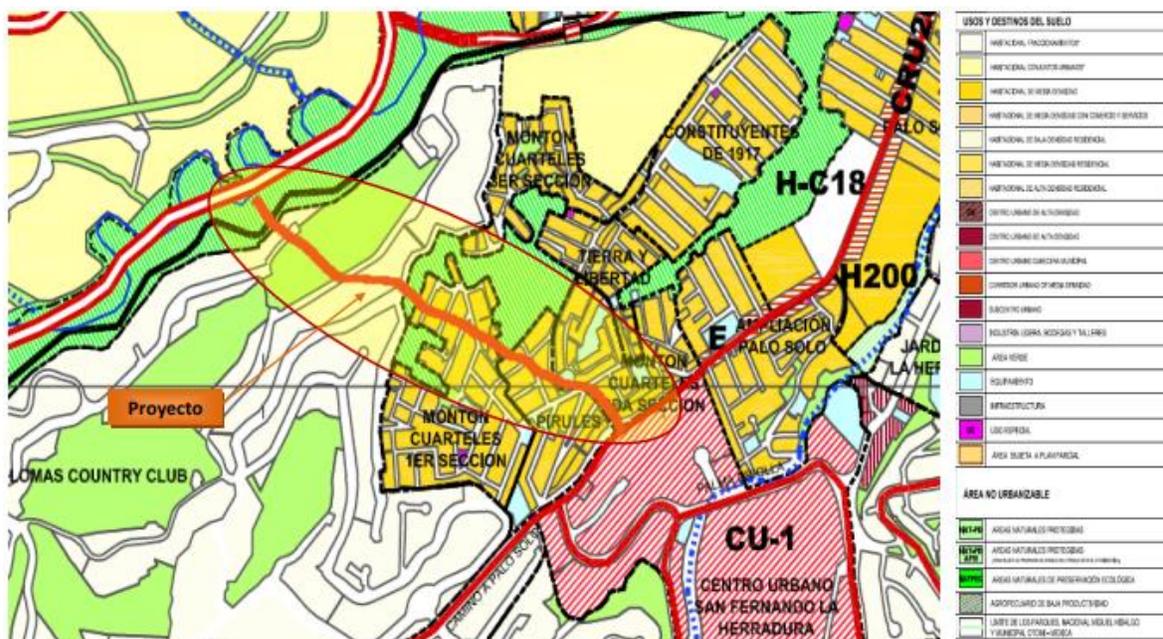


Figura 26 Ubicación del proyecto Viaducto de la Unidad Interlomas con respecto a los usos de suelo del PDU Huixquilucan. Fuente: recuperado de la MIA del proyecto Viaducto-Conexión Interlomas nueva autopista Naucalpan Toluca (2010)

Por otro lado, en la figura 27 se muestran un cuadro informativo donde el grupo “no al viaducto interlomas” expone sus principales preocupaciones respecto a la construcción de esta obra (y el endeudamiento público del municipio); en particular, el trazo de los túneles y puentes (ver figura 26) es la sección que más preocupaba a esta organización vecinal por las obras de gran calado que se llevaban a cabo debajo de las colonias populares de la zona.

¿Qué es el proyecto viaducto Interlomas?

Este viaducto es un proyecto vial que conectará Interlomas con la autopista Chamapa lechería y una nueva autopista que se hará de Naucalpan a Toluca.

¿Cuál es el trayecto?

Para poder conectar a Interlomas con Lomas Country y Bosque Real, tendrán que perforar un gran túnel que pasara por la colonia Pirules y Montón Cuarteles



¿Cuántas salidas tendrá?

El mapa muestra los seis puntos de conexión que habrá, dos de ellos se encuentran en el club de golf Lomas Country, dos en Bosque Real, uno en autopista chamapa y otro más en Naucalpan.

¿A quien beneficia?

Por las conexiones que se muestran el beneficio será para Bosque real y Lomas Country.

¿A quienes afecta?

Los principales afectados serian todos los vecinos de la colonia Pirules y Montón Cuarteles, pero no solo son ellos también afectara a sus alrededores, las viviendas, Escuelas, Áreas verdes.

¿Cuál sería el daño?

El terreno donde se quiere hacer el túnel es un terreno donde antes era mina y si a esto le sumamos las grandes vibraciones que se harán con las maquinas, se afectaría principalmente todas las construcciones de alrededor, un ejemplo es el hundimiento de terreno que esto provocaría severos daños reflejándose en cuarteaduras y grietas en las paredes y lozas de casas, escuelas, calles etc. Además de que no resolvería los problemas de vialidad que existen ya que

esta vía esta principalmente diseñada para Bosque Real y Lomas Country.

Información general.

Rebeca Jiménez Corresponsal

El Universal

Estado de México, 27 de agosto
El cabildo huixquilquense aprobó ayer, la reestructura crediticia emergente, para cubrir antes del 31 de agosto créditos y deudas bancarias con grupo Interacciones y Banca Mifel por 170 millones de pesos, “y no caer en el Buró de Crédito”, informó el presidente municipal.

Huixquilucan tiene una deuda de más de mil 4 millones de pesos, —lo que representa 75% de su presupuesto anual que se ubica en mil 350 millones de pesos—, endeudamiento “muy, muy elevado” que es necesario reestructurar, con aprobación de la próxima Legislatura del estado de México, indicó el edil.

Figura 27 Cuadro informativo sobre principales consecuencias de la obra vial viaducto de la unidad. Fuente: recuperado de grupo de Facebook “No al viaducto Interlomas” (2014).

A pesar de los esfuerzos de este grupo, el Viaducto de la Unidad Interlomas funciona y se integra al complejo sistema de movilidad en el ACH. Por otro lado, no hay rastro alguno del grupo que se oponía a la obra vial, incluso su página en Facebook fue borrada junto con todos sus contenidos³⁰.

Resalta que el Viaducto de la Unidad es una vialidad única en su tipo, se compone de dos puentes colgantes que se conectan a dos túneles, uno de aproximadamente 580 m. de longitud y otro que abarca casi 1.5 km. de longitud. Este último pasa justo debajo de una buena parte de la zona popular baja. También, la obra se compone de una vialidad deprimida de casi 2.5 km. y un tramo de vialidad a nivel de 187 m. El total de la vialidad es de 4.6 km.

³⁰ Es importante mencionar que con motivo de recabar información para esta investigación, este grupo fue consultado durante la primavera del 2022 y a inicios de 2023 ya no había rastro alguno de este en la plataforma de Facebook.

La característica principal de esa vía es que conecta directamente el desarrollo residencial Bosque Real, al este, con la localidad y municipio de Naucalpan de Juárez, al oeste; y estos con la zona tradicional de Huixquilucan y al sur con la zona conurbada de Interlomas y la CDMX. Sumado a lo anterior, es importante hacer mención que GBR ha tenido una participación directa en la producción de esta vialidad. Por su parte, un regidor del gobierno actual da cuenta de que esta obra fue posible por la colaboración estrecha que había con BR y el gobierno local.

Por otro lado, el presidente de GBR no pierde la oportunidad, como ya se ha mencionado, de señalar la participación de esta firma inmobiliaria en la construcción de esta gran obra de conectividad en el ACH, así como en las otras dos obras de infraestructura urbana que se han presentado. Para dar cuenta de las principales características de cada obra vial, en la tabla 9 se exponen los objetivos de cada obra vial, su integración a otros proyectos a diferente escala, los actores involucrados en su promoción y algunos datos sobresalientes.

Características principales de cada obra vial y actores involucrados

Obra vial	Objetivo	Integración metropolitana o regional	Actores que promueven y financiaron la obra	Cosas a resaltar
Av. Barranca del Negro (1993-2015)	"Ser el enlace de dos importantes vías primarias de manera directa al Municipio de Naucalpan al Oriente y el Centro Urbano San Fernando-La Herradura al Poniente, además de que disminuirá la carga vehicular de la Av. Lomas Anáhuac y Av. Universidad Anáhuac" (SCEDOMEX, 2003)	- Plan Estatal de Desarrollo Urbano. Estado de México. - Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Huixquilucan 2003 - Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de México-municipio de Huixquilucan - Declaratoria de Área Natural Protegida.	- Dirección General de Vialidades de la Subsecretaría de Infraestructura Carretera, Vial y de Comunicaciones de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Gobierno Local de Huixquilucan (1993; 1994-2015) - Grupo Bosque Real - Universidad Anáhuac Norte	La vialidad estaba pensada para terminarse en poco más de un año y duró más de 10 años en terminarse la construcción de la obra porque el trazo pasaba por un área natural protegida y no se atendían las indicaciones de conservación aunque esta funcionara
Vialidad de la Barranca o Barranca de Hueyetlaco (1993-2016)	"Mejorar la conectividad natural y necesaria con la demarcación territorial de Cuajimalpa y sus enlaces con otras Delegaciones del Distrito Federal" (Gobierno del Estado de México y Huixquilucan, 2013)	- Plan Parcial Intraurbano (2013) - Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Huixquilucan (2013)	- Secretaría de Comunicaciones y transportes del Estado de México - Gobierno Local de Huixquilucan (1993; 1994-2016) - Grupo Bosque Real - Grupo ECO	Vialidad que se pensó, además de atender el problema de vialidad y conectividad, para impedir el crecimiento de asentamientos humanos irregulares en la Barranca de Hueyetlaco y La Coyotera
Viaducto de la Unidad Interlomas (2012-2017)	"Construir una vialidad que permitirá comunicar la colonia denominada Bosque Real (una zona urbana en constante crecimiento) con el área de influencia de Interlomas" (DGVEDOMEX, 2010)	- Plan Estatal de Desarrollo del Estado de México - Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Huixquilucan 2009-2012 - Programas de Ordenamiento Ecológico (reforestación, conservación del suelo) - Decretos y Programas de Manejo de Áreas Naturales Protegidas	- Dirección General de Vialidades del Estado de México - Gobierno Local de Huixquilucan (2009-2012; 2015-2018) - Grupo Bosque Real	Vialidad que pasa por debajo de zonas habitacionales de media y alta densidad todas catalogadas como zonas populares o de autoconstrucción, es una vialidad que favorece, en su mayoría, a quienes viven en el desarrollo residencial de Bosque Real

Tabla 9 Cuadro de características principales de cada obra vial y actores involucrados. Fuente: elaboración propia con información de las MIAs de cada proyecto (2003; 2009; 2010) y el Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Huixquilucan (2012; 2017)

Zonas de influencia en el ACH y actores presentes en ellas

Una vez que se ha dado cuenta tanto de las obras viales y los actores involucrados en ellas, la figura 28 muestra un mapa con las principales zonas de influencia para ambas localidades

destacando los actores que se encuentran detrás de su desarrollo. Estas zonas de influencia pueden ser entendidas como nichos de mercado en el que la principal mercancía de valor es el suelo, que se ha valorizado desde 1960 por el estilo de vida que se practica en la zona.

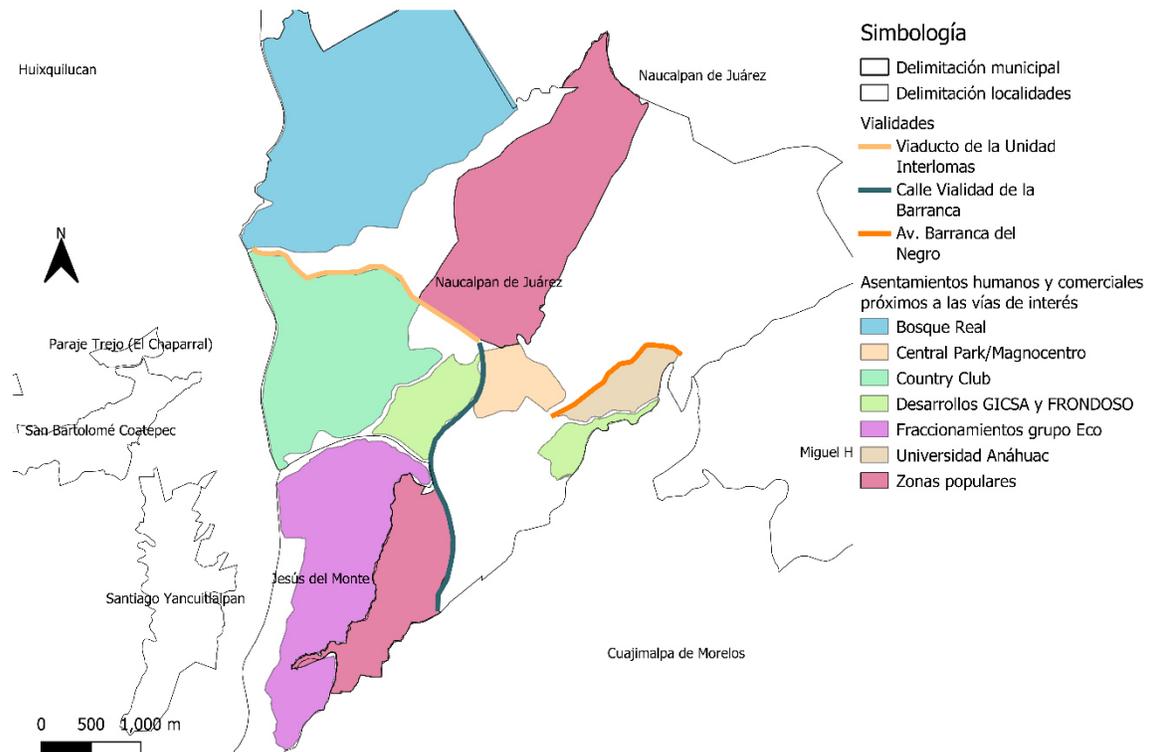


Figura 28 Mapa de asentamientos humanos y comerciales cerca de las vías de comunicación de estudio. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del marco geoestadístico nacional INEGI (2016)

Además de resaltar los nichos de mercado imperantes en la zona de estudio y del VUI están las otras dos vialidades donde Bosque Real colaboró y que también incrementan el valor del suelo en la zona por ser rutas de comunicación.

Pareciera que estas obras de infraestructura vial funcionan como insignia de un proceso de larga data que tiene como objetivo darle una imagen de prestigio y alto estatus al lugar materializando flujos de revalorización y vías rápidas de comunicación directa con la ciudad central.

Percepción de actores y habitantes de la zona del estudio

Como se ha mostrado anteriormente, uno de los objetivos principales del gobierno local desde 1990 es atender la necesidad de conectividad en la zona conurbada al oriente del municipio. Es a raíz de esto que la promoción de la Vialidad de la Barranca, la Av. Barranca del Negro y el VUI se justifican desde el discurso oficial.

Por un lado, la promoción de estas vías de comunicación, a escala local, significó la construcción de vías que comunicaran tanto a las colonias de la localidad de Naucalpan de Juárez, como a las de Jesús del Monte con la zona de influencia de Interlomas y el resto del municipio.

Sin embargo, a escala regional estas vías se vuelven canales de comunicación directos con la Ciudad de México y su Zona Metropolitana, ya que al sur conectan con la alcaldía Cuajimalpa y al noreste con el municipio de Naucalpan y la alcaldía Miguel Hidalgo.

El objetivo del gobierno local por atender la conectividad de la zona conurbada al oriente del municipio, lejos de completarse, se volvió cada vez más complicado; ya que el establecimiento de más asentamientos humanos y comerciales en la zona, dejaron ver la insuficiencia de las vías de comunicación presentes en el lugar y la necesidad de apresurar el funcionamiento de estas vías que se construyeron entre 1994 y 2017.

Desde la percepción de los habitantes de la zona conurbana (residencial y popular), estas vías sí representaron una mejora para el tránsito vehicular. Sin embargo, aún se reconocen deficiencias en la infraestructura vial. El gobierno local ha promovido, desde 1980, el mantenimiento de distintas vialidades al oriente, pero fue hasta 1993 que inició con la promoción de infraestructura vial de alta densidad vehicular en la zona.

Se puede identificar, con base en la percepción de los habitantes, un momento importante en la transformación de la zona conurbada del municipio después de 1960. Este ocurrió en 1993 cuando el tipo de crecimiento urbano en la zona estaba en favor de la expansión mediante la construcción de fraccionamientos privados del tipo horizontal, la llegada de escuelas (en su mayoría privadas) y la promoción de algunos pequeños desarrollos comerciales del tipo plaza comercial.

Para este momento, la localidad que experimentó un mayor arribo de habitantes fue Naucalpan de Juárez. Es de destacar que en este año, como ya se mencionó, se propuso la construcción de la Av. Barranca del Negro y la Vialidad de la Barranca en esta localidad que se terminaron de construir en 2015 y 2016 respectivamente. Cabe destacar también que en 1994, algunas zonas de la localidad se habían urbanizado a través de la autoconstrucción. En Jesús del Monte ocurrió algo similar, el caso de la colonia popular San Fernando es prueba de lo anterior. Esta colonia, menciona Adriana, ex delegada de la misma, “tiene sus orígenes por ahí por 1960-1970 cuando empezaron a vender terrenos y algunas personas nos vinimos a vivir para acá, fue hasta finales de los ochenta que un montón de personas empezaron a construir sus casas aquí y empezó a ser la colonia casi como la ves ahorita” (Adriana, 2023).

Una de las preocupaciones más importantes, tanto de las personas que llegaron a vivir a la zona residencial de Naucalpan de Juárez, como del gobierno local, fue la seguridad, prueba de esto es que los principales desarrollos de vivienda estaban amurallados y tenían controles de acceso. Con el tiempo, la construcción de dispositivos de control de acceso y recintos amurallados empezaron a disminuir, esto porque el gobierno local empezó a abrir las calles que conformaban los fraccionamientos privados para convertirlas en calles y vías de paso entre localidades.

A pesar del intento del gobierno por darle atención, promover y construir vías de comunicación capaces de soportar el tránsito en el ACH durante el periodo de 1960 a 1990, la infraestructura vial fue rebasada por la imparable llegada de habitantes y la construcción de desarrollos habitacionales y comerciales a principios de 1990, lo que llevó a la promoción de la Vialidad de la Barranca (o de Hueyetlaco) y la Av. Barranca del negro en 1993.

Otro momento importante fue en 2010, cuando el tipo de urbanización había alcanzado extensiones inimaginables. Para este momento la construcción de vivienda vertical en extensos residenciales amurallados con amenidades, la construcción de grandes desarrollos comerciales del tipo plaza comercial y la promoción de megaproyectos de infraestructura urbana y de servicios sustituyeron el proyecto de expansión de la mancha urbana en la zona que desde 1960 había caracterizado al ACH.

A partir de este momento, con la llegada de diversos inversionistas, tanto nacionales como internacionales, el paisaje urbano de la localidad de Jesús del Monte experimentó

cambios, ya que se erigieron algunos de los complejos residenciales más grandes de la zona, como es el caso de los desarrollos de grupo ECO (ver figura 28).

Durante el periodo de 2010 a 2015 muchos empresarios e inversionistas del crecimiento urbano tenía como prioridad atender la seguridad de los habitantes de la zona residencial. Sin embargo, la preocupación del gobierno local se concentró en atender y renovar la conectividad del lugar para que, además de atender las necesidades de conectividad de los habitantes de la zona, el ACH se volviera un centro atractor de inversiones.

Para finales de 2011 las vías de comunicación seguían siendo insuficientes o se encontraban en muy mal estado. Las vías propuestas en 1993 aún se encontraban detenidas y sin terminar, algunas vialidades de la zona, según algunos habitantes, estaban en muy mal estado y eran insuficientes para la cantidad de automóviles que transitaban produciendo estancamientos vehiculares de hasta casi dos horas para recorrer tramos menores a 4 kilómetros.

En 2012, como parte del objetivo de conectividad de la zona, inicia la propuesta de otra importante vía de comunicación que, desde la visión del gobierno local, daría solución a los problemas de conectividad en la localidad de Naucalpan al reducir el tiempo de tránsito en la zona conurbada del municipio y conectaría de manera directa el desarrollo residencial Bosque Real.

Esta obra fue el Viaducto Conexión Interlomas-nueva autopista Naucalpan-Toluca (hoy Viaducto de la Unidad Interlomas), que al igual que la Av. Barranca del Negro y la Vialidad de la Barranca, fueron promovidas por la dirección de comunicaciones y transportes del Estado de México, en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). También participaron diversas empresas de construcción y Grupo Bosque Real.

Al igual que las otras dos obras del siglo pasado, la construcción del Viaducto de la Unidad Interlomas también enfrentó frenos y oposiciones importantes. Sin embargo, esta obra se terminó rápido, ya que solo duró cinco años desde su promoción en 2012 hasta su habilitación y funcionamiento en 2017.

Hoy es una de las vías más importantes en la zona conurbada de Huixquilucan, pues se usa para acceder a la zona residencial de Bosque Real y para acortar camino hacia la autopista de cuota Naucalpan-Toluca. Por otro lado, esta obra también tiene conexiones a vías de comunicación locales y con vías directas hacia la CDMX.

La percepción de los habitantes del ACH respecto del Viaducto de la Unidad Interlomas y las otras dos vialidades las considera partes del mismo proyecto. Algunos argumentan que estas vialidades se construyeron para atender los problemas de conectividad del complejo residencial de Bosque Real como se mostrará a continuación.

Percepción habitantes zona residencial y empresario local

Las dos primeras percepciones que se presentan provienen del presidente de colonos y del dueño de un local comercial en la plaza Magnocentro. Miguel comenta que en 2006 cuando llegó a vivir al residencial Toledo,³¹ la Av. Jesús del Monte y las vías de comunicación que se conectaban con esta avenida estaban en muy malas condiciones y transitarlas representaba un verdadero riesgo: “Esta vía era una carretera toda llena de hoyos, de un solo carril y casi sin pavimentar, pensé [cuando le mostraron el residencial] que me querían estafar” (Miguel, 2023). Sin embargo, él mismo señala que “las vialidades (en la zona) no eran lo que son hoy, en ese entonces había poca infraestructura vial, y fue hasta 2010 cuando aflora, porque desde 2006 ya teníamos problemas de tránsito” (Miguel, 2023).

Por otro lado, el presidente de colonos de la Herradura³² sostiene que a finales de la década de los 90 “La Herradura. . . era una colonia en donde la avenida principal estaba cerrada, era una colonia cerrada . . ., cuando empieza a expandirse y se usan con más frecuencia las vialidades y la avenida que cruza la herradura (paseo de la herradura), hubo un tema de colusión y corrupción entre quien en su momento era el presidente de colonos de la colonia y el presidente municipal en donde logran que La Herradura quite las plumas de

³¹ Un fraccionamiento residencial de tres torres de departamentos ubicado en la comunidad de Jesús del Monte que inició su construcción a principios del año 2000.

³² La colonia de fraccionamientos más antigua de la zona conurbada al oriente de Huixquilucan ubicada en la localidad de Naucalpan de Juárez.

acceso para hacer uso de la vialidad que ya estaba ahí y permitiera el paso al resto de las colonias, haciendo de La Herradura una colonia de paso” (Leonardo, 2023).

De igual forma, la percepción respecto a las vialidades de la zona conurbada hasta antes de 2010 era que “no había ningún tipo de orden ni pensamiento lógico en cuanto a cómo controlar el tránsito y tampoco hay cultura vial, entonces ese caos que se formaba en las vialidades eran nudos que afectan a todos. Entre calles o colonias cerradas, calles cerradas ilegalmente, vialidades que no están hechas para el volumen de tránsito que soportan y el crecimiento descomunal y descontrolado por esta corrupción de los gobiernos municipales que se han prestado, había un caos total en la zona” (Leonardo, 2023).

Es importante mencionar, hasta este punto, que en 2010, y en periodos atrás, el PRI encabezaba el gobierno municipal. Durante ese momento la agenda del municipio, sostienen Miguel y Leonardo, al menos para la zona conurbada, estaba centrada en la promoción de desarrollos de vivienda vertical y centros comerciales; la seguridad era otro tema importante, así como proporcionar servicios públicos de calidad en la zona tales como drenaje y agua potable.

Miguel asegura que a pesar de los intentos del gobierno local por atender estos temas, no fue hasta la llegada de Alfredo del Mazo al gobierno local de Huixquilucan (2009-2012) que se “inició con la planeación de una estrategia vial que también fue muy necesaria para esta zona (la residencial)” (Miguel, 2023). Fue durante este periodo que se inició con la propuesta del Viaducto de la Unidad.

Sin embargo, hay una opinión diferente y contraria a lo que sostiene Miguel, pues el presidente de colonos de La Herradura sostiene que “la mayoría de los gobiernos municipales de alguna u otra manera utilizan el desarrollo urbano para beneficiarse. El hecho es que aquí con el PRI era más quedarse ellos con todo el beneficio y no aportar de regreso al municipio” (Leonardo, 2023).

Algo en lo que ambos actores están de acuerdo es que la seguridad en el área conurbada estaba muy descuidada. Fue después de 2015 que el PRI pierde las elecciones de

presidente municipal contra el PAN³³ y la percepción sobre el gobierno, al menos para los habitantes de la zona residencial, cambia.

Para Leonardo, la llegada del PAN al gobierno local se traduce en “la construcción de infraestructura en el municipio y aunque ha habido muchos cambios de uso de suelo bajo la administración actual (desde 2015), por lo menos ellos reinvierten gran parte de ese beneficio en infraestructura y lo vemos en la repavimentación de las calles, en la construcción de los puentes a desnivel, o sea realmente han invertido. . .” (Leonardo, 2023).

Por otro lado, aunque comparte la opinión respecto al gobierno local después de 2015, Miguel señala que se puede considerar una coalición público-privada detrás de los proyectos del municipio en la que se tiene que entender que “el actor más importante detrás de estos proyectos, en especial después de 1990, es grupo Bosque Real porque se ha vinculado. . . con el gobierno local y lleva más de 20 años influyendo en el lugar, . . . cuando lo ves así te das cuenta que uno de los temas fundamentales para ellos fue cómo hacemos vialidades en el sentido positivo y cómo nos hacemos ricos en el sentido negativo” (Miguel, 2013).

Hasta este punto podría decirse, apelando a la percepción de los habitantes de la zona residencial y la de un empresario local, que algunos de los recursos más valiosos (nichos de mercado arraigados al lugar) para la coalición detrás de los proyectos de desarrollo económico local al oriente de Huixquilucan son, primero la tierra, segundo la colaboración o el control del aparato institucional legal ligado al gobierno local y, por último la legitimidad y aprobación que dan los habitantes de la zona.

Percepción de habitantes zona popular y ex funcionario local

Esta sección da cuenta de la entrevista a una residente de la Colonia San Fernando en la zona popular del ACH, así como de percepciones generales de algunos residentes de la colonia

³³ Aunque ya había habido alternancia en el municipio en el año 2000 con la victoria del PAN en la presidencia municipal de Huixquilucan, no es tema de este trabajo centrarse en los procesos de elección popular y las condiciones que hicieron posible este suceso en la vida política del lugar.

Palo Solo. Destaca que la residente de la Colonia San Fernando participó como delegada colonial durante el gobierno de Alfredo del Mazo Maza.

La visión de quienes viven en la zona popular al oriente de Huixquilucan dista mucho de la de quienes habitan en la zona residencial. Para Adriana, ex delegada de la colonia popular San Fernando³⁴ y residente de la misma, su relación con el gobierno siempre ha estado condicionada. En sus palabras “siempre que había algún candidato corría a San Fernando porque sabía que si ganaba los votos de aquí ya había ganado la elección, fuera de eso casi nunca se nos toma en cuenta, siempre nos piden apoyo para realizar actividades, pero solo cuando se acercan campañas o cuando quieren quedar bien” (2023).

Durante su periodo como delegada (2009-2012), Adriana señala que “el presidente no era dadivoso con el pueblo y restringía los apoyos, daba lo que quería y no como debía y había ciertos privilegios con algunas personas. Por ejemplo, aquí en la comunidad entraba se supone el COPACI³⁵ que es el que veía lo de las obras que se harán, a ese COPACI si le daban mucho presupuesto y a diferencia de nosotros como colonia organizada no se nos daba presupuesto para casi nada” (2023). Sin embargo, esto cambió un poco en 2012 cuando con la postulación de Fernando Maldonado a presidente municipal “se firma un acuerdo con Fernando para arreglar unas calles de la colonia, abrir la alberca y para terminar la vialidad de Hueyetlaco (vialidad de la barranca), pero no quedó como presidente al final y sí se les dio seguimiento a los proyectos pero nosotros seguíamos sin ser escuchados o atendidos de manera directa” (Adriana, 2023).

En 2015 se dio más atención a las necesidades de los vecinos de la zona popular. Y aunque la percepción de algunos habitantes de la zona popular respecto del gobierno no es positiva, Adriana señala que “con su gobierno (de Enrique Vargas) sí ha tenido beneficios las zonas populares, pero restringidos, o sea, si te doy este beneficio pero tú te callas la boca, si te voy a dar esto pero vas a votar por mí o sea como que si te doy y si ha hecho muchas cosas pero nos condiciona” (2023)

Este elemento señalado por Adriana de “. . . sí te doy esto pero tú te callas la boca o . . . vas a votar por mí” se repite en las colonias popular de Palo Solo y aledañas. Podría

³⁴ Colonia popular en la localidad de Jesús del Monte que data de principios de 1960.

³⁵ Consejo de Participación Ciudadana

pensarse este tipo de relación como un elemento importante para la producción social del poder en la que el gobierno local desde 2015 ha sabido aprovechar su posición para condicionar la participación ciudadana y mantenerse en el poder.

Por otro lado, Adriana sugiere que desde 2015 el gobierno local ha estado bajo el control de una familia y sostiene que “Enrique Vargas fue presidente dos veces ya y entonces ahora (en 2021) le pasó el hueso a su esposa y ahorita parece que su esposa se quiere reelegir por todo lo que hace, no me sorprendería que lo hiciera” (Adriana, 2023).

Así mismo, sostiene que este grupo en el poder político logró imponerse a otros en su competencia por el gobierno local. Cuenta Adriana que “esta vez que se aventó la esposa de Vargas también se iba a lanzar Pablo Peralta (con el PRI) el hijo de Alejo Peralta³⁶, que son una familia de aquí que tiene muchísimo dinero, pero no ganó. . . de todas formas él (Pablo) sigue metido en sus negocios de aquí de Interlomas y los del club del golf” (Adriana, 2023).

Por otro lado, la percepción de Adriana respecto a las vialidades en la zona es que, si bien estas son medianamente buenas resultan más útiles para quienes tienen carro. Su opinión particular de la Vialidad de la Barranca es que “no está tan mal porque bajas los escalones tomas la pesera y en media hora ya estás en el toreo” (Adriana, 2023).

Estos escalones que menciona Adriana son una suerte de callejuelas que se extienden de arriba abajo por la barranca y conectan a la colonia de San Fernando con la calle lateral de la Vialidad de la Barranca (ver figura 29). Estas escaleras, señalan los vecinos, son cansadas y muy poco prácticas pero es la forma más rápida de llegar a la parada del camión o de taxis. Resalta que para el caso de las colonias populares del otro lado (zona popular baja) de la vialidad de la Barranca, es una situación parecida.

³⁶Alejandro Peralta fue el dueño mayoritario del *lomas country club* (club de golf ubicado en la localidad de Jesús del Monte y Cuajimalpa) y uno de los primeros dueños y socios del desarrollo Bosque Real.



Figura 29 Imágenes del inicio y final de los pasillos con escaleras que conectan a la colonia San Fernando con el área de influencia de Interlomas. Fuente: imágenes recuperadas de Google maps (2023): <https://www.google.com/maps/@19.3861311,-99.2794998,3a,43y,271.9>

Aunado a lo anterior, una de las principales preocupaciones para los habitantes de la zona popular es el transporte público y su costo, ya que señalan que gastan más de treinta pesos para realizar un viaje redondo desde su domicilio hasta cualquier otra parte de la ZMVM sin contar con las dificultades para acceder a los sitios donde el transporte hace sus paradas.

Otro punto a destacar es la atención que se le da a los habitantes de la zona residencial en comparación con quienes viven en colonias populares. Adriana señala que “aunque Vargas ha hecho mucho por la comunidad . . . siempre va a ser mayor beneficio para la zona residencial porque aunque hizo la clínica de aquí atrás, a los de la zona residencial les inaugura hospitales grandotes y si tratas de decir algo busca como callarte la boca”

La seguridad es un tema importante para los habitantes de esta zona, ya que la seguridad en las colonias populares de la ACH es pésima en palabras de quienes las habitan, incluso señalan que muy pocas veces ven unidades de la policía municipal patrullando la zona; denuncian que hay narcomenudeo en la zona y que, aunque las personas de la colonia consumen, se cree que los principales consumidores están en la zona residencial.

En palabras de Adriana “Ya los policías del municipio no hacen nada, ven que viene huyendo un carro o una persona y se meten a la colonia, ya no los siguen y dejan que se escondan aquí y si los persiguen desde Cuajimalpa pues aquí ya es otra jurisdicción y no se pueden meter. Eso ha dado una muy mala imagen de la colonia y del municipio. . . por eso digo si fuéramos de Cuajimalpa estaríamos más felices porque estamos más cerca que de Huixquilucan” (2023).

Hasta este punto, y contrario a la percepción de los habitantes de la zona residencial, quienes habitan en la zona popular al oriente de Huixquilucan tienen una relación más tensa con el gobierno local. Resulta conveniente pensar esta relación como una de sobrevivencia en la que los votos de los habitantes de la zona popular son importantes para quienes busquen ostentar el cargo de representante político del municipio, entonces la relación y el trabajo se supedita a contar con esos votos pero sin descuidar la zona que más recursos aporta al municipio, la residencial.

Percepción medios de comunicación locales

Por lo que toca a la percepción de la prensa local en Huixquilucan, se puede decir que es poco imparcial ya que además de centrarse en los actos positivos del gobierno, no se percibe una visión crítica sobre deficiencias y problemas que identifican tanto los habitantes de la zona residencial, como de la zona popular.

Para Verónica, una periodista que ha trabajado en medios locales de Huixquilucan desde hace más de 15 años, la percepción general del lugar se divide en dos, el Huixquilucan antes de Enrique Vargas y el Huixquilucan después de Enrique Vargas (EV).

Señala que antes de EV el ACH “vivía una cuestión muy complicada en la infraestructura, solamente había dos vías de entrada y dos de salida, las vialidades propuestas en el noventa no estaban abiertas todavía y es que lo que pasó es que a Huixquilucan llegaron diferentes presidentes municipales que empezaban una obra vial y ahí la dejaban sin terminar” (Verónica, 2023).

Enrique Vargas, como candidato a la presidencia municipal, empieza a figurar porque en las elecciones de 2015 “lo lanza el PAN y lo apoya su tío Nelson Vargas, que tiene una escuela de natación ahí en Interlomas. Este señor (EV) sí promete que va a hacer las cosas muy diferentes y que la zona conurbada va a ser lo que tiene que ser, una zona exclusiva y con altos estándares de calidad de vida” (Verónica, 2023).

Verónica señala que fue durante la administración de EV que se inauguraron las tres obras viales más importantes en la zona (av. Barranca del negro, la Vialidad de la Barranca

y el Viaducto de la Unidad Interlomas). Estas tres obras habían sido propuestas en gobiernos anteriores, dos de ellas a principios de la década de 1990, y quedaron paradas hasta que “EV logra conciliar tanto con la CDMX y el Estado de México para hacer que estas obras se pusieran en funcionamiento” (Verónica, 2023).

Al igual que los residentes del lugar, los medios de comunicación identifican que el gobierno local “le dio un cambio de imagen a Interlomas y toda la zona conurbada, le metieron mucho dinero a la parte de infraestructura, llegó mucha inversión en construcción, por ejemplo, Bosque Real no era lo mismo antes de EV. También el gobierno puso en línea a los del transporte público y a la policía. . . yo no te puedo decir que no sigan asaltando, pero si logró asustar a mucha gente porque los exponía siempre que agarraban a un ladrón o algo así” (Vero, 2023).

Resalta que durante toda la entrevista, las preguntas que iban encaminadas a obtener más información sobre la colaboración entre el gobierno local y empresas, la periodista parecía estar siempre a la defensiva y repetía “. . . es que a EV todo el mundo lo ha querido exponer, le buscan escándalos o sus trapitos sucios y no han podido, ya ves por ejemplo lo que decían de su rancho y sus propiedades en el extranjero. . . a lo que a mí respecta es un hombre muy recto o que sabe esconder muy bien todo” (Verónica, 2023).

Incluso hace referencia a experiencias más cercanas con esta figura política, “yo tuve la oportunidad de ir a comer una vez a su rancho, invitó a toda la prensa local y no creas que fue para darnos nuestro sobrecito con dinero, nada más nos invitó a comer, terminó la comida y provecho, a mí no me tocó ver ninguna irregularidad y es que siempre fue así con nosotros en todos los eventos que cubríamos de él. . .” (Verónica, 2023).

Este tipo de interacción puede fácilmente convertirse en relaciones de conveniencia entre autoridades y prensa, propiciar intercambios de favores o al menos una cierta complicidad que no favorece la difusión de información, en especial aquella relacionada con las actividades de los representantes políticos y funcionarios locales.

Percepción políticos locales

Se entrevistó a dos servidores públicos locales (regidores), uno más allegado a lo que se denomina como grupo en el poder y otra en total oposición a este. Las entrevistas no pudieron ser grabadas a petición de los entrevistados y la percepción que se recupera se hizo con base a las notas que se pudieron obtener de esta interacción con los funcionarios.

La percepción del regidor respecto al gobierno local es que es excelente, no tiene quejas y se jacta de algunos logros que, según él, se han conseguido por la gestión del gobierno de Romina Contreras. Prueba de esto dice él, “. . .es el complejo Rosa Mística³⁷”, así mismo en temas de seguridad y educación, como sugiere el regidor “Huixquilucan es número uno a nivel Estado” (Ricardo, 2023).

Con base en lo dicho por el regidor, se sabe que muchas de estas obras son producto de una colaboración público-privada entre empresarios en la zona. El regidor menciona que estos centros de desarrollo comunitario, escuelas, clínicas y hospitales entran en los “proyectos de mitigación (retribución)”, los cuales se realizan, desde 2015, para retribuir a la sociedad el beneficio que estos empresarios obtienen.

Por otro lado, este regidor sostiene que hay acuerdos entre el gobierno local y la mayoría de empresarios con influencia en el ACH, prueba de esto son las concesiones que se han tenido en la construcción del VUI; esta obra, señala el regidor, está a cargo del gobierno local pero se permite el tránsito y acción de seguridad privada en esta vía, sobre todo por su conexión directa al complejo Bosque Real.

Además, el regidor sostiene que GBR es sin duda el grupo inmobiliario más importante en el ACH, prueba de ello es que ha tendió muy buena relación con los gobiernos locales, en especial, señala él, con el de Enrique Vargas y el de Romina Contreras. Dentro de la larga lista de obras de mitigación (retribución) que este ha hecho se encuentran: hospitales,

³⁷ Es un proyecto “. . . en beneficio de los grupos más vulnerables. . . [este complejo] cuenta con un Hospital. . .; un albergue y clínica para mujeres. . .; un albergue para niñas y niños en situación jurídica vulnerable. . .; un centro para la atención de las adicciones. . .; un centro gerontológico. . . y un centro de rehabilitación e integración social” (Huixquilucan, 2023)

albercas, centros de desarrollo comunitario y el complejo Rosa Mística (todos dirigidos a personas con pocos recursos).

Otro punto a resaltar es la estrecha relación que ha tenido el gobierno local desde 2015 con la comunidad judía de México. El regidor sostiene que Huixquilucan es la localidad con más población judía en el país. Es importante mencionar que la mayoría de este grupo cultural se concentra en los residenciales de Grupo ECO (Jesús del Monte) y en Bosque Real en donde los empresarios dueños de los desarrollos también han construido sinagogas y centros comerciales que cumplen con las normas culturales de este grupo.

Este punto puede ser interesante considerar el origen de la mayoría de los empresarios con grandes proyectos en el lugar como son GBR y Grupo ECO, incluso la percepción del presidente de Colonos de Interlomas sugiere que es a raíz de la migración de la comunidad judía de la CDMX hacia Huixquilucan que la zona de Interlomas creció tanto. Sin embargo, estos testimonios no son suficiente para dar cuenta de la influencia de un factor cultural en el desarrollo urbano del área conurbada en el municipio.

Por lo que respecta al final del gobierno actual, el regidor comentó que era plan de Romina Contreras buscar la reelección, ya que según él aún hay muchos proyectos que no se han terminado y que con el apoyo del diputado Enrique Vargas, el proyecto que tiene el PAN en Huixquilucan muy pronto será realidad. Algunos de estos proyectos son: la construcción de más desarrollos residenciales en la zona boscosa del municipio, y dar seguimiento y ampliar servicios de salud, energía, educación y empleo en el municipio. . .

Por su parte la regidora, que ha participado de la vida política del municipio desde el siglo pasado, sugiere que el gobierno local en Huixquilucan está en manos de una familia de empresarios. Aunque la interacción fue muy poca con la regidora, ésta apuntó a que antes de la victoria de Morena en el gobierno estatal “la gente tenía miedo de contar lo que pasaba, pero ahora que ganó, la gente ya no tiene miedo” (María, 2023). Incluso, señaló que desde el periodo de Enrique Vargas (2015-2021), el gobierno local había tomado acciones violentas en contra de quienes se le opusieran. Señala que fue víctima de amenazas y que muchos de sus compañeros también. Aunque no sostiene que hayan sido amenazas directamente del gobierno local, sugiere que pudo haber sido alguien enviado por el gobierno quien realizó estas amenazas.

La regidora está segura de que hay una colusión entre el gobierno local, desde el periodo de EV, y los empresarios inmobiliarios en el municipio. Una de las principales preocupaciones es un proyecto aún sin nombre que busca construir desarrollos inmobiliarios en la zona boscosa del municipio (esta zona es parte del parque nacional y reserva protegida de la Marquesa).

Además, la preocupación por la dotación de servicios y reconocimiento de las colonias populares ha sido una de sus grandes luchas. Ella sostiene que fue una de las fundadoras de la zona popular baja en el ACH (ubicada en la localidad de Naucalpan) y que siempre han enfrentado problemas de desabasto de energía y agua, así como deficiencias en otros servicios, sugiere que esto es a causa de que el municipio prefiere darle servicios de calidad a los que viven en la zona residencial a costa de la zona popular.

En la tabla 10 se resumen la percepción de los actores entrevistados. Aunque hay algunas opiniones contrarias, la mayoría de los actores aprueba las acciones del gobierno local desde 2015 hasta la fecha, también resalta la percepción que se tiene sobre algunos proyectos relacionados con “programas de retribución social” que el gobierno local ha promovido.

Percepción de los actores entrevistados sobre el gobierno local y su colaboración con empresas privadas en proyectos de infraestructura vial en Huixquilucan de 2015 a 2021

Actor	Percepción sobre el gobierno local	Percepción sobre colaboración público-privada en proyectos de infraestructura vial
Habitantes zona residencial	<p>-Atención a los proyectos de crecimiento en el ACH después de 2015</p> <p>-Mejora de los servicios públicos en la zona residencial del área conurbada con especial atención a la seguridad y conectividad.</p> <p>-Comunicación directa eficiente entre el gobierno local y la ciudadanía en general.</p>	<p>-Ha sido una relación fructífera, sobre todo porque se han atendido los temas de movilidad.</p> <p>-Por otro lado, se concibe al Viaducto de la Unidad como una vía que beneficia solo al complejo Bosque Real.</p>
Habitantes zona popular	<p>-Los servicios son deficientes y de mala calidad con especial atención a la seguridad y conectividad en zonas populares.</p> <p>-Gobierno local controla canales de comunicación y amenaza a quien opina diferente o difunde información perjudicial para la imagen del gobierno local.</p> <p>-Relación con el Gobierno basada en la colaboración electoral.</p>	<p>-Solo se atienden las necesidades de los habitantes de la zona residencial y de los empresarios.</p> <p>-Casi todos los proyectos de infraestructura vial han aislado a las zonas populares, por otro lado las obras de mitigación o de retribución social se construyen dentro de la zona popular para evitar traslados fuera de ella.</p>
Empresario local	<p>-Gobierno local se preocupa por atraer inversión al ACH y porque esta se quede en el lugar</p> <p>-Aumento de la seguridad en las zonas comerciales y residenciales del ACH</p>	<p>-Importante inversión en la red vial del ACH.</p> <p>- La colaboración entre el gobierno local y el grupo Bosque Real sobresale del resto, sobre todo en temas de conectividad.</p>
Ex funcionarios locales	<p>-Muy poca atención a las necesidades de las comunidades ajenas a la zona residencial.</p> <p>-Poco acercamiento a la ciudadanía en general, hay más vínculos con empresarios.</p> <p>-Programas sociales efectivos pero muy condicionados: además algunos son de difícil acceso geográfico para la población a la que se dirigen.</p>	<p>-Proyectos encaminados a mejorar las condiciones del área comercial y residencial del municipio.</p> <p>-Programas sociales derivados de esta colaboración benefician muy poco al grueso de la población</p>
Medios de comunicación locales	<p>-Gobierno hace un buen trabajo, sobre todo en darle una nueva cara al ACH</p> <p>- Se le da mayor atención al ACH que al resto de localidades del municipio</p>	<p>-Es sin duda una relación muy sana y que ha traído muchos beneficios, en particular después de 2015</p>
Funcionarios locales	<p>-Visiones contrarias: regidor a favor del gobierno actual reconoce que el gobierno hace un excelente trabajo, mientras que la regidora de oposición denuncia prácticas corruptas y colusión con empresarios</p>	<p>-Obras de mitigación: por un lado son vistas como una alternativa para que el gobierno local alcance sus objetivos; por otro lado son percibidas como herramientas de control que legitiman el actuar tanto de los empresarios locales, como del gobierno en la promoción de nuevos proyectos de infraestructura en el ACH</p>

Tabla 10 Principales percepciones de los actores entrevistados sobre el gobierno local y su colaboración con empresas privadas en proyectos de infraestructura vial en Huixquilucan de 2015 a 2021. Fuente: elaboración propia con base a entrevistas de actores.

La percepción de los habitantes del ACH tiene algunas coincidencias y muy pocos puntos que divergen. Por ejemplo, los residentes de la zona residencial conciben que el trabajo del gobierno local ha tenido una evolución importante ya que, antes de 2015 la atención a los problemas era insuficiente y se percibía desconfianza de las autoridades locales.

A partir de 2015, quienes viven en la zona residencial, perciben un mayor acercamiento por parte de las autoridades locales y sus funcionarios, también se percibe una mayor atención a los problemas relacionados con los servicios públicos y, sobre todo, a la seguridad en los fraccionamientos residenciales y plazas comerciales.

Por otro lado, algunos de los residentes de la zona popular conciben que el gobierno antes de 2015 estaba despreocupado por los intereses de las necesidades de las colonias populares, en contraste el gobierno local después de 2015 muestra más interés por las necesidades de los habitantes de la zona popular, ya que como señalan “sí, hemos tenido beneficios con este gobierno, pero restringidos, o sea si te doy esto pero tú te callas la boca y vas a votar por mí. . .” (Adriana, 2023)

En contraste, quienes habitan la zona residencial conciben al gobierno, después 2015, como uno muy cercano a los habitantes ya que, en palabras del presidente de colonos de La Herradura, “. . .tenemos chats donde esta él (Enrique Vargas) y responde a todo, igual con Romina ahorita, realmente es un acercamiento que con los del PRI nunca tuvimos, antes era puro choleo” (Leonardo, 2023).

Son dos los canales de comunicación en los que participan los colonos de los fraccionamientos residenciales con las autoridades locales, el primero es un chat con todos los presidentes de asociaciones de colonos, el ex presidente municipal y la actual presidenta municipal y, el segundo está integrado por comandantes de la policía local, directores de dependencias locales y todos los presidentes de colonos de la zona residencial.

Quienes habitan en las zonas residenciales comentan que “. . . si reportas algún tema de seguridad en dos minutos esta la patrulla, o los bomberos o la ambulancia. Es casi primer mundo, es algo que yo espero nunca acabe porque estamos muy mal acostumbrados y como

he visto tiempos peores aquí, por eso reconozco y agradezco el cómo estamos ahora” (Leonardo, 2023).

Y aunque la atención hacia las colonias populares ha mejorado según la percepción de quienes las habitan, al compararse con la atención que da el gobierno local la zona residencial, se nota una importante brecha desigual entre zonas habitacionales. Lo anterior resulta importante, ya que es notorio que desde 2015 las acciones gobierno local priorizan la atención a las necesidades de los residentes más acomodados y la zona comercial del municipio.

Una prueba tangible de esto es el Viaducto de la Unidad Interlomas y las otras dos obras viales que conectan las zonas residenciales más importantes del ACH con la CDMX y su zona metropolitana. Destaca que el VUI es percibido por los habitantes de la zona conurbada como una obra destinada a resolver el problema de conectividad del complejo residencial Bosque Real y que no hay mayor beneficio para el resto de la población, ya que los habitantes de la ACH casi nunca lo usan.

Por otro lado, la percepción sobre el desempeño de las diferentes administraciones del gobierno municipal de Huixquilucan abona a responder la pregunta que esta investigación se ha planteado. De modo que más allá de ser un registro o rastro de la presencia de relaciones entre funcionarios del gobierno local y algunos empresarios locales, esta también podría dar cuenta de la presencia de un grupo privado como el posible actor principal detrás de este arreglo (societal) en la producción de infraestructura vial.

De igual forma, la percepción de las y los habitantes del lugar da cuenta de un partaguas en 2015. Ya que es en este año donde llega al poder local un grupo político que ha logrado establecer relaciones de colaboración estrechas con empresarios importantes del ACH y otros niveles de gobierno. Por otro lado, también ha sabido mantener el control en el municipio mediante diferentes estrategias como las obras de mitigación (retribución) y atención a sectores particulares de la población (sobre todo la zona residencial del ACH). Así mismo, este grupo ha logrado establecer un gobierno duradero que le permite figurar tanto en el escenario del desarrollo social, como en el del crecimiento económico local.

Esto último le ha merecido al gobierno local ser un referente regional en cómo deberían de establecerse relaciones entre el sector público y privado para beneficiar el desarrollo local. Sin embargo, esta afirmación parte también de la percepción recuperado de las y los habitantes del ACH, y aunque no es tarea de esta investigación, convendría poner más atención a esta percepción y profundizar respecto a la construcción individual de estos calificativos.

Capítulo IV: La coalición público-privada como promotor urbano

Hasta este punto conviene hacer una recapitulación en la que se recuperen las ideas principales de las aproximaciones teóricas que se presentaron en el primer capítulo, de modo que se puedan relacionar los resultados de la investigación empírica con los planteamientos conceptuales iniciales.

Así, al hablar desde la visión que propone la disciplina de la Ecología Política Urbana podríamos considerar al ACH como el lugar cuyos recursos valiosos, entre los que destaca el suelo urbano, son aprovechados por diferentes actores. Así mismo, es la relación entre actores públicos y privados la que ha determinado la forma en que estos recursos se aprovechan y traen como resultado una transformación del paisaje urbano, principalmente cuando se trata de la producción de infraestructura de movilidad.

Por otro lado, la visión de la teoría de la máquina de crecimiento logra dilucidar esta relación entre actores públicos y privados distinguiéndolos entre actores principales y auxiliares; de este modo, destaca la presencia de dos grandes grupos, el de los políticos y el de los empresarios locales quienes, apelando a los resultados empíricos de esta investigación, han logrado mantener el control de la estructura legal y política del municipio al menos desde 2015.

Así, con ayuda de la teoría del régimen urbano es posible relacionar a estos actores con la presencia de nichos de mercado (zonas de influencia), mecanismos que mantienen la cooperación y con promoción y producción de infraestructura vial en el ACH. De esta forma, al apelar a los nichos de mercado es posible hablar de una suerte de corredores (ver figura 28) en los que las principales vías de comunicación son algunos de los proyectos de infraestructura que aquí se han revisado.

Por otro lado, al hablar de mecanismos que mantienen la cooperación podría parecer una opción traer a colación el tipo de relación que hay entre el gobierno local después de 2015 con diversas empresas privadas del ACH en la que los proyectos de mitigación (retribución) pueden verse como un intercambio justo en el que el beneficio que los empresarios recibe se retribuye a la comunidad en general, pero también hace uso de esta como fuerza de trabajo y un elemento crucial para el funcionamiento de estos proyectos.

De esta manera, al menos con lo obtenido en las diferentes visitas de campo al lugar de estudio, podría parecer que la toma de decisiones sobre el desarrollo urbano y crecimiento económico local en el ACH puede estar en las manos de un actor privado, que además ha logrado establecer vínculos estrechos con el gobierno local y otros empresarios en la zona.

Sobre Bosque Real y el Viaducto de la Unidad Interlomas.

Bosque real se creó en 1980, tenía como objetivo ser un desarrollo de alto lujo al oriente de Huixquilucan, la intención de este proyecto era construir un recinto residencial con todas las amenidades y servicios dentro de un gran complejo amurallado. Parte de este proyecto incluía hospitales, escuelas (de todos los grados educativos) y todas las instalaciones necesarias para hacer de este proyecto uno “sostenible” e independiente de los servicios que el gobierno provee.

Sin embargo, como mencionan algunos vecinos del complejo “el problema de Bosque Real fueron el agua y las vialidades para llegar ahí, por eso hicieron un túnel (VUI), ese túnel, que pasa por debajo de Pao Solo, fue el proyecto que ellos querían, porque mucha gente de aquí del club campestre compró casa allá y esas mismas personas se terminaron regresando por los problemas de agua y comunicación” (Adriana, 2023).

Esta percepción es compartida en todas las entrevistas, además se concibe al VUI como una obra financiada con recursos públicos y privados que tiene el objetivo de atender la necesidad de un pequeño grupo de personas que viven en un complejo residencial de lujo en el que sus murallas y distancia lo asilan del resto del ACH. Podría pensarse que, con base en lo antes expuesto, el gobierno local de 2015 puso especial atención a las necesidades y demandas de los empresarios inmobiliarios del ACH, poniendo sus necesidades por encima incluso de los habitantes de la zona conurbada y el resto de localidades del municipio.

Es notorio que después de 2015, el gobierno local ha dirigido su atención al seguimiento de proyectos relacionados con la infraestructura urbana en beneficio, sobre todo, de las zonas residenciales del área conurbada. Incluso algunos residentes de la zona popular reclaman que estos proyectos de infraestructura vial, lejos de beneficiarlos señalan que estos segregan a su colonia de la zona comercial y residencial del área conurbada.

Los habitantes de la zona perciben que los empresarios locales y dueños de los grandes complejos residenciales como Moisés Salame Jafifi (Bosque Real), la familia Funtanet Mangué (Grupo Eco) o la familia Peralta (Grupo FRISA), han tenido presencia en la toma de decisiones sobre política pública en el municipio desde 1990.

Sin embargo, son los residentes del ACH, los ex funcionarios, líderes vecinales y funcionarios de oposición, los que señalan que ha sido el periodo de 2015 a 2021 (y aún el gobierno actual), donde más se percibe una estrecha colaboración entre empresarios privados y el gobierno local.

Podría pensarse que la producción de infraestructura vial en el ACH es un proyecto a largo plazo donde del gobierno local va más allá de facilitar permisos, promover proyectos e incluso llegar a arreglos con otras dependencias de gobierno, y se convierte en una figura de confianza para los empresarios locales que logra, por un lado, captar recursos públicos para promover y autorizar diversos proyectos de infraestructura y, por otro lado, legitimar estas acciones mediante la atención a las necesidades básicas de su población, otorgando proyectos de mitigación que funcionan como panaceas de retribución social para la población con menores recursos.

Una realidad es que el Viaducto de la Unidad Interlomas es una obra vial financiada con dinero público que benefició únicamente a quienes viven o visitan el complejo residencial de Bosque Real. Incluso, en palabras del presidente de este complejo “Bosque Real hoy está considerado el desarrollo residencial más importante de América Latina por muchísimas razones, en infraestructura tenemos una conectividad muy importante. . . BR hizo la Av. Barranca del Negro, hizo su conexión con la Barranca de Hueyetlaco (y colaboró en esta obra), hizo la glorieta del Gato y colaboró en todo el proyecto del Viaducto de la Unidad; además, próximamente GBR va a construir la conexión directa de Bosque Real con la autopista Naucalpan-Toluca”. (Jafifi, 2022).

Por otro lado, GBR es uno de los principales productores de empleo en la zona, dice su presidente “. . . aquí (en Bosque Real) entran a trabajar 12 000 personas que vienen de Huixquilucan y los municipios aledaños. . . si hablamos de los empleos indirectos es un universo de casi 50 000 personas” (Jafifi, 2022).

Sería importante ver las condiciones de estos trabajos, lo que resulta más importante es que esta relación entre GBR y quienes trabajan aquí añade complejidad a la variable de recursos valiosos, ya que no solo se trata del suelo en el ACH, sino que también las personas se convierten en mercancías útiles para estos proyectos, no solo para construir sus vías de comunicación, sino también para construir sus viviendas, vigilar el recinto y atender los trabajos de reproducción social dentro del complejo y de las viviendas que lo componen.

De 2015 a 2021 la transformación del paisaje urbano al oriente de Huixquilucan ha sido radical; torres de departamentos diseñadas por arquitectos reconocidos a nivel internacional, lujosos recintos residenciales con hospitales y escuelas de “primer nivel”, vialidades que atraviesan montañas y conectan con un centro comercial que da “vitalidad” a Interlomas; mientras que en lo alto de las lomas y cerros, resisten quienes, además de ser la fuerza laboral que de verdad da vida a todos estos complejos de lujo, habitan la zona popular en el área conurbada de Huixquilucan.

Categorización de actores según nicho de mercado e intereses en la zona

Desde la percepción de quienes habitan en la zona de estudio, los medios de comunicación local, los ex funcionario y los funcionarios del gobierno local se puede obtener una radiografía general sobre los principales actores involucrados. En la tabla 11 se muestran los principales actores con influencia en la zona y lo que podría ser su recurso valioso considerando las entrevistas y la información recabada. Esta tabla considera periodos específicos de tiempo que han sido referenciados por los actores entrevistados, de modo que la tabla resalta los años de 1993, 2000, 2010, 2015 y 2021.

Principales actores con influencia en el ACH y recursos valiosos

Año	Actor	Recursos valiosos
1993	Gobierno local (Antonio Silva Beltrán)	El suelo, en particular aprovecho áreas naturales protegidas y tierras de asentamientos humanos irregulares
	FRISA	Suelo urbano en la localidad de Naucalpan de Juárez
	Universidad Anáhuac	Suelo urbano - Habitantes de la zona residencial
	Bosque Real	Tierras del ejido San Bartolito - Relación con el gobierno local
2000	Gobierno local (Guillermo Espinoza Cruz)	Suelo urbano en el área de Interlomas Relación con empresarios (atrajo mucha inversión al ACH)
	FRISA	Suelo urbano del área comercial de Interlomas
	Grupo ECO	Suelo en la localidad de Jesús del Monte
	Grupo Bosque Real	Depositos de agua subterráneo y de gas natural para dotar de servicios a su complejo residencial
	GICSA	Suelo urbano en Interlomas, inició con la construcción de centros comerciales
2010	Gobierno local (Alfredo del Mazo Maza)	Infraestructura vial en el ACH Suelo de barrancas (áreas naturales protegidas). En su gestión inició con la promoción del VUI
2015	Gobierno local (Enrique Vargas del Villar)	- El voto popular El suelo urbano del ACH - Relaciones y colaboración con empresarios locales - Infraestructura de conectividad
	Universidad Panamericana	Suelo en el complejo de Bosque Real y personas que habitan este recinto
	Grupo Bosque Real	- Infraestructura vial en el ACH - Relaciones y colaboración con el gobierno local - Relaciones y colaboración con comunidad Judía del ACH - Relaciones con empresas dentro de su complejo (escuelas, hospitales, centros comerciales, supermercados. . .)
2021	Gobierno local (Romina Contreras Carrasco)	- Voto popular (control mediante programas de asistencia social) - Obras de mitigación y retribución social (colaboración con empresas privadas del ACH) - Relación y colaboración con grupo Bosque Real
	Grupo Bosque Real	- Mano de obra en el municipio - Relación con el gobierno local

Tabla 11 Principales actores con influencia en la zona y recursos valiosos. Fuente: elaboración propia

La participación de los actores en el territorio de la zona conurbada de Huixquilucan no sale de lo común. Lo que resalta es que el control y toma de decisiones ha estado siempre bajo el poder de los mismos actores. El papel del gobierno local, al menos desde la percepción de los habitantes, es el de un facilitador entre las empresas locales y los instrumentos legales para validar y promover los intereses de estos.

Prueba de esto puedes ser la expansión de desarrollos inmobiliarios como los de Grupo ECO o el complejo residencial de Bosque Real que, además de beneficiarse en diferentes periodos de gobierno, hoy son dos de los grupos más importantes en el ACH y cada decisión, en palabras del regidor, tiene que consultarse con ellos.

También es importante señalar que los recursos valiosos han cambiado con el tiempo. Si bien el suelo sigue siendo uno de los más importantes, destaca que para la expansión de los grandes desarrollos inmobiliarios la extracción no se limita solo a los recursos materiales, sino que los recursos humanos son un factor determinante para el funcionamiento de estos grandes recintos. Los recursos humanos también son los que mantiene en funcionamiento el resto de amenidades y servicios en el ACH; pensar en las universidades y demás empresas privadas como nodos receptores de inversión y como fuentes de trabajo ayuda a visibilizar esta relación cuasi simbiótica.

Interacción entre actores en la transformación del paisaje urbano

Una de las interacciones que más resalta es la participación de Grupo Bosque Real con otras empresas privadas de la zona conurbada y el gobierno local. Sin embargo, su vínculo más reconocible es el que hay con el gobierno local desde 2015 mediante las obras de mitigación y retribución social. Estas le han permitido, a GBR, promover vías de comunicación casi exclusivas para conectar su complejo residencial con el área urbana de Huixquilucan y con la Ciudad de México.

Su participación en los proyectos de infraestructura vial es más que evidente, pues el presidente de GBR lo ha señalado en diferentes conferencias de prensa y entrevistas. Por otro lado, su interacción con otras empresas ha llevado a que dentro del recinto de Bosque Real

se inauguren escuelas, centros deportivos, supermercados, centros comerciales y hasta hospitales de primer nivel.

Los proyectos de infraestructura posicionan a Bosque Real como uno de los actores con mayor influencia en toda la zona conurbada del municipio de Huixquilucan, ya que lo ha vuelto un referente obligado para todos aquellos interesados en el desarrollo urbano y local.

En la tabla 12 se presentan los posibles beneficios de cada empresa con la construcción de estas obras viales; estos se construyeron con base en la percepción de los actores entrevistados, los objetivos de las MIAs de cada proyecto y las declaraciones recuperadas de entrevistas o conferencias.

Se podría pensar que el beneficio principal de estas obras viales para el complejo Bosque Real es la construcción de un corredor de acceso rápido a Interlomas, la zona residencial de Jesús del Monte, la alcaldía Cuajimalpa de la CDMX y por último, la localidad y municipio de Naucalpan de Juárez.

Aunque es una suposición basada en la proximidad de las obras viales, no parece extraño sugerir que se está delineando una suerte de corredor que inicia en el complejo BR, como se muestra los trazos de las vías.³⁸ Valdría la pena poner atención al desarrollo de estos proyectos hacia el futuro y no perder de vista la participación de GBR.

³⁸ Regresar a las figuras del segundo y tercer capítulo de esta tesis.

Cuadro de actores con beneficio por proyecto de infraestructura vial en el ACH

Proyecto	Actor	Beneficio de la obra para los actores
Av. Barran del Negro	Gobierno local	Promoción de la zona comercial y residencial (atracción de inversión)
	Universidad Anáhuac	Conexión directa y rápida con Interlomas y la CDMX
	FRISA	Vía de acceso rápido a sus desarrollos inmobiliarios
	Grupo Bosque Real	Forma parte de la primera fase del corredor Bosque Real-Interlomas-Jesús del Monte-CDMX-Naucalpan de Juárez
Vialidad de la Barranca (Barranca de Hueyetlaco)	Gobierno local	Conexión directa con la CDMX
	Gobierno de la CDMX	Conexión directa a la zona de Interlomas
	Grupo ECO	Desahogo del tránsito en Jesús del Monte
	FRISA	Conexión directa con CDMX
	GICSA	Conexión directa con el ACH y la CDMX
	Grupo Bosque Real	Es la segunda fase del corredor Bosque-Real-Interlomas-Jesús del Monte-CDMX-Naucalpan de Juárez
Viaducto de la Unidad Interlomas	Gobierno Local	Parte final del corredor BR-Interlomas-Jesús del Monte- CDMX-Naucalpan de Juárez
	Grupo Bosque Real	

Tabla 12 Cuadro de actores con beneficio por proyecto de infraestructura vial en el ACH. Fuente: elaboración propia con información de entrevistas

Además, el papel de GBR como atractor de mano de obra tanto de personas que viven en comunidades del municipio de Huixquilucan, como de quienes vienen de municipios aledaños, le otorga una fuerte capacidad de agencia que lo ha posicionado como un actor capaz de tomar decisiones en materia de crecimiento urbano en Huixquilucan. Grupo Bosque

Real, desde 1990, es sin duda uno de los actores más importantes detrás de la producción del espacio urbano en el ACH.

Una coalición para el crecimiento y desarrollo económico

Dentro de la formación de coaliciones es importante prestar atención a los diferentes proyectos de infraestructura vial analizados. Primero la Av. Barranca del Negro que inició en 1993 y se terminó hasta 2015. La coalición promotora de esta obra podría interpretarse como una en la que el gobierno local (del PRI) colaboró con la Universidad Anáhuac, el grupo inmobiliario FRISA y grupo Bosque Real para perfilar la construcción de un corredor directo que va desde el corazón de Interlomas, pasa por la zona residencial de la herradura, hasta la alcaldía Cuajimalpa de la CDMX.

Esta colaboración podría sugerir el inicio de un arreglo (societal) entre actores públicos y privados en el ACH. Por un lado, la participación entre el gobierno local y la Universidad Anáhuac reafirma la necesidad de una vía que desahogue el tránsito y facilite la movilidad en el área para quienes habitan la zona y quienes asisten a esta institución; por otro lado, la participación de GBR y FRISA podría sugerir el inicio de un proyecto de conectividad a largo plazo en el que las conexiones directas hacia la CDMX son el objetivo principal.

Por otro lado, en la promoción de la Vialidad de la Barranca (Barranca de Hueyetlaco), promovida también durante la década de los 90, hubo más actores involucrados como son: el gobierno local (del PRI), el gobierno de la CDMX, grupo ECO, grupo FRISA, grupo GICSA y grupo Bosque Real.

Por último, en la promoción del Viaducto de la Unidad, en 2011, los actores que sobresalen son el gobierno local (del PRI) y grupo Bosque Real. Una de las particularidades que llaman la atención de estas obras, es que las tres tienen la característica de haber sido promovidas durante gobierno del PRI y haberse terminado, todas, en la administración de Enrique Vargas (PAN) después de 2015.

Resalta que la participación de Grupo Bosque Real es una constante. Este hecho puede echar luz sobre el tipo de coalición detrás de la promoción de infraestructura vial en el ACH. Así mismo, al considerar los recursos que posee GBR, no sólo los materiales, sino también los simbólicos, humanos y los lazos de colaboración que ha formado durante más de dos décadas, ello sugiere que el actor central de esta coalición podría ser Grupo Bosque Real.

Destaca también que en 2015, la colaboración entre el gobierno local de Enrique Vargas y las empresas privadas, en particular Grupo Bosque Real, comenzó a dar mayores resultados. La apertura de vías de comunicación, la propuesta de nuevos proyectos de conectividad, la llegada de más inversión al municipio y la transformación del paisaje urbano de la zona conurbada son prueba de esto.

Desde la percepción de las personas que habitan el lugar, es notorio la presencia de un grupo importante en el gobierno que (mediante estrategias de control a veces violentas) ha sabido mantener su posición en el gobierno local y ha logrado entablar una relación estrecha no sólo con algunas empresas privadas y actores con influencia en la zona, sino con lo que parece ser el grupo más fuerte en el área conurbada, GBR.

La repetida participación del Grupo Bosque Real en proyectos de infraestructura urbana que promueve el gobierno municipal al oriente de Huixquilucan es una muestra de esta estrecha relación y una pista del arreglo (societal) detrás de la producción del espacio urbano. Así mismo, la creciente llegada de inversionistas a participar del proyecto Bosque Real le dan fuerza a este grupo para incidir más sobre la toma de decisiones de política urbana.

Podría parecer que desde 2015, en Huixquilucan se ha formado una coalición del tipo régimen urbano de desarrollo, en la que el actor principal es Grupo Bosque Real, quien desde hace más de 30 años ha sabido establecer y aprovechar relaciones con otras empresas y con el gobierno local de Huixquilucan y así ha logrado posicionarse como una de las empresas que otorga mayores beneficios para el grueso de población, lo que le otorga una presencia y arraigo importante en la zona desde finales del siglo XX.

Aunque el actor que más se repite en los proyectos de infraestructura vial es GBR, después de 2015 el gobierno local ha sabido mantenerse en este régimen urbano ya que se

puede distinguir una suerte de fórmula que se basa en el apoyo de los habitantes obtenido mediante un sistema de “favores” en la que el gobierno trata de atender los problemas de la población para ganar sus votos.

Esta coalición ha logrado mantener el control tanto de los medios de comunicación locales, como de los canales de información que tienen los habitantes del municipio. Fueron repetidas ocasiones en las que las personas, sobre todo de la zona popular, reconocen haber sido víctimas de censura en distintos medios de comunicación y publicaciones en redes sociales, y amenazas por lo que se cree puede ser el gobierno local.

Por último, aunque no se logró dar cuenta de esto como tal, el régimen urbano que ha permitido la transformación del espacio urbano al oriente de Huixquilucan se basa en una red de colaboración estrecha entre el grupo en el poder político local “Vargas-Contreras” y GBR en la que se sugiere que los principales recursos en esta interacción son la legitimidad, el poder político, la tierra urbana y los recursos humanos.

Conclusiones

Esta tesis planteó el objetivo de identificar el tipo de arreglo entre actores, sus lazos de colaboración, y los intereses detrás de la promoción y la construcción de tres proyectos de infraestructura vial al oriente del municipio de Huixquilucan.³⁹ Como se advirtió en líneas anteriores, las particularidades que tiene la zona oriente del municipio, en un espacio conurbado con la Ciudad de México, inexcusablemente añaden complejidad a todas las relaciones, intercambios y procesos al interior de este territorio.

Para lograr el objetivo de esta investigación, primero se presentó un marco conceptual que, además de posicionar el tema de investigación dentro del marco de la ciencia social, también diera soporte y lograra nombrar el fenómeno que se investiga. Enseguida, se trató de reconstruir una radiografía histórica de las circunstancias sociales y urbanas que determinan al caso de estudio y a los actores involucrados, lo que dio como resultado una línea del tiempo en la que se aglutinan, tanto los momentos importantes en la urbanización y expansión del lugar, como la presencia de los actores en la zona de estudio.

Después, se analizaron las MIAS correspondientes a los diferentes proyectos de infraestructura vial con el fin de mostrar, además de los principales objetivos de estas, los actores que las promovieron, su zona de influencia y localización geográfica. Posteriormente, mediante la realización de entrevistas y la revisión de su transcripción, se identificaron las percepciones de los habitantes de la zona popular y residencial, líderes vecinales y de colonos, de empresarios locales, de ex funcionarios públicos y funcionarios públicos del gobierno actual respecto a la vida política del lugar, la infraestructura, con especial atención a la vial, y los actores importantes en la zona de estudio. Por último, se presentó un análisis que respondiera a los objetivos que esta investigación se planteó.

Con la creciente llegada de población hacia la zona conurbada de Huixquilucan desde finales de 1960, la urbanización al oriente del municipio responde, como ya se mencionó⁴⁰, a un modelo de urbanización fragmentado en el que la expansión de la mancha urbana se

³⁹ Las tres vialidades, en orden cronológico desde su propuesta, son la av. Barranca del negro (1993), la vialidad de la Barranca (o vialidad de Hueyetlaco) (1994) y el viaducto de la unidad (2011)

⁴⁰ Esto se explicó en el segundo capítulo de esta investigación.

basó en la producción de vivienda —tanto horizontal como vertical— y servicios dirigidos a población de altos ingresos. Fue por el acelerado crecimiento y la llegada de población a esta zona, que ocurrió lo que Theodore, Peck y Brenner (2009) llaman como proceso de detrucción creativa ya que la zona se abrió a un proceso de transformación radical en el que las relaciones sociales, políticas y económicas se transformaron. Esta transformación también afectó al suelo, ya que pasó de ser rural a suelo urbano dando paso, por un lado, a la producción de fraccionamientos residenciales y, en menor medida, a colonias populares con viviendas de autoconstrucción.

Después de más de tres décadas del inicio del crecimiento de la zona, la infraestructura urbana del lugar comenzó a tener deficiencias. El gobierno local, en colaboración otros niveles de gobierno y algunas empresas privadas, iniciaron la construcción de infraestructura vial que, por un lado, atendiera los problemas de movilidad de quienes habitan la zona y, por otro lado, conectara la zona conurbada de Huixquilucan con el resto de la Ciudad de México y su área metropolitana.

Las primeras dos obras de infraestructura fueron la Av. Barranca del Negro y la vialidad de la Barranca, propuestas en 1993 respectivamente. Sin embargo, éstas no se inauguraron hasta entrada la primera década del siglo XXI. A su vez, en 2012 surge la propuesta de construir un viaducto bajo el objetivo de mejorar la conectividad en la zona y reducir tiempos de traslado. Contrario a esto, según la percepción de quienes habitan el lugar, estas vialidades cumplieron la función de conectar al complejo residencial Bosque Real con el resto de la zona urbana al oriente de Huixquilucan.

Estas obras de infraestructura vial han sido objeto de diferentes críticas y halagos al gobierno local de Huixquilucan, y aunque su objetivo principal, mejorar la conectividad en la zona, no se ha comprobado, conviene preguntarse ¿a quiénes ha beneficiado realmente estas obras de infraestructura? y aún más importante ¿quién está detrás de estos proyectos?

Para tratar de responder estas preguntas, la investigación se planteó la hipótesis de que en la zona conurbada de Huixquilucan hay un arreglo (societal) que se compone tanto de actores públicos como privados que buscan, mediante la producción e infraestructura vial, detonar un proceso de revalorización y desarrollo en la zona conurbada del municipio de Huixquilucan, promoviendo el beneficio para los sectores más adinerados.

Los resultados de la investigación arrojaron que es muy probable que haya una coalición del tipo régimen urbano de desarrollo ya que el gobierno local de Huixquilucan “. . . tiene una agenda basada en la expansión y desarrollo de la ciudad [(en este caso del área conurbada)], anclada en el poder sistémico que brinda la comunidad de negocios local (o grupos empresariales anclados regionalmente)” (Bassols, 2021, p.43).

Así, y como se mencionó en el primer capítulo de esta investigación, muchas veces los gobiernos locales no tienen la capacidad suficiente de actuar en pro del desarrollo local, por eso “deben recurrir a coaliciones políticas en las cuales hay grupos privados dominantes que proporcionan el soporte estratégico [y financiero] del equipo de gobierno. . .” (Bassols, 2006, p. 41).

Así mismo, estas coaliciones tienen que justificar su actuar y podría parecer que el gobierno local ha sabido utilizar las obras de mitigación (retribución) con este fin. De modo que, además de beneficiar a las personas, funcionan como un mecanismo legitimador en el que los beneficios de los empresarios son retribuidos a la sociedad mediante la construcción de centros de desarrollo comunitarios, centros de salud o algunos beneficios como empleo o programas de asistencia social.

En este sentido, considerando los resultados empíricos que se obtuvieron, parece ser que el actor principal de este régimen es el grupo inmobiliario Bosque Real quien además ha logrado formar una estrecha colaboración con el gobierno local y otras empresas en la zona desde finales del siglo pasado, lo que le permite tomar decisiones respecto a infraestructura urbana en el ACH.

Hablar de régimen urbano obliga a pensar al gobierno como actor central sin embargo, esta investigación logró vislumbrar que para la realidad de América Latina el actor central de este tipo de coalición puede ser una entidad privada como lo es GBR. Esto tiene más sentido si se piensa que para el caso de México cuando se trata del gobierno, éste tiene limitaciones respecto a la provisión de servicios y de infraestructura para sus ciudadanos, incluso los periodos de gobierno pueden ser muy cortos para establecer lazos de colaboración duraderos, sobre todo en la escala local.

Para el caso de la configuración de actores del régimen urbano en el ACH que promovió estas vías de comunicación, destaca la presencia y permanencia de GBR en todas. Algunas particularidades, sobre todo cuando se pregunta respecto a los intereses de esta coalición, podrían centrarse en un proyecto a largo de plazo que podría ensamblarse con otros proyectos de la ZMVM.

Incluso considerando que desde 1940 hasta 2015 el gobierno local estaba representado por políticos afiliados al Partido Revolucionario Institucional (PRI), esto no es suficiente para hablar de un régimen urbano. Prueba de ello fue la incapacidad de diferentes administraciones locales por concretar proyectos de infraestructura vial y mantenerse en el poder.

Después de 2015 con la victoria del Partido Acción Nacional para presidente municipal, se nota un cambio significativo que se percibe en la noción de los habitantes de todo el municipio. Sobre todo el ACH comenzó a tener cambios significativos respecto a la manera en que se gestionaba la atención a los ciudadanos y diferentes grupos, la toma de decisiones y la promoción y construcción de infraestructura urbana.

Podría pensarse que después de 2015 GBR hizo uso de la maquinaria política y legal para mantener un gobierno estable en el que el tipo de relaciones se basan en un sistema de favores en el que, por un lado, los votos de los sectores populares son un recurso fundamental para el mantenimiento y legitimidad del gobierno y, por otro lado, ha ofrecido un trato preferente a sectores de altos ingresos y empresarios dando un estatus a la zona como una de las más idóneas para vivir e invertir.

Es así que GBR ideó y perfeccionó una fórmula para mantenerse en el escenario de la toma de decisiones en el que no solo está involucrado el gobierno local, sino que también incluye a empresarios, habitantes locales y otros niveles de gobierno con intereses en el lugar. Además del desarrollo económico, GBR ha optado por darle una visión del lugar basada en un estilo de vida exclusivo donde la seguridad y la cercanía con la naturaleza son las amenidades más importantes.

Ha sido tan exitosa esta fórmula de gestión local que, a partir de 2015, más allá de buscar un mantenimiento por un partido político, se ha optado por la estabilidad de un grupo

en el poder. Este grupo, además de controlar el gobierno local, también tiene agencia en el ámbito económico y social del lugar.

Fue mediante el apoyo de diferentes actores privados que la permanencia de este grupo en el gobierno local es una realidad. Así, al tratar de dar cuenta de quiénes están detrás de la promoción de infraestructura vial en la zona conurbada de Huixquilucan, forzosamente tendríamos que referirnos a GBR y a este grupo político destacando su interacción y colaboración con otros.

Este grupo, posiblemente como muchos otros en el país, está encabezado por empresarios y políticos locales, en particular este grupo está encabezado por el Grupo Bosque Real y por el grupo político de la familia Vargas-Contreras que colabora con algunos grupos inmobiliarios de la zona, y ha logrado, desde 1990, controlar gran parte del territorio y la manera en que este se transforma.

Retos

Aunque este trabajo trató de evidenciar la configuración societal que hizo posible la construcción de infraestructura vial al oriente de Huixquilucan. Quedan abiertas algunas preguntas respecto a los motivos y la justificación de las diferentes administraciones municipales para apoyar y destinar recursos públicos a obras que benefician a un grupo específico de población como las analizadas.

Sería interesante poner atención al periodo de 2015 en adelante y resaltar las redes de colaboración entre actores involucrados tanto con las políticas urbanas como con el desarrollo económico local. Esto sin duda abonaría para responder la pregunta ¿quién gobierna y qué se gobierna en una metrópoli tan compleja como lo es la ZMVM? ya que el tipo de configuración societal, para este caso de estudio, apunta a ser un régimen urbano en el que las relaciones de colaboración son estrechas y duraderas.

A pesar de los esfuerzos de esta investigación, en particular aquellos relacionados con las entrevistas y el acercamiento con los actores clave, la brevedad y poca profundidad de las conversaciones con los distintos actores han dejado algunas preguntas relacionadas con el uso de los recursos públicos para obtener beneficios privados, y cuestiones relacionadas en cómo hacer más explícita las alianzas entre políticos, empresarios y otros grupos relacionados con el desarrollo urbano.

Otra limitación fue la poca colaboración que tuvo el gobierno local en proporcionar información respecto al caso que se investigaba, en repetidas ocasiones, y por distintos medios, se trató de conseguir entrevistas con funcionarios locales o de obtener información de fuentes oficiales pero todas estas siempre se vieron obstaculizadas o las solicitudes fueron ignoradas. Además de esto, el factor de tiempo no ayudó.

En condiciones deseables, resultaría interesante complementar esta investigación con un acercamiento más detallado con los actores que conforman la estructura política y económica del municipio, y estructura las relaciones de colaboración que se van tejiendo entre ellos. Así mismo, complementar esta investigación con información referente a los costos y gastos que se han realizado en tema de infraestructura en el ACH resultarían de gran utilidad para develar lo referente a la relación entre recursos públicos y beneficios privados.

Bibliografía

- Adriana. (20 de Marzo de 2023). Habitante zona popular; ex delegada de colonia popular. (A. L. Guzmán, Entrevistador)
- Aguirre, J. C., & Jaramillo, L. G. (2015). El papel de la descripción en la investigación cualitativa. *Cubta niebio*, 175-189.
- Ai Camp, R. (2006). *Las elites del poder en México: perfil de una elite de poder para el siglo XXI*. Tlanepantal: Siglo XXI.
- Arzaluz, S. (2006). Gobierno, empresarios y gestión urbana. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano* (págs. 125-166). Tijuana: COLEF, UAM, Plaza y Valdes.
- Arzaluz, S. (2006). Gobierno, empresarios y gestión urbana. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano* (págs. 125-166). Tijuana: COLEF; UAM; Plaza y Valdes.
- Arzaluz, S. (2006b). García o la antítesis del régimen urbano. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano*. (págs. 233-269). Tijuana: COLEF.
- Ávila, P. (2014). Urbanización, poder local y conflictos ambientales en Morelia. En A. Larrazábal, & A. Vieyra, *Urbanización, sociedad y ambiente. Experiencias en ciudades medias* (págs. 121-149). Morelia: UNAM.
- Baca Guitierrez, A. E. (6 de octubre de 2014). *Enciclopedia de los municipios y delegación de México, Estado de México, Huixquilucan*. Obtenido de <https://web.archive.org/web/20161202223719/http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15037a.html>
- Baca Gutiérrez, A. (1993). *1992-1993. Año para el estudio de la historia de México. Monografía del municipio de Huixquilucan*. Huixquilucan: H. Ayuntamiento de Huixquilucan.
- Bassols, M. (2006a). Los entretejidos del poder urbano. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México, un análisis metropolitano* (págs. 27-60). Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte; UAM y Plaza y Valdes.
- Bassols, M. (2006b). Apodaca: un régimen a su manera. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano* (págs. 195-232). Tijuana: COLEF, UAM, Plaza y Valdes.
- Bassols, M. (2006c). Límites metropolitanos de la acción público-privada. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano* (págs. 271-296). Tijuana: COLEF.
- Bassols, M. (2021d). Régimen urbano: de la ruta inicial a sus bifurcaciones. *Polis vol. 17 No. 2*, 39-68.
- Bourdieu, P. (2009c). *El sentido práctico*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Bourdieu, P. (2019). *Curso de sociología general 1*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Bourdieu, P. (2021b). *Curso de sociología general 2*. Buenos Aires: Siglo XXI.

- Camp, A. (2011). *Mexican political biographies, 1935-2009*. Austin: University of Texas press.
- Castañeda, O. D. (2020). *Injusticia socioterritorial, el caso del viaducto conexión interlomas, México*. México : editorial académica española.
- Cox, R. K. (1997). Governance, urban regime analysis and the politics of local economic development. En M. Lauria, *Reconstructing urban regime theory regulation urban politics and global economy* (págs. 99-121). Sage.
- David, L. (2018). Los mercados inmobiliarios comerciales de la ciudad de México, una gobernanza territorialmente fragmentada. En P. Le Galès, & V. Ugalde, *Lo que se gobierna y lo que no se gobierna en una gran metroópoli* (págs. 517-522). México: El Colegio de México.
- Díaz Orueta, F. (2010). Regímenes urbanos y movimiento ciudadano en Valencia. *cuaderno urbano*, 275-294.
- Domene, E. (2006). La ecología política urbana: una disciplina emergente para el análisis del cambio socioambiental en entornos ciudadanos. *Doc. Anàl. Geogr.*, 167-178.
- Farahani, A. (2017). Máquina de crecimiento urbano. En S. Turner, *La enciclopedia de teoría social de Wiley Blackwell*. John Wiley & sons, Ltd.
- García, L., Pombo, D., & Filomia, M. L. (2011). La revalorización de espacios urbanos y nuevas consideraciones sobre el valor del suelo en las ciudades intermedias. Santa Rosa la Pampa, Argentina. *Geográfica de América Central*, 1-14.
- García-Ortega, R. (2006). San Pedro Garza García: ciudadanía y fragmentación del poder. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano* (págs. 167-194). Tijuana: COLEF, UAM, Plaza y valdes.
- Gómez Lee, M. (2012). El marco de las coaliciones de causa —Advocacy Coalition Framework—. *Opera*, 11-30.
- González Ortiz, F. (2005). *Cultura y política. Relaciones sociales metropolitanas en el Municipio de Huixquilucan*. Ciudad de México: UAM.
- Guarneros, V. (2006). Los pros y los contras desde una perspectiva Europea. En M. Bassols, *Explorando el régimen urbano en México: un análisis metropolitano* (págs. 61-84). Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte; UAM y Plaza y Valdes.
- Gutiérrez, C. H. (13 de Noviembre de 2021). *Crónica*. Obtenido de Crónica: <https://www.cronica.com.mx/sucesos/reyes-top-sirloin-llegan-huixquilucan-apadrinados-lorena-herrera-enrique-vargas-villar.html>
- Gutiérrez, C. H. (27 de Noviembre de 2022). *Huixquilucan y empresarios realizarán dos obras viales de alto impacto*. Obtenido de Crónica: <https://www.cronica.com.mx/metropoli/huixquilucan-empresarios-realizaran-dos-obras-viales-alto-impacto.html>
- Guzmán-Ramírez, A., & Ochoac-Ramírez, J. (2018). Definición tipológica de la vivienda popular auto-producida. Caso de estudio: colonia "Los castillos" en la ciudad de León, Guanajuato. *Legado de arquitectura y diseño*, 104-116.

- Hernández-Puig, S. (2016). El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 1-21.
- Huixquilucan. (junio de 2023). *Cabildo de Huixquilucan*. Obtenido de Gobierno de Huixquilucan: <https://huixquilucan.gob.mx/cabildo/>
- Huixquilucan, M. d. (2017). *Plan municipal de desarrollo urbano de Huixquilucan, Estado de México*. Huixquilucan: Huixquilucan.
- Huixquilucan, M. d. (2017). *Plan Municipal de Desarrollo Urbano*. Huixquilucan: Municipio de Huixquilucan.
- INEGI. (Junio de 2016). *Marco Geoestadístico Nacional*. Obtenido de Cartografía gestadística urbana y rural amanzanada.: <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/#Descargas>
- INEGI. (31 de Mayo de 2020). *Principales resultados por AGEB y manzana urbana 2010*. Obtenido de SCITEL: <https://www.inegi.org.mx/app/scitel/default?ev=7#collapseList-0>
- INEGI. (30 de Mayo de 2023). *Mapa Digital de México*. Obtenido de GAIA: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/?v=bGF0OjE5LjM5NjA2LGxvbjotOTkuMjc0Njgsejo5LGw6YzEwOXxjMjAwY2FzZXRhcw==>
- INEGI. (31 de Mayo de 2023). *Principales Resultados por AGEB y manzana urbana 2020*. Obtenido de SCITEL: <https://www.inegi.org.mx/app/scitel/Default?ev=10>
- Jenkins-Smith, H., & Sabatier, P. (1999). The advocacy coalition framework: an assessment. En P. Sabatier, *Theories of the policy process* (págs. 117-166). Boulder: Westview Press.
- Judio, D. (25 de Mayo de 2017). *Diario Judio*. Obtenido de Diario Judio: <https://diariojudio.com/comunidad-judia-mexico/entra-en-funcionamiento-nueva-vialidad-donde-se-podra-llegar-de-interlomas-a-bosque-real-en-un-minuto/242456/>
- Kantor, P., Savitch, H., & Vicari, S. (1997). The political economy of urban regimes. A comparative perspective. *Urban Affairs*, 348-377.
- Kübler, D. (2001). Understanding policy change with the advocacy coalition framework: an application to Swiss drug policy. *Journal of European Public Policy*, 623-641.
- Lauria, M. (1997). *Reconstructing urban regime theory regulation urban politics in a global economy*. SAGE.
- Leonardo. (7 de Marzo de 2023). Presidente colonos Herradura. (A. L. Guzmán, Entrevistador)
- Lizama, G. (s.f.). Metodología y análisis de redes en familias empresariales de Guadalajara, México, durante el Porfiriato. *Vuelo libre*, 4-20.
- Logan, J., & Molotch, H. (2007). *Urban fortune: the political economy of place*. California: The regents of University of California.
- Logan, R., & Molotch, H. (2007). The city as a growth machine. En R. Logan, & H. Molotch, *Urban fortune: the political economy of palce* (págs. 50-98). Berkeley: California press.
- Louise, D. (2018). Los mercados inmobiliarios comerciales de la ciudad de México, una gobernanza territorialmente fragmentada. En P. Le Galès, & V. Ugalde, *Lo que se gobierno*

- y lo que no se gobierna en una gran metroópoli* (págs. 517-522). México: El Colegio de México.
- María. (8 de Junio de 2023). Regidora. (A. L. Guzmán, Entrevistador)
- Marino, D. (2016). *Huixquilucan. Ley y justicia en la modernización del espacio rural mexiquense, 1856-1910*. Madrid: Tierra Nueva.
- Market&Lifestyle, R. E. (23 de Agosto de 2021). *Real Estate Market&Lifestyle*. Obtenido de Real Estate Market&Lifestyle: <https://realestatemarket.com.mx/noticias/mercado-inmobiliario/34039-interlomas-sobresale-por-su-atractiva-oferta-residencial-manigua>
- Martínez-Toro, P. (2016). El conjunto residencial cerrado como tipología urbanística instrumentalizada por la financiarización. *Prospectiva*, 25-55.
- Mejorada, M. A. (2017). La Supervía Poniente: reconfiguraciones socioespaciales en el sur-poniente de la Ciudad de México. En M. A. Portal, *Ciudad global, procesos locales: megaproyectos transformaciones socioespaciales y conflictos urbanos en la Ciudad de México* (págs. 39-103). México: Juan Pablos Editor.
- México, D. G. (2010). *Manifestación de impacto ambiental, modalidad regional viaducto conexión-Interlomas nueva autopista Naucalpan-Toluca*. Huixquilucan: Gobierno del Estado de México.
- México, G. d. (2009). *Manifestación de impacto ambiental a la que se refiere el artículo 30 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para el proyecto denominado "vialidad de la barranca de Hueyetlaco"*. sin dato: IMREG.
- México, G. d., & Huixquilucan, G. M. (2014). *Plan parcial Intraurbano para el reordenamiento de la vialidad barranca de Hueyetlaco*. Huixquilucan: Gobierno del Estado de México.
- México, S. d. (2003). *Manifestación de impacto ambiental modalidad particular de la vialidad Barranca del Negro, Huixquilucan, Estado de México*. Huixquilucan: Gobierno del Estado de México.
- Miguel. (10 de marzo de 2023). Presidente colonos Toledo; empresario. (A. L. Guzmán, Entrevistador)
- Molotch, H. (1976). The city as agrowth machine: toward a political economy of place. *American Journal of Sociology*, 309-332.
- Mossberger, K., & Stoker, G. (2001). The evolution of urban regime theory, the challenge of conceptualization. *Urban affairs review*, 810-835.
- Puente, S. (2018). Los megaproyectos urbanos y la política urbana: gobernanza y gestión del desarrollo en el megaproyecto urbano Santa Fe. En P. y. Le Galès, *Gobernando la Ciudad de México: lo que se gobierna y lo que no se gobierna en una gran metrópoli* (págs. 261-300). México: El Colegio de México.
- RAN. (2023). *Padrón e Historial de Núcleos Agrarios*. Obtenido de <https://phina.ran.gob.mx/index.php>

- Real, B. (2015). *Real Estates Market & Lifestyle*. Obtenido de Real Estates Market & Lifestyle: <https://realestatemarket.com.mx/articulos/infraestructura-y-construccion/17285-mas-cerca-que-nunca-vialidad-barranca-de-hueyetlaco>
- Ricardo. (4 de Junio de 2023). Regidor. (A. L. Guzmán, Entrevistador)
- Rodgers, S., & Keynes, M. (2009). Urban Growth Machine. En T. O. University, *Internacional Encyclopedia of Human Geography* (págs. 40-45). Walton: The Open University.
- Rodriguez, N., Vieyra, A., Méndez-Lemus, Y., Hidalgo-Dattwyler, R., Peterson, V., & Rodríguez, J. (2020). Trayectorias de la periurbanización en Morelia, México: segregación espacial desde un enfoque relacional. *Revista de urbanismo*.
- Sabatier, & Zafonte. (2015). Policy knowledge: advocacy organizations. En Elsevier, *International Encyclopedia of the social & behavioral sciences*. New York: Elsevier.
- Santos, I. (2012). *Elites del poder económico en México. Un estudio de redes de gobierno empresarial*. Málaga: Eumed.
- Schteingart, M., & Ibarra, V. (2016). Análisis de los programas de desarrollo urbano, transporte y vialidad. En M. Schteingart, & V. Ibarra, *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México* (págs. 111-153). México: El Colegio de México.
- Sites, W. (1997). The limits of urban regime theory: New York city under Koch, Dinkins, and Guilani. *Urba affairs*, 536-557.
- Stone, C. (1989). *Regime politics: governing Atlanta, 1946-1988*. Kansas: University press of Kansas.
- Swyngedouw, E., & Heynen, N. C. (2003). Urban political ecology justice and the politics of scales. *Antipode*, 898-918.
- Theodore, N., Peck, J., & Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales*, 1-11.
- Ugalde, V., & Vera, J. (2019). Conflictos por grandes proyectos urbanos en la ciudad de México: una introducción a su análisis. En J. S. Ugalde, *Desarrollo urbano y metropolitano en México* (págs. 449-508). México: El Colegio de México.
- Urquijo, P., & Sánchez-Sepulveda, H. (2014). La expansión urbana en el suroriente de Morelia. Una revisión históricoambiental, 1885-2010. En A. Vieyra, & A. Larrazabal, *Urbanización, sociedad y ambiente. Experiencias en ciudades medias* (págs. 13-45). Morelia: UNAM.
- Vargas, G. (2014). Del proyecto de ciudad a la ciudad sin proyecto: el desarrollo histórico territorial de la traza urbana de la ciudad de Valladolid-Morelia 1541-2009. En A. Larrazabal, & A. Vieyra, *Urbanización, sociedad y ambiente. Experiencias en ciudades medias* (págs. 47-85). Morelia: UNAM.
- Verónica. (15 de Febrero de 2023). Periodista local. (A. L. Guzmán, Entrevistador)

Tabla de ilustraciones:

Figuras:

Figura 1. Esquema general de aproximaciones teóricas al problema de investigación. Fuente: elaboración propia.....	7
Figura 2 Esquema jerárquico de aproximaciones teóricas y aportes para el caso de estudio. Fuente: elaboración propia.....	22
Figura 3 Esquema general sobre problematización y contextualización del caso de estudio. Fuente: elaboración propia.....	23
Figura 4 Etapas de investigación por bloques y variables de análisis. Fuente: elaboración propia. .	30
Figura 5 Mapa de localización y delimitación territorial del municipio de Huixquilucan. Fuente: elaboración propia con el software QGIS, con base en información del Marco Geoestadístico Nacional de INEGI (2016)	33
Figura 6 Mapa del municipio de Huixquilucan resaltando las principales localidades. Fuente: Battroid, 2015, elaborado con Linkscpae, recuperado de: https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=39546425	34
Figura 7 Mapa de la zona de estudio. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del Marco Geoestadístico Nacional del INEGI (2016).	38
Figura 8 Mapa de localidades divididas por AGEB y su clave de identificación. Fuente: elaboración propia con el software QGIS, con base en información de INEGI 2023.	39
Figura 9 Mapa de localidades a estudiar divididas por AGEBs. Fuente: elaboración propia con el Software QGIS, con base en información del Mapa Digital de México, INEGI 2023.....	40
Figura 10 Mapa de localidades divididas por AGEBs. Fuente: elaboración propia con el Software QGIS, con base en información del Mapa Digital de México, INEGI 2023.....	41
Figura 11 Mapa de porcentaje de viviendas con acceso a agua potable dentro de la vivienda por AGEBS. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información del SCITEL de INEGI 2010.....	45
Figura 12 Mapa de porcentaje de viviendas con acceso a agua potable dentro de la vivienda por AGEBS. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información del SCITEL de INEGI 2020.....	45
Figura 13 Mapa grado promedio de escolaridad en años por AGEB. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información de SCITEL del INEGI 2010.....	46
Figura 14 Mapa grado promedio de escolaridad en años por AGEB. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información de SCITEL del INEGI 2020.....	47
Figura 15 Mapa de porcentaje de viviendas con automóvil particular como medio de transporte principal por AGEB 2010. Fuente: elaboración propia con el software QGIS y con información del SCITEL del INEGI 2010.....	48
Figura 16 Mapa de porcentaje de viviendas con automóvil particular como medio de transporte principal por AGEB 2020. Fuente: elaboración propia con información del SCITEL del INEGI 2020	48
Figura 17 Mapa de infraestructura para el transporte del municipio de Huixquilucan. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del Sistema del Información Estadística y Geográfica De Huixquilucan (SIEGH), 2022.	54
Figura 18 Mapa de vialidades conectoras entre Huixquilucan y la CDMX. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del Marco Geoestadístico Nacional de (INEGI, 2016)	55

Figura 19 Cuadro con encabezados de noticias en el área conurbada de Huixquilucan. Fuente:RE, 2021; Diario Judío, 2017; Crónica, 2021;2022.....	62
Figura 20 Línea de tiempo: principales actores y proyectos de infraestructura vial en la zona de estudio. Fuente: elaboración propia.....	69
Figura 21 Mapa con las vialidades de estudio en la zona. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del marco geostadístico nacional INEGI (2016).....	74
Figura 22 Mapa de ubicación de vialidad de la Av. Barranca del Negro. Fuente: elaboración propia con el software QGIS.	75
Figura 23 Mapa de ubicación de la Vialidad de la Barranca o de Hueyetlaco. Fuente: elaboración propia con el software QGIS.	78
Figura 24 Encabezado sobre apertura de la Vialidad Barranca de Hueyetlaco de 2015 en medio electrónico RE. Fuente: recuperado de: https://realestatemarket.com.mx/articulos/infraestructura-y-construccion/17285-mas-cerca-que-nunca-vialidad-barranca-de-hueyetlaco	80
Figura 25 Mapa de ubicación del Viaducto de la Unidad Interlomas. Fuente: elaboración propia con el software QGIS.....	81
Figura 26 Ubicación del proyecto Viaducto de la Unidad Interlomas con respecto a los usos de suelo del PDU Huixquilucan. Fuente: recuperado de la MIA del proyecto Viaducto-Conexión Interlomas nueva autopista Naucalpan Toluca (2010).....	82
Figura 27 Cuadro informativo sobre principales consecuencias de la obra vial viaducto de la unidad. Fuente: recuperado de grupo de Facebook “No al viaducto Interlomas” (2014).....	83
Figura 28 Mapa de asentamientos humanos y comerciales cerca de las vías de comunicación de estudio. Fuente: elaboración propia con el software QGIS con base en información del marco geostadístico nacional INEGI (2016).....	86
Figura 29 Imágenes del inicio y final de los pasillos con escaleras que conectan a la colonia San Fernando con el área de influencia de Interlomas. Fuente: imágenes recuperadas de Google maps (2023): https://www.google.com/maps/@19.3861311,-99.2794998,3a,43y,271.9	95

Tablas:

Tabla 1 Dimensiones y variables de trabajo. Fuente: elaboración propia	25
Tabla 2. Variables de la investigación con definición operativa. Fuente: elaboración propia.....	29
Tabla 3 Tasa de crecimiento decenal de Huixquilucan de 1950-2020. Elaboración propia con datos de INEGI.....	36
Tabla 4 Población total por localidad en Huixquilucan para dos periodos, 2000, 2010 y 2020. Fuente: elaboración propia con datos del ITER de INEGI (2000;2010;2020).....	37
Tabla 5 principales resultados por AGEB de Jesús del Monte. Fuente: SCITEL, INEGI 2010;2020	43
Tabla 6 principales resultados por AGEB de Naucalpan de Juárez. Fuente: SCITEL, INEGI 2010;2020	44
Tabla 7 Población total por AGEB para 2010 y 2020. Fuente: elaboración propia con base en información de INEGI, 2023.....	49
Tabla 8Tabla de actores y su acción alrededor de la producción de infraestructura vial en el ACH. Fuente: elaboración propia con base a entrevistas realizadas en el área de estudio.	68
Tabla 9 Cuadro de características principales de cada obra vial y actores involucrados. Fuente: elaboración propia con información de las MIAs de cada proyecto (2003; 2009; 2010) y el Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Huixquilucan (2012; 2017)	85

Tabla 10 Principales percepciones de los actores entrevistados sobre el gobierno local y su colaboración con empresas privadas en proyectos de infraestructura vial en Huixquilucan de 2015 a 2021. Fuente: elaboración propia con base a entrevistas de actores.	101
Tabla 11 Principales actores con influencia en la zona y recursos valiosos. Fuente: elaboración propia.....	109
Tabla 12 Cuadro de actores con beneficio por proyecto de infraestructura vial en el ACH. Fuente: elaboración propia con información de entrevistas	112
Tabla 13 Localidades en el Área Conurbada de Huixquilucan. Fuente: elaboración propia con información del plan de desarrollo municipal de Huixquilucan 2017	130

Anexos

Tabla de localidades de la zona residencial y popular en el Área Conurbada de Huixquilucan	
Nombre	Zona en la que se ubica
Palo Solo	Zona popular baja
Ampliación Palo Solo	
Constituyentes de 1917	
El Bosque	
El Olivo	
El Pedregal	
Federal Burocrática	
Jesús del Monte	
La Retama	
La Unidad	
Las Canteras	
Loma del Carmen	
Montón de Cuarteles	
Pirules	
San Fernando	
Tierra y Libertad	
Balcones de la Herradura	Zona Residencial
Bosques de la Herradura	
Bosques de las Lomas	
Bosques de las Palmas	
Bosque Real	
Hacienda de las Palmas	
Interlomas	
Jardines de la Herradura	
La Herradura	
Lomas Anáhuac	
Lomas Country Club	
Lomas de la Herradura	
Lomas de las Palmas	
Lomas de Tecamachalco	
Lomas del Olivo	
Lomas del Sol	
Parques de la Herradura	
Paseo de las Palmas	
Rinconada de la Herradura	
Valles de las Palmas	

Tabla 13 Localidades en el Área Conurbada de Huixquilucan. Fuente: elaboración propia con información del plan de desarrollo municipal de Huixquilucan 2017

Nombre: Ocupación:	
Dimensiones de análisis	Preguntas guía
<p>1. Condiciones generales del lugar (Historia política del municipio 2012-2021)</p> <p>1.1. Presidentes municipales de 2009-2021</p> <p>1.2. Gabinetes y colaboradores del gobierno</p> <p>1.3. Lazos de colaboración entre gobierno y empresas privadas</p> <p>1.4. Gobierno y obras pública en Interlomas</p> <p>1.4.1. Infraestructura vial: viaducto de la unidad</p>	<p><i>Presidentes municipales de 2009-2021</i></p> <p>Entre 2009 y 2021 ¿cuáles eran las prioridades del gobierno municipal de Huixquilucan?</p> <p>¿Eran objetivos compartidos?</p> <p>En sus propias palabras ¿Cuál diría que era el objetivo del gobierno municipal?</p> <p>¿Por qué?</p> <p><i>Gabinete y colaboradores del gobierno</i></p> <p>¿Recuerda cuáles eran los colaboradores más allegados a ese gobierno?</p> <p>¿Qué hacía cada uno de los que recuerda?</p> <p><i>Lazos de colaboración entre gobierno y empresas privadas</i></p> <p>¿Sabe si en alguno de los gobiernos pasados tenía lazos de colaboración con alguna empresa privada?</p> <p>¿Cuál?</p> <p>¿Cómo describiría esa relación?</p> <p><i>Gobierno y obras públicas en Interlomas:</i></p> <p>Desde su conocimiento ¿cuál fue el gobierno en el que más obras (viales) se construyeron en el municipio de Huixquilucan?</p> <p>¿Recuerda cuáles eran?</p> <p>¿Recuerda quienes colaboraron en ellas?</p> <p>¿Recuerda cómo se empezó a construir Interlomas?</p> <p>¿Sabe quiénes son los principales inversores en esa zona?</p> <p><i>Sobre el viaducto de la unidad en Interlomas</i></p> <p>¿Qué sabe sobre el viaducto de la unidad?</p> <p>¿Fue una iniciativa pública o privada?</p> <p>¿Quiénes intervinieron en su construcción? ¿qué empresas construyeron dicha obra?</p> <p>¿Sabe algo sobre la organización de vecinos que se opuso a la construcción de la obra?</p> <p>En caso de que diga que sí: ¿quiénes la conformaban? ¿Sabe cuál era su objetivo? ¿qué paso con esa organización vecinal después de que se construyó el viaducto?</p>
<p>2. Gobierno y tipos de sistema intergubernamental a diferente escala (sobre vida política)</p> <p>2.1. Formación del grupo del gobierno</p> <p>2.2. Formación de coaliciones</p> <p>2.5. Valores e ideología</p>	<p><i>Formación del grupo del gobierno</i></p> <p>*explicar un poco antes de pregunta* ¿Hay criterios, fuera de los que marca la ley, para que alguna persona se postule al puesto de presidente municipal en Huixquilucan? ¿Cuáles?</p> <p>¿Desde su opinión cuál cree que es el trabajo del presidente municipal en Huixquilucan?</p> <p>¿Sabe cómo se conforma el grupo de colaboradores del presidente municipal? ¿Recuerda alguno en particular (2009-2021)</p>

<p>3. Mecanismos que mantienen cooperación 3.1. Lazos y redes de colaboración</p>	<p><i>Redes de colaboración</i> Lazos y redes de colaboración Desde su punto de vista ¿cuál fueron los sectores de población a los que más se dirige el gobierno durante las elecciones? Una vez que ganan las elecciones ¿con cuáles grupos se trabajó más el gobierno? ¿Identifica redes de colaboración durades entre el gobierno y alguna empresa del municipio o de la región? ¿Cuál?</p>
<p>4. Caracterización de actores que conforman el grupo 4.1. Formación de coaliciones 4.2. Valores e ideologías</p>	<p><i>Formación de coaliciones</i> ¿Cómo se eligen los gabinetes de colaboración para la presidencia municipal? ¿Antes era igual? ¿Ha participado en alguno? ¿Cómo le invitaron a colaborar? ¿Cree que el presidente elige a quienes quiere tener cerca?</p> <p><i>Valores e ideologías</i> ¿Cuáles cree que fueron los objetivos principales de administraciones pasadas (2009-2021) *Hablarle con los nombres de los titulares del gobierno municipal*? En una palabra ¿cómo definiría el gobierno de. . . (darle el nombre del presidente en turno (2009-2021) ¿Recuerda cuáles eran los proyectos más importantes de cada gobierno? ¿Cree que se les dio continuidad una vez que se cambió de administración?</p>
<p>5. Nichos de mercado 5.1. Descripción histórica del lugar y transformación del paisaje urbano 5.2. Participantes del nicho y recursos valiosos</p>	<p><i>Descripción histórica del lugar y transformación del paisaje urbano</i> ¿Se acuerda cuando empezó a construirse la zona popular, recuerda algo de los inicios de la zona de fraccionamientos residenciales? ¿Se acuerda cómo era antes el nororiente del municipio? ¿Cuándo se empezó a conurbar el oriente del municipio? ¿Qué es lo que más recuerda de Interlomas antes de los fraccionamientos y las plazas comerciales?</p> <p><i>Participantes del nicho y recursos valiosos</i> ¿Quiénes fueron los primeros en habitar ese lugar? ¿Recuerda cuáles fueron las primeras empresas en invertir en la zona? ¿Sabe quiénes son los dueños o directores de estas empresas? ¿Sabe qué proyectos son de colaboración pública-privada en Interlomas?</p>