

CONSUMO Y RENTAS EN LA REGIÓN ZUMPANGO A PARTIR DEL AIFA

Luis Alberto Luna Gómez ¹

Resumen

DOI: 10.19136/cz.a18n37.6668

El estudio del consumo ha sido relegado y desincorporado del ciclo, sin este no se lleva a cabo la totalidad de las relaciones sociales de producción. Hoy, la máxima ganancia se disputa con la renta de la tierra y las inmobiliarias, por lo que se presentan contradicciones espaciales derivadas de la localización, accesibilidad, movilidad y conectividad. Así, lo podemos observar en la región Zumpango del Estado de México, donde se alberga el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), lugar de consumo territorial que presenta diversas disputas por el uso del suelo, observadas a través de la tipificación, 10 categorías, de las diversas amenidades (9,370) que se ofertan en el área y el aeropuerto para cubrir las necesidades de los viajeros y residentes.

Palabras clave: producción del espacio, segundo circuito de producción, región Zumpango, Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).

Abstract

The study of consumption has been relegated and detached from the cycle, yet without it, the entirety of social relations of production cannot be carried out. Today, maximum profit is contested with land rent and real estate companies, resulting in spatial contradictions stemming from location, accessibility, mobility, and connectivity. This can be observed in the Zumpango region of the State of Mexico, home to the Felipe Ángeles International Airport (AIFA), a site of territorial consumption that exhibits various disputes over land use. These disputes are observed through the classification, into 10 categories of the diverse amenities (9,370) offered in the area and the airport to meet the needs of travelers and residents.

Keywords: production of space, second production circuit, Zumpango region, Felipe Ángeles International Airport (AIFA).

¹ Doctor en Geografía por la Universidad Estadual Paulista, Brasil (UNESP). Profesor investigador en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa. Entre los logros más importantes fue impulsar la consolidación del Laboratorio de Análisis Socioterritorial de la División de Ciencias Sociales y Humanidades. Al mismo tiempo con modelaciones tridimensionales de las relaciones sociales en el espacio.

Contradicción espacial

Este segundo ciclo de producción adquiere relevancia en las ciudades cuya vida participa de la globalización. En dichos espacios los servicios son la esencia, como se le ha venido identificando. La ciudad tiene una nueva ontología y corresponde al valor agregado que se lleva a cabo por una operación o atención que involucra el trato, cordialidad, atención, formalidad, sencillez, entre otras. No importa si es copresente o virtual. Lo que se agradece de dicho evento es el confort, las sensaciones positivas, el trato y el éxito.

Dicho momento, adquiere su diferencial de renta por la ubicación, tiene ventajas desde el centro hacia la periferia. Por esta razón, la centralidad va a obtener el beneficio de la proximidad, conectividad y movilidad, condiciones sine qua non de la accesibilidad. Estructuras espaciales que permiten la interacción con el trabajo, actividades de reproducción y consumo.

La proximidad se refiere a la planeación del uso de suelo, particularmente en la distribución en el territorio, los orígenes y los destinos en los desplazamientos urbanos, mismos que pueden ser: la residencia, trabajo, escuela, compras, hospital, bar, restaurante, iglesia, llevar a alguien, recoger a alguien, etc. Por otro lado, la conectividad señala la dotación de bienes o servicios en el lugar de residencia. Finalmente, la movilidad es el campo de planeación del transporte para incrementar el territorio, alcanzado por una inversión de dinero y tiempo (López, 2024).

Entre más escaso se vuelve el espacio más intensas son las contradicciones; cuando más mengua, más fuerte es el valor de cambio, mismo que tiende a eliminar el valor de uso y apropiarse de todas las formas de producción precapitalistas. La centralidad es el lugar donde escasea el espacio. En el centro de dichas contradicciones se encuentra la propiedad del suelo y las relaciones de propiedad (Cañada, 2023).

Lefebvre (1991) señala que las rentas del suelo y del sector inmobiliario representan un circuito secundario de acumulación de capital el cual es dinamizado por la producción. Explotación del trabajo. En el mismo sentido se manifiestan Armando Bartra (2023) y Nel·lo (2021) quienes mencionan el diferencial de la renta como una de las estrategias que persigue el capital para perpetuar el despojo a través de modos de producción precapitalista y valores de uso.

La conflictividad tiende a ser más dinámica y frenética relacionada con el espacio y lo inmobiliario (Lefebvre, 1991). Lo confirma Raquel Rolnik (2019) al señalar que la propiedad inmobiliaria en general y la vivienda en particular configuran la más nueva y poderosa de las fronteras de la expansión del capital financiero.

La región Zumpango es el lugar actual, allí se asienta el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), engarzados con Lefebvre (1991) podemos señalar que éste es el umbral del espacio del ocio, lugar por excelencia de la contradicción, este megaproyecto aeroportuario está albergando a miles de visitantes, turistas y viajeros que toman vuelos desde aquí o llegan a éste para trasladarse a otros lugares del centro del país.



Neil Brenner (2014) señala que gran cantidad de espacios rurales emergen en el ecoturismo o del llamado turismo de naturaleza como se suscita en las comunidades de tradición agrícola localizadas en el nororiente del Estado de México, Teoloyucan, Zumpango, Tequixquiac y Hueyoxtlá; y, no se diga la Laguna junto con su parque protegido. Como señala Clément (2023) la valorización turística del espacio está estrechamente vinculada a la formulación de nuevas estructuras de escasez del espacio, material y simbólicamente.

En la teoría de la renta del suelo, Marx (1983) señala que una parte de la sociedad impone a otra más amplia un tributo por el derecho a poder habitar la tierra. De esta manera la explotación no se limita al proceso de trabajo ni a la venta de la fuerza, se extiende hasta el momento que el trabajador gaste el dinero ganado para obtener las mercancías necesarias para su reproducción.

El término valor de la fuerza de trabajo abarca la totalidad del proceso de circulación mediante el cual la clase trabajadora se reproduce (Harvey, 2020). Relaciones vinculadas al consumo de bienes, renta de inmuebles y servicios. El problema fundamental en la contradicción espacial es su expresión política, cuando los empresarios encuentran los hilos flacos en los municipios para definir los usos de suelo y esparcir la urbanización de una manera descontrolada y difusa.

Los intercambios de bienes y servicios que se dan en el espacio turístico adoptan políticas de protección, como todos los productos que se ofertan dentro de un aeropuerto, mismos que tienen costos altísimos; los gremios con contratos dentro del aeropuerto que impiden el acceso de los residentes aledaños, quienes, de manera formal e informal, pretenden ofertar su gastronomía y espacios como

un lugar turístico, tal como acontece en otros lugares donde se aborda a los consumidores.

Los vendedores ambulantes, guías que ofrecen paseos turísticos cuya presencia es cuestionada por cercos políticos y de orden restrictivo. Lo que también está en disputa no es sólo el espacio turístico, también el espacio como circulación, pues en el turismo el consumidor se desplaza y no la mercancía.



La situación turística en la región de Zumpango

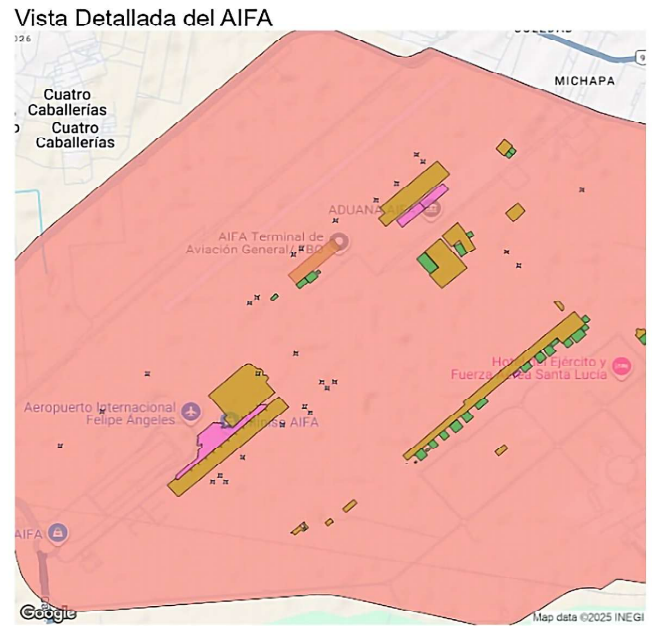
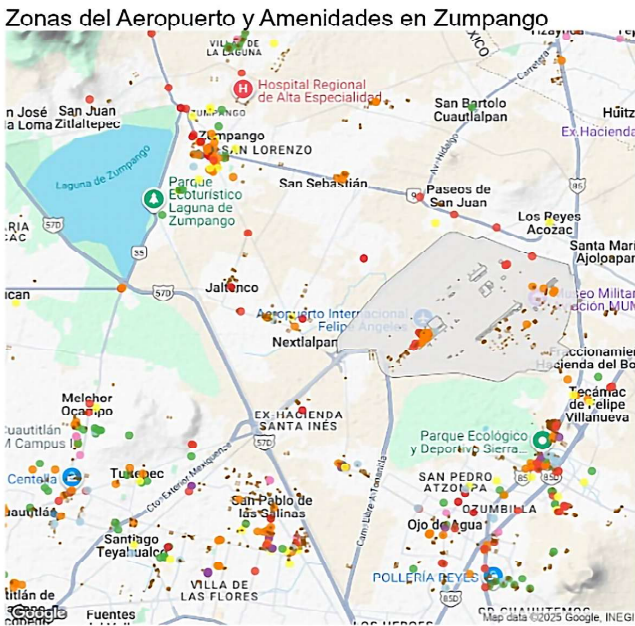
La situación turística en la región de Zumpango tiene una historia relacionada con su laguna, gastronomía pesquera, paisajes y narraciones. Allí se pescaba y se realizaban paseos en lancha. Dicho lugar se fue secando, hasta que la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), previno a los campesinos aledaños a ésta, que desalojaran parte de sus siembras, invadían el espacio del cuerpo de agua, iban a abrir compuertas para permitir el afluente.

También, tenemos una serie de museos, el de mayor reconocimiento es el del Virreinato que se alberga en el municipio de Tepetzotlán, estos lugares tuvieron un esplendor a partir de la segunda mitad del siglo XX, a finales de éste fueron observando su estancamiento y decaída.

La región Zumpango es un recorte geográfico que se llevó a cabo por dos motivos: el principal, para registrar las demandas del noreste del estado y agruparlas en un distrito electoral; y, para llevar a cabo la recaudación de impuestos en esta zona. Estuvo agrupada por cinco municipios, en un principio; pero, como la mancha urbana ha ido en un vigoroso crecimiento se han incorporado tres más, dando un total de ocho municipios, los cuales son: Apaxco, Coyotepec, Hueypoxtla, Huehuetoca, Teoloyucan, Tequixquiac, Tepetzotlán y Zumpango. Todos ellos forman parte del noreste del Estado de México.

Aquí, presentamos el Mapa 1, elaborado con base en la información de la plataforma OpenStreetMap, consultada durante el año 2025. El recorte cartográfico basado en los municipios de la región permitió obtener las amenidades desenvueltas. Un set de 54 ítems que agrupamos en 10 tipologías. Educación y cultura: incluye equipamientos como escuelas, universidades, bibliotecas y centros artísticos. Salud: agrupa clínicas, hospitales farmacias y servicios médicos generales. Servicios sociales: contempla guarderías, centros comunitarios, refugios y otras instalaciones de apoyo social. Comercio y consumo:

- | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------|--------------|------------|
| ● Administración pública | ● Educación y cultura | ● Otros urbanos | ● Salud | ● Sin clasificar | ■ Aerodromo | ■ Hangar | ■ Rodaje |
| ● Comercio y consumo | ● Infraestructura básica | ● Recreación y eventos | ● Servicios sociales | ● Transporte y movilidad | ■ Plataforma | ■ Helipuerto | ■ Terminal |



Mapa 1. Región Zumpango: AIFA y Amenidades.

Fuente: Elaboración propia con base en OpenStreetMap (2025).

reúne mercados, restaurantes, bancos, cafeterías y otros espacios vinculados al intercambio económico y alimentario. Transporte y movilidad: abarca estaciones, servicios de alquiler, estacionamientos y puntos de acceso vehicular. Administración pública: considera oficinas gubernamentales, policía y servicios postales. Infraestructura básica: incluye servicios esenciales como agua potable, baños públicos, teléfonos y relojes urbanos. Recreación y eventos: incorpora cines, clubes nocturnos, lugares de eventos y mobiliario urbano asociado. Otros urbanos: categoría residual para elementos como lugares de culto. Sin clasificar: se asigna a registros cuyo atributo no coincide con ninguna de las categorías anteriores.

Para la región se contó un total de 9,370 amenidades. En orden descendente se distribuyen de la siguiente manera: sin clasificar 91%; comercio y consumo 2.9%; transporte y movilidad 1.4%; educación y cultura 1.1%; recreación y eventos 0.9%; otros urbanos 0.8%; salud 0.7%; administración pública 0.4%; infraestructura básica 0.4%; servicios sociales 0.3%.

Después de los primeros estragos de la pandemia COVID-19, se hizo el anuncio de la Construcción del AIFA en la región militar de Santa Lucía. El motivo fue impulsar la economía, tras el encierro. Generar empleos; y, liberar la sobredemanda del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, dentro de la Ciudad de México.

El proyecto se realizó con un presupuesto de 75 mil millones de pesos. Inició con tres pistas de aterrizaje de 4,500 metros en una superficie de 2,551 hectáreas; integra una terminal con 44 puertas para aviones, un edificio de servicio y una torre de control. Ver Mapa 1. Zonas comerciales;

estacionamientos; una estación intermodal para el tren interurbano, mexibús y autobuses foráneos; área de combustible; zona de hoteles; y, un perímetro habitacional para los militares. (Wallenius, 2023).

Toda esta infraestructura se mezcla para servir a la distribución de mercancías y movilidad de personas que pretenden ejercer su derecho al consumo de espacios y encuentro con diversos paisajes y personas con las cuales poder entablar intercambios.



Conclusión

Atrás quedaron las comunidades encerradas de la región Zumpango, temerosas de salir por la noche en sus poblados rurales. Donde se contaban leyendas de apariciones, encuentros con lo anormal y desconocimiento del entorno global.

Las rentas del suelo y el capital inmobiliario incrementaran su valor puesto que el aeropuerto se conectará con vialidades primarias para su acceso, propiciará la construcción de espacios con proximidad para que los viajeros tengan acceso a bienes que les garanticen confort, no obstante, los precios de la comida y los enceres de la casa a los que estaban acostumbrados los residentes originarios, se verán trastocados y encarecidos. Toda adecuación cosmética en el entorno tiene impactos en la periferia que hace incrementar el valor de todas las mercancías, la única que no consigue ser especulativa es la fuerza de trabajo.

El capitalismo garantiza una mayor apertura, ciudades abiertas con productos que se puedan consumir por parte de diferentes viajeros y turistas, no destierra la lucha de clases originada por el despojo de la fuerza de trabajo a través de la productividad, tampoco la continuación de ésta a través de la renta de inmuebles y consumos diversos.

Se exagera la contradicción en el tema de derechos, se contraponen, el derecho al consumo frente al derecho a la movilidad, a la justicia espacial y a la ciudad, al final toman una forma de mercancías caracterizadas por su calidad, atención y servicio.

La región Zumpango es un área donde se están forjando espacios contradictorios anclados en el capital inmobiliario, la especulación financiera, los servicios, el ocio, la oferta gastronómica y del territorio.



Referencias

- Bartra, A. (2023). *Hacia un marxismo mundano: La clave está en los bordes* (recargado). Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, ITACA.
- Brenner, N. (2014). *Implosions/explosions*. Jovis, Berlin.
- Cañada, C. M. D. y M., Ernest; Chirot (Ed.). (2023). El espacio turístico y sus contradicciones: El aporte de Henri Lefebvre y David Harvey al estudio crítico del turismo. En: *El malestar en la turistificación*. (pp. 71–84).
- Harvey, D. (2020). *El enigma del capital: Y las crisis del capitalismo* (Vol. 68). Ediciones Akal.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Massachusetts: Blackwell.
- López, D. (2024). Desigualdades en el viaje al trabajo en la Zona Metropolitana del Valle de México. In C. y S. Schteingart Martha; Salazar (Ed.), *Desigualdades territoriales. Miradas cruzadas* (Vol. 39). El Colegio de México AC.
- Marx, K. (1983). *El capital: Crítica de la economía política* (W. Roces, Trad.). México: Fondo de Cultura Económica.
- Nel-lo, O. (Coord.). (2021). *Efecto barrio: Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*. Tirant lo Blanch.
- Rolnik, R. (2019). *La guerra de los lugares: La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. LOM ediciones.
- Wallenius, C. A. R. (2023). *Neodesarrollismo verde olivo ejército y megaproyectos en los tiempos de la cuarta transformación. Disputa por los bienes naturales*, 85.