

Injusticia hídrica producida por la urbanización de la ciudad de Querétaro, México, a través del proyecto de industrialización aeronáutica, 1990-2020.

Nombre: Mariana Lorena García Estrada

Institución: Colegio de San Luis, México.

PIP 2324 CONICET - "Dinámicas territoriales contemporáneas en el área concentrada de Argentina: fenómeno técnico, finanzas y circuitos de la economía urbana" (Directora: María Laura Silveira)

Grupo de Estudios Cultura, Naturaleza y Territorio.

El presente trabajo tiene por objetivo mostrar la producción de la periferia metropolitana de la ciudad de Querétaro, a partir de la construcción del Aeropuerto Internacional de Querétaro sobre un espacio rural, el cual ha sido urbanizado a lo largo de los últimos treinta años a costa del despojo de tierras y fuentes de abastecimiento de agua. Esto ha propiciado injusticia hídrica en la región.

La urbe queretana se ubica a 217 km al norte de la Ciudad de México y su cercanía con la capital del país y sus vías de comunicación hacen que sea una ciudad muy dinámica. Además, es el punto de articulación entre dos importantes regiones económicas del país, la centro-este y El Bajío. Por tal motivo, la ciudad de Querétaro se ha conurbado rápidamente y con ello ha tomado una estructura fragmentada desde 1980. En la ciudad vivían 140 mil habitantes en 1970, ese núcleo inicial creció sobre comunidades rurales, tierras de riego y zonas de recarga acuífera, y para 1980, la población era de 283 mil habitantes. En 1990 se estimó casi en el doble formándose la zona metropolitana de Querétaro (ZMQ) sobre los municipios de Querétaro, Corregidora, El Marqués y Huimilpan. En la actualidad en la ZMQ viven 1 millón 594,212 habitantes.

Sin embargo, dicho crecimiento exponencial de la ciudad y su población es diferenciada, se estima que mientras la mancha urbana ha crecido 17% la población solo ha sido 4%. Esto se relaciona con el hecho de que la industria desde finales del siglo XX ha sido la actividad económica representativa del estado de Querétaro. Así, esta actividad ha evolucionado de la textil, a la química y papelera, para después establecerse la metalmecánica hacia la segunda mitad del siglo XX, la cual prevaleció por varias décadas (González y Osorio, 2000). Este escenario propició la llegada de la industria aeronáutica con General Electric y Bombardier la cual, continúa desarrollándose hacia el este de la ciudad, principalmente en los municipios de El Marqués y Colón que comienzan a formar parte de la ZMQ y es el lugar de esta investigación.

Cabe mencionar que el hecho que hizo posible la transformación del sector industrial fue el establecimiento del modelo neoliberal en México en la década de 1990, con lo que el gobierno reorientó sus objetivos, implementando desregulaciones y promoviendo privatizaciones para beneficiar la libre circulación

de las mercancías. En consecuencia, los recursos como el agua y el suelo se han privatizado y han quedado en manos de empresarios y políticos.

En este sentido, la presente investigación se apoya de la teoría del desarrollo geográfico desigual (DGD) y la de la acumulación de capital en el espacio y el tiempo propuesta por Harvey (2005), quien señala que, si bien el DGD es una dinámica presente en múltiples escalas geográficas, este último punto se realiza más plenamente en la escala urbana local, donde las inversiones no encuentran las limitaciones de movilidad que sí establecen las regulaciones de los Estados nacionales y subnacionales. Así pues, la teoría del DGD procura dar cuenta de una dialéctica, de un proceso de movimiento constante que se corresponde con la inestable persistencia de la acumulación capitalista.

Por lo tanto, las dinámicas de DGD deben ser analizadas y estudiadas en el marco de la teoría de la acumulación del capital en el espacio y el tiempo. Esta teoría permitiría, según el autor, ver cómo funcionan en el tiempo y el espacio, los procesos de acumulación del capital, como producto del intercambio de bienes y servicios (incluyendo la fuerza de trabajo) de donde deriva la importancia de los mercados (Harvey, 2004). Para exponer las evidencias empíricas de la teoría se usará la grilla de las prácticas espaciales que Harvey (1998) construyó a partir de las dimensiones espaciales propuestas por Lefebvre en *La producción del espacio*.

Respecto a la aproximación metodológica de esta investigación, es un estudio de caso intrínseco e instrumental, ya que, mientras la perspectiva intrínseca contribuye a entender el caso en sí mismo, la parte instrumental explica el fenómeno general a partir de la unidad de análisis, al mismo tiempo que se verá cómo los conceptos y proposiciones teóricas se manifiestan en el caso estudiado (Gundermann, 2013).

La metodología fue mixta, aunque cabe señalar, más concentrada hacia el análisis cualitativo. La construcción de los datos empíricos se logró a partir de la triangulación de información obtenida de: la revisión hemerográfica y documental de fuentes primarias y secundarias, tanto de fuentes oficiales de gobierno como de la información obtenida de las pláticas informales y entrevistas semiestructuradas. Y también análisis espacial que se hizo a través de Google Earth, información vectorial, recorridos por la zona de estudio y cartografía participativa.

Los resultados, hasta el momento, refieren que la periferia de la ciudad de Querétaro se ha producido bajo el discurso del desarrollo de la industria y la modernización urbana que, tanto autoridades locales como empresarios, difunden con el objetivo de evitar la resistencia de los habitantes rurales de ser urbanizados. Así, se ha logrado el acaparamiento del agua y suelo de las localidades, además de sus servicios y fuentes laborales, ya que la industria aeronáutica opera mediante complejas cadenas de valor global y un mercado altamente especializado. Por tanto, es importante que el espacio se transforme y

se le dote de infraestructura necesaria para el sector, por lo que se necesita de fuerte inversión extranjera y recursos humanos especializados. De tal manera que, en este contexto, será difícil que las personas de las comunidades se puedan beneficiar de dicha actividad. En consecuencia, las localidades rurales aledañas al aeropuerto padecen los estragos de una urbanización impuesta, que lejos de beneficiarlos, los ha precarizado y puesto en una situación de riesgo por el deterioro de su ambiente y transformación de su espacio.