

PROPIEDAD DE LA TIERRA Y NUEVAS POLITICAS INSTITUCIONALES: EL CASO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS CARRETEROS EN MÉXICO

Virgen, Julio Antonio
Director General, Alter Consultores de México S.C.
Montes Altái # 201, Col Valle Don Camilo, Toluca, México, Mx. CP 50140.
alter_consultores@hotmail.com

RESUMEN

En México existe actualmente una propiedad social (compuesta por ejidos y comunidades) que abarca más de la mitad del territorio nacional, y el mecanismo tradicionalmente utilizado para privatizar tierras de esa clase con fines de aprovechamiento para proyectos carreteros ha sido la expropiación. Sin embargo, los titulares de esas tierras han comenzado a rechazar ese procedimiento por parecerles injusto en muchas ocasiones.

El gobierno mexicano ante esta situación optó por buscar entonces mecanismos conciliatorios para alcanzar con éxito dicha expropiación, e inclusive ha comenzado a considerar la utilización de otros procedimientos igualmente legales pero que implican esquemas de negociación y concertación en los que las asambleas de los núcleos agrarios tienen mayor participación, lo cual las hace sentir de alguna manera parte de los propios proyectos. En esta dinámica las instituciones gubernamentales resultan fundamentales, pues han comenzado a implementar políticas que permitirán el sostenido incremento de la infraestructura carretera en nuestro país.

1. LOS RÉGIMENES DE PROPIEDAD DE LA TIERRA EN MÉXICO, A PARTIR DE LA LEY AGRARIA DE 1992

Como resultado de la Revolución Mexicana de 1910, la tierra comenzó a ser repartida por los diferentes gobiernos federales que desde entonces se sucedieron en el poder, a los diversos grupos de campesinos que cumplían con los requisitos mínimos para ser dotados de tierras, según la legislación que se encontró vigente en esas distintas épocas, pero que nunca dejó de reconocer que ese derecho asistía a aquellas personas que tenían en el aprovechamiento de los recursos rurales su modus vivendi.

Dicho reparto agrario generó que, en la actualidad, un poco más del 50% del territorio nacional se encuentre bajo un régimen de propiedad social, es decir, bajo la figura del ejido y de la comunidad agraria.

Por esa razón, es imprescindible tener en cuenta los siguientes datos:

La República Mexicana ocupa una superficie total de 196.4 millones de hectáreas, y están divididas en cinco regímenes de propiedad; ejidal y comunal (propiedad social), colonias agrícolas y ganaderas, terrenos nacionales y propiedad privada. Cabe señalar que el ejido

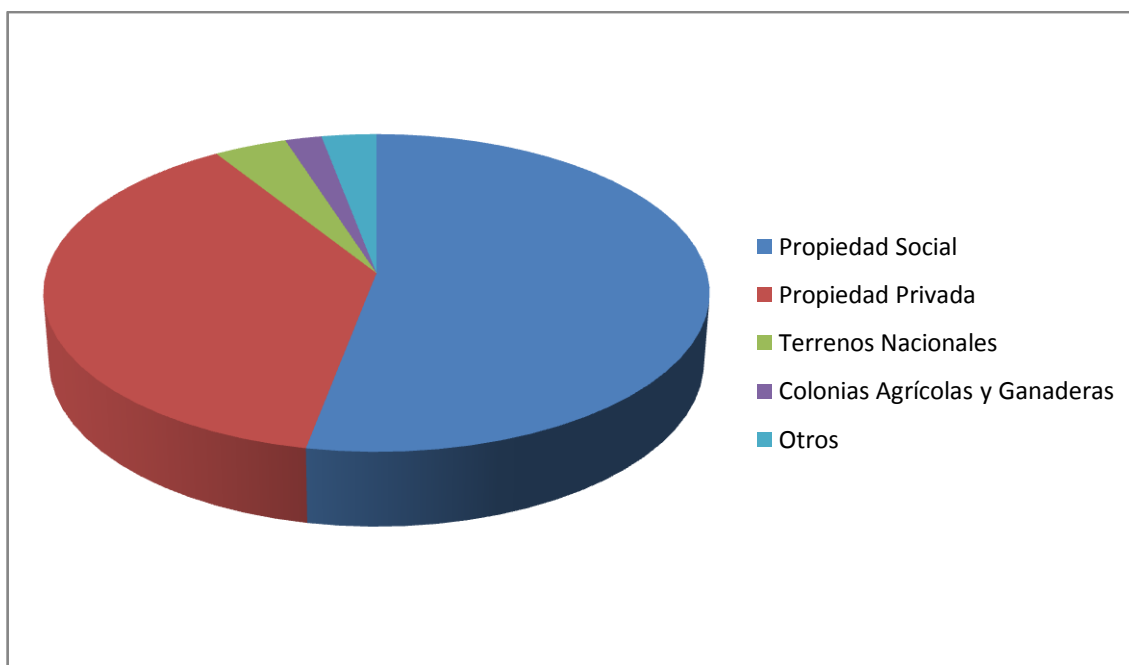
y la comunidad están sujetos a la jurisdicción federal y en conjunto se conocen como Núcleos Agrarios y/o Propiedad Social.

Como puede apreciarse en la siguiente tabla, el régimen de propiedad mayoritario en México es la Propiedad Social, es decir ejidos y comunidades.

Tenencia de la Tierra en México

Tipo de propiedad	Porcentaje
Propiedad Social (ejidos y comunidades)	53 %
Propiedad Privada	38 %
Terrenos Nacionales	4 %
Colonias Agrícolas y Ganaderas	2 %
Otros	3 %

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e informática INEGI, México, 2004.



A su vez, la propiedad social se constituye de un total de 31,623 Núcleos Agrarios, que abarcan 101'937,176 hectáreas. La siguiente tabla muestra cuantos son ejidos y cuantos son comunidades, así como la superficie que abarcan.

Distribución de la Propiedad Social

Propiedad Social	Cantidad	Superficie
Ejidos	29,240	84'546,745 hectáreas
Comunidades	2,383	17'390,431 hectáreas
TOTAL	31,623	101'937,176 hectáreas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e informática INEGI, México, 2004.

Para dar una mayor claridad, definamos lo que en México se conoce como ejido y comunidad agraria.

Ejido: Constituido a partir de una acción agraria en la que el poder ejecutivo dotaba de tierras a un grupo de campesinos solicitantes de las mismas, o bien ampliaba las que ya tenía para satisfacer de mejor manera sus necesidades, así como también en ocasiones creaba nuevos centros de población ejidal. Funciona como una sociedad propietaria con un órgano de decisión que es la asamblea que incluye a todos y cada uno de los ejidatarios; un órgano de representación que se denomina comisariado ejidal; y un órgano encargado de controlar las acciones de este último de acuerdo al mandato que legalmente le haga la asamblea, llamado consejo de vigilancia.

Comunidad: Creada a partir de una acción agraria en la que el poder ejecutivo reconocía y titulaba bienes comunales, o bien restituía tierras a grupos que ya las tenían o habían tenido en su poder bajo el amparo de títulos virreinales o posesión ancestral. Funciona de la misma forma que el ejido, con una asamblea, un comisariado y un consejo de vigilancia.

Ahora bien, las legislaciones que en décadas pasadas rigieron la vida de estos núcleos agrarios, establecían normas que sujetaban buena parte de la actuación de los ejidos y comunidades a la tutela del Estado, lo cual provocó que éstos, de alguna manera se hicieran dependientes de lo que el gobierno les ofreciera, les otorgara y les permitiera.

Sin embargo, las reformas que experimentó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el año de 1992, concretamente en su artículo 27, que es en el que se contempla todo lo relacionado con los ejidos y comunidades agrarias¹, dio como resultado la promulgación de una nueva Ley Agraria, que permitió que dichos núcleos agrarios se separan de la permanente tutela del Estado y se reconociera la propiedad de las tierras y la facultad de autodeterminación en lo que a las mismas se refiere a favor de sus legítimos poseedores.

Estas facultades de autodeterminación fueron tan amplias que permiten que se resuelva en asamblea de ejidatarios o comuneros la desincorporación de parte o la totalidad de las tierras del régimen social, esto es sustraer del ejido o comunidad tierra mediante su privatización, convirtiéndola en una propiedad inmueble que a partir de ese momento quedaría regida por las disposiciones del derecho común y, ya no por la Ley Agraria.

Desde luego, para lograr lo anterior en un marco de legalidad, el referido ordenamiento jurídico estableció cuales eran las reglas y los mecanismos que resultaban idóneos y aplicables en cada caso concreto, de manera que tanto las asambleas como órganos máximos de los núcleos agrarios, como los ejidatarios o comuneros individualmente considerados, debían respetar las disposiciones jurídicas correspondientes. Así como la regulación de las tierras al interior de los núcleos agrario.²

¹ Marco Legal Agrario. Procuraduría Agraria, sexta ed., México 2004.

² La Ley Agraria vigente establece que las tierras al interior de los ejidos y comunidades se dividen, por su destino, en tierras de uso común, tierras parceladas y por las destinadas al asentamiento humano, véase Marco Legal Agrario, ídem.

2. NECESIDAD DE DISPONER DE TIERRAS AGRARIAS PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA.

En las últimas décadas sin embargo, el acelerado crecimiento poblacional de México propició que localidades que antes eran estrictamente rurales, dedicadas a actividades agrícolas, ganaderas o forestales, se convirtieran en centros urbanos de proporciones considerables, lo cual generó dos problemas que requieren de una atención inmediata y decidida de parte de las instituciones gubernamentales, en conjunción muchas veces con la inversión privada:

1. La urgente necesidad de implementar vías de comunicación para enlazar a la creciente población residente en los diversos puntos de la República Mexicana.
2. La también urgente necesidad de utilizar para ello tierras ejidales o comunales, dado que, como ya se indicó anteriormente, más del 50% del territorio nacional se encuentra sujeto a este régimen de propiedad y a su legislación especial.

A continuación presentamos información del INEGI que nos permite apreciar de qué manera se incrementó la población rural existente en la década de los 50's hasta llegar al año 2005, en que la mayoría de la población puede ya considerarse urbana:

Distribución de la propiedad urbana y rural en México

Población	1950 (%)	2005 (%)
Urbana	43	76
Rural	57	24

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e informática INEGI, México, 2006.

3. POSTURA ACTUAL DE LOS PROPIETARIOS DE TIERRAS AGRARIAS.

Ahora bien, como consecuencia del proceso de globalización, el sector campesino de México, al igual que todos los demás sectores de la población, ha tenido acceso a una gran cantidad de información, lo cual ha contribuido a despertar en ellos la inquietud de que sus tierras tienen en la actualidad un valor y una importancia muy especial para el desarrollo de todo tipo de proyectos, desde los inmobiliarios, hasta los de infraestructura, entre los que destacan desde luego los proyectos carreteros.

Es preciso señalar que en el pasado las tierras ejidales eran menos requeridas que hoy en día, pues existía más tierra privada de la cual disponer para proyectos de vivienda, industria, comercio, etcétera, pero en la actualidad ese tipo de proyectos se han visto obligados a voltear hacia los ejidos y las comunidades para concertar con ellos procedimientos de privatización y enajenación de predios. Esto generó que los propietarios de dichas tierras agrarias elevaran el valor de dichas operaciones de enajenación, pues se hicieron plenamente conscientes de que sus predios eran imprescindibles para este tipo de proyectos.

Aunado a ello, y como ya se mencionó en el apartado previo, se incrementó en años recientes la necesidad de crear infraestructura carretera para conectar estos polos de desarrollo y, desde luego, la tierra a utilizar para dichos fines es también en buena parte ejidal y comunal. Por ello, la misma suerte han comenzado a correr las instancias gubernamentales encargadas del sector de las comunicaciones y los transportes, así como también los inversionistas privados interesados en el ramo. Esto quiere decir que se han encontrado con que los ejidos y comunidades ahora consideran que su tierra tiene un valor mayor y, por lo tanto, aceptan venderlas sólo si las condiciones son mejores que antes.

Por ese motivo, los ejidatarios actualmente tienen un interés mucho más marcado que el que tenían antes por los mecanismos usados para la afectación de sus tierras para proyectos de toda índole, de manera que el procedimiento expropiatorio que el gobierno utilizaba para hacerse de las tierras necesarias para satisfacer causas de utilidad pública como las carreteras, comenzó a ser rechazado e impugnado legalmente, entorpeciendo la adquisición de dichos predios y su disposición para obras de infraestructura.

Lo anterior, aunado a situaciones de corrupción e ineficacia burocrática que incrementaron el descontento de los afectados, provocó que la citada expropiación pasara de ser un acto de autoridad, a una negociación con los propietarios de tierras agrarias que se formaliza con un decreto expropiatorio.

4. ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN PARA CONTRARRESTAR ESTA POSTURA ACTUAL DE LOS PROPIETARIOS DE TIERRAS AGRARIAS.

En estricto apego a la legislación agraria vigente, que como ya se mencionó, faculta a los núcleos agrarios a tomar sus propias decisiones con independencia del ancestral paternalismo gubernamental, han comenzado a establecerse nuevos esquemas de negociación impulsados por el propio gobierno, a través de las diversas instituciones relacionadas con los proyectos de infraestructura carretera y con la ejecución de las obras.

Dichos esquemas de negociación se están ahora desarrollando con base en políticas basadas en un profundo trabajo previo de sensibilización de los diferentes sujetos agrarios propietarios de las tierras, para incorporarlos al proceso de una manera más respetuosa y amigable, y de esa forma contar con su anuencia y convencimiento a favor de los proyectos, en vez de sentirse vulnerados y quedar resentidos.

Para lograrlo es necesario adquirir el conocimiento de las necesidades específicas y de las expectativas de dichos grupos agrarios, a fin de concertar con ellos acciones de beneficio mutuo.

Lo anterior es especialmente importante porque los ejidatarios del México de hoy, ya no son eminentemente campesinos como lo fueron en un principio, pues los centros de población en que habitan han dejado de ser modestos poblados y se han convertido en ciudades, o se ubican muy cerca de una o más de ellas, así como también se encuentran mejor comunicados y tienen acceso a mayores niveles de información y mayor calidad en la educación. De este modo, muchos ejidatarios, e inclusive algunos comuneros, son ya

profesionistas como médicos, arquitectos, abogados, contadores, o bien gente que ocupa cargos públicos en dependencias gubernamentales o puestos dentro de empresas privadas.

Estos ejidatarios con un nivel educativo superior o experiencia en la administración pública o en la iniciativa privada, se convierten en ocasiones en los líderes naturales de los núcleos agrarios. Pero otras veces optan por no involucrarse en cuestiones de su ejido o comunidad por estar más inmersos en su propio desarrollo profesional o laboral, y sigue siendo gente de escasa cultura quienes están al frente de importantes grupos sociales. Otras veces conviven de manera muy compleja ambos niveles culturales.

Lo anterior implica que el caso de cada núcleo agrario es sumamente distinto, y muchas veces constituyen estos ejidos y comunidades un verdadero mosaico de ideologías y formas de pensar, lo cual origina la necesidad de que se elabore de manera previa un diagnóstico de la situación social, política y económica que priva en el interior de cada núcleo agrario con el que se pretende iniciar un proceso de negociación.

De ese modo, la implementación del mecanismo jurídico que se vaya a aplicar tendrá bases para prosperar, pues se conocerá de que manera habrán de hacerse los planteamientos y ante que líderes, ya sean estos formales o informales.

En este proceso, el papel de las instituciones es fundamental para fortalecer la gobernabilidad y la imagen del Estado al frente del impulso de los proyectos y de la ejecución de las obras de infraestructura carretera, que cada día son más necesarios y deben garantizar las condiciones para que la inversión privada continúe fluyendo, con base también en una adecuada dirección jurídica.

En tal virtud, proponemos reservar el uso de actos de autoridad impositivos y unilaterales sobre los titulares de la propiedad social a aquellos casos en que esto sea estrictamente necesario, promoviendo en su lugar los mecanismos jurídico-sociales que permitan sacar adelante los proyectos carreteros y en buenos términos, pero además en un período mucho más corto, pues esta es una de las ventajas principales de optar por estas vías poco exploradas hasta el día de hoy, pero totalmente apegadas a la legalidad y altamente efectivas para nuestros fines.

Cabe hacer mención que el Gobierno federal mexicano, al momento de entrar en vigor la actual Ley Agraria, que permitió las ya referidas facultades de autodeterminación de ejidos y comunidades, implementó un programa de alcance nacional conocido como Programa de Certificación de Derechos Ejidales (PROCEDE), para que se midieran, con base en tecnología de punta, las tierras de cada núcleo agrario, a fin de hacer posible que a partir de ello se asignaran los derechos sobre las mismas a los sujetos agrarios de manera colectiva o individual.

El objetivo de dicho esfuerzo era otorgar certeza jurídica a los titulares de derechos agrarios, amparados por certificados y títulos basados en productos cartográficos definitivos y registrados ante un organismo especial creado para tal efecto en nuestro país, que es el Registro Agrario Nacional, que junto con la Procuraduría Agraria forma parte de la nueva institucionalidad vinculada al sector agrario desde las reformas del año de 1992.

Sin embargo, los proyectos carreteros que en México se han realizado en los últimos años sobre este tipo de tierras, no han contemplado la actualización y reposición de dichos certificados, títulos y productos cartográficos después de la afectación, lo cual devuelve a los titulares de estas tierras a la situación que mantenían hasta antes de las reformas de 1992 y la instrumentación del Programa antes mencionado. Es por ello que proponemos que todo procedimiento legal, implementado para adquirir la propiedad de ese tipo de superficies para proyectos de infraestructura carretera, contemple esos aspectos, y se fortalezca la gobernabilidad y la imagen institucional, como parte de las políticas de desarrollo, siendo los proyectos de infraestructura carretera el eje fundamental en un país como México.

5. CASOS ESPECÍFICOS DE PROYECTOS CARRETEROS QUE EN MÉXICO ACTUALMENTE ESTAN DISPONIENDO DE TIERRAS EJIDALES Y COMUNALES.

En el marco de las actuales circunstancias, podemos mencionar que están desarrollándose varios proyectos específicos que requieren para su desarrollo de tierras sujetas al régimen ejidal y comunal, y que por ello se enfrentan a la problemática antes referida, sin embargo, para fines del presente documento haremos referencia solamente a dos de ellos. El primero es la Autopista Toluca - Naucalpan, y el segundo es la Ampliación de la Autopista Tenango – Ixtapan de la Sal, ambos en el Estado de México.

Autopista Toluca – Naucalpan:

Por su ubicación tan próxima a la Capital del País, la Ciudad de Toluca se ha convertido en los últimos años en una verdadera urbe en expansión, que ha acogido a una gran cantidad de población proveniente de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana, pero además ha establecido un vínculo laboral y económico sumamente importante con ésta, de manera que mucha gente debe realizar diariamente el recorrido entre ambas ciudades.

No obstante que Toluca desde hace muchos años es una ciudad industrial, últimamente ha experimentado un considerable aumento en este rubro, lo cual ha incrementado también el flujo de personas de la Ciudad de México y de otras urbes del País, así como también del extranjero.

Aunado a lo anterior tenemos que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México no se da abasto en la actualidad para satisfacer la demanda de transporte aéreo nacional e internacional, motivo por el cual el Aeropuerto Internacional de Toluca resulta una excelente opción, tanto para ayudar a cubrir el citado déficit, como para ofrecer los servicios de transporte aéreo de una manera más cómoda a la gente que ya vive en Toluca o cerca de ella, o a quien resulta más conveniente partir de ahí o llegar ahí por ser un destino más próximo a los centros industriales, empresariales o de negocios de su interés.

La Autopista en cuestión por ende constituye una vía de comunicación indispensable para establecer un nexo más inmediato entre ambas Ciudades, y entre éstas y otros destinos nacionales e internacionales. De igual manera, ofrecerá también una opción a la gente que en la actualidad utiliza la Autopista México – Toluca para trasladarse aún sin tener la

intención de utilizar servicios aeroportuarios, pero que al vivir en la Zona Metropolitana del Distrito Federal le resulta más conveniente llegar o salir desde la parte norponiente de ésta.

Ahora bien, dicho proyecto carretero, que tiene una longitud de 39.025 kilómetros, atraviesa para conectar a ambas Ciudades, siendo en su mayor parte propiedad social, pues se afectan en total de 13 núcleos agrarios, de los cuales 8 están sujetos al régimen ejidal y 5 al régimen comunal, en menor medida corresponde a pequeñas propiedades individuales.

Lo anterior ejemplifica claramente las cifras que en México representa la propiedad agraria en comparación con otro tipo de propiedad y que ya habíamos referido en este documento, y hace por lo tanto muy patente la necesidad de contar con mecanismos legales y sociales idóneos para negociar con los ejidos y comunidades propietarios de las superficies requeridas.

Cabe señalar que el número promedio de ejidatarios y comuneros en cada uno de los núcleos agrarios afectados por esta Autopista es de 250, de manera que debe partirse de un profundo conocimiento de la forma en que está integrado y se desenvuelve cada grupo social a quien habremos de dirigirnos para plantear de la mejor manera su incorporación al proyecto, en vez de tratar de imponerlo o informar de manera confusa, incompleta o apresurada, pues esto sólo genera rechazo y crea un ambiente adverso difícil de revertir.

Es aquí donde las instituciones gubernamentales competentes deben echar mano de estrategias preventivas y no correctivas, pues se debe partir de generar confianza con los ejidatarios y comuneros para que el resto del proceso se desarrolle con fluidez. Cabe precisar además que en este caso se trata de núcleos agrarios que, además del apego a la tierra que tienen los ejidatarios y comuneros de todo el País, tienen especial interés en conservarla con fines de aprovechamiento para ofrecer esparcimiento a personas de las ciudades aledañas pues se trata de áreas en gran parte boscosas, o bien tienen interés en conservarlas para algún tipo de aprovechamiento forestal o agropecuario, o simplemente para establecer viviendas regulares o irregulares, pues al sentirse cerca del desarrollo urbano tienen la expectativa de algún día incorporarse a él. Ello hace imperativa la necesidad de ofrecer a estas personas alternativas atractivas y planteárselas de manera adecuada. El cuidado y respeto del medio ambiente, de la flora, de la fauna y de los recursos hidráulicos es otra cuestión que debe atenderse con mucho empeño, pero mientras no se cuente con el apoyo y consentimiento de los propietarios originales de la tierra, todo esfuerzo posterior resultará ocioso.

En este proyecto en particular ya se implementó con éxito un innovador procedimiento legal que permitió suplir a la ya citada y poco deseada expropiación. Dicho procedimiento implicó que un ejido denominado "La Magdalena Chichicarpa", a través de su asamblea, tomara los acuerdos que le permitieron obtener un Título de Propiedad en el que consta que la superficie destinada al proyecto carretero salió del régimen ejidal y se convirtió en propiedad privada.

Posteriormente, mediante la suscripción de un convenio dicho ejido le otorgó el referido Título de Propiedad al Gobierno del Estado de México, para el efecto de que utilice la

superficie que éste ampara para la ejecución del proyecto en comento. Por su parte, el Gobierno del Estado de México, además de pagarle al ejido por la afectación de la tierra y de los bienes distintos a ésta, asume el costo que implica la actualización de la documentación legal del ejido pues se trata de tierras de uso común, es decir dedicadas al aprovechamiento colectivo a favor de todo el núcleo. De éste modo el ejido obtiene un doble beneficio, cosa que a través del procedimiento expropiatorio no sucede.³

6. AMPLIACIÓN DE LA AUTOPISTA TENANGO – IXTAPAN DE LA SAL

En la actualidad el Valle de Toluca, después de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, constituye el área de mayor crecimiento poblacional en el País. Por ese motivo se ha hecho imprescindible dotarla de mayor infraestructura, lo que ha generado que se estén realizando varias obras para mejorar la cantidad, la calidad y la eficiencia de sus vías de comunicación. Una de ellas es la Autopista Tenango – Ixtapan de la Sal, misma que une al Valle de Toluca con una de las zonas turísticas más importantes del Estado de México por sus aguas termales, su microclima y otros atractivos.

Esta Autopista opera desde hace algunos años en un tramo de 39.250 kilómetros, pero únicamente cuenta con dos carriles, uno para cada sentido. Por ese motivo, y ante el incremento de sus usuarios dado que cada vez más gente utiliza esta ruta, resulta indispensable ampliar esta carretera para que ahora en toda su longitud tenga cuatro carriles. No hacerlo de este modo implicaría que dicha vía de comunicación muy pronto quede obsoleta por ser insuficiente para satisfacer la demanda actual.

La primera etapa de este proyecto de ampliación a cuatro carriles abarca una longitud de 28 kilómetros, y la superficie requerida para dicha ampliación en este tramo es en su mayoría propiedad de 6 núcleos agrarios distintos, pues estos son dueños del 85% de la tierra. De estos núcleos agrarios podemos decir que 1 es comunidad y los 5 restantes son ejidos.

En este caso en particular el Gobierno del Estado de México ha negociado ya con dos núcleos agrarios, en los cuales, a diferencia del ejido de “La Magdalena Chichicarpa” del proyecto de la Autopista Naucalpan – Toluca dónde se afectaron tierras de uso común, se afectan tierras parceladas asignadas individualmente a diversos ejidatarios y comuneros, motivo por el cual no sólo se actualizó la documentación legal de los núcleos agrarios en su conjunto, sino que a cada afectado individual se le entregará su documentación individual modificada, lo cual tampoco está contemplado por el procedimiento expropiatorio.⁴

7. CONCLUSIONES

- La propiedad en México tiene distintas características, y más de la mitad de ella es propiedad de ejidos y comunidades, mismos que están sujetos a una legislación

³ Proyecto Toluca-Naucalpan, Gobierno del Estado de México, 2010.

⁴ Proyecto de Ampliación de la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, Estado de México, 2010.

especial que les impone restricciones muy concretas para su enajenación, pero que hoy también les establece mecanismos específicos para su privatización.

- Además de estas particularidades legales, los núcleos agrarios de la actualidad están compuestos de una diversidad de personas con niveles económicos, culturales y educativos muy distintos, por lo que se forman grupos sociales muy diversos al interior de cada ejido y comunidad.
- El indudable crecimiento de la población de México y su desarrollo económico hacen cada vez más necesario disponer de tierras de origen ejidal y comunal para la ejecución de obras de infraestructura carretera, razón por la cual es preciso contar con estrategias públicas que involucren los intereses de los sujetos agrarios, con los del sector gubernamental y la iniciativa privada, a fin de echar a andar mecanismos de garantizada concreción.
- La figura de la expropiación tradicional ha demostrado ser cada vez menos aceptada, de manera que ahora su variante de expropiación concertada está siendo intentada en diversos casos, pero tampoco ha resultado ser la mejor opción en muchos casos.
- Los procedimientos legales que implican la manifestación de la voluntad de las asambleas para incorporar tierras a proyectos carreteros constituyen una verdadera alternativa para lograr que, de manera menos impositiva y más incluyente, se sumen los ejidos y comunidades o sus miembros individualmente considerados, según sea el caso, a dichos proyectos de una manera más definitiva. Sin embargo, para ello es fundamental conocer a fondo las particularidades de cada núcleo agrario y las características propias de estos nuevos procedimientos.

8. RECOMENDACIONES

- Ponderar anticipadamente todas y cada una de las variantes de los proyectos carreteros que pretendan echarse a andar en México, sobre todo en lo que respecta a la afectación de tierras ejidales y comunales, a fin de establecer estrategias preventivas sobre el tratamiento que se dará a éstas y que garanticen un adecuado manejo de los factores jurídico y social.
- Evitar acciones que lastimen la buena relación que debe existir con los ejidos y comunidades propietarios de la tierra necesaria para los proyectos carreteros, para no tener que pensar en estrategias correctivas que obligan a restablecer los vínculos de confianza entre todos los actores, toda vez nadar contra la corriente lógicamente agrega tiempo y complicaciones innecesarias a los procesos.
- Acercarse a especialistas y asesores en la materia que verdaderamente acrediten experiencia en el tratamiento y solución de este tipo de asuntos, pues experimentar

con gente que no está familiarizada con el manejo de dichos factores jurídico y social únicamente contribuye a generar complicaciones a los proyectos carreteros.

- En este sentido, lo que se busca, con las nuevas alternativas, es otorgar certeza jurídica sobre las tierras que ocuparán las carreteras y garantizar las cuantiosas inversiones, detonadoras de desarrollo.

BIBLIOGRAFÍA

1. Procuraduría Agraria, Marco Legal Agrario, Sexta Ed., México, 2004.
2. Instituto de Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), Censo Agropecuario, México, 2004.
3. Instituto de Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), Censo Ejidal, México, 2004.
4. Instituto de Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), Censo General de Población y Vivienda, México, 2006.