



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

MEGAPROYECTOS Y CONFLICTOS ECOLÓGICOS-  
DISTRIBUTIVOS: EL CASO DEL NUEVO AEROPUERTO  
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2014-2020

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y  
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CON ESPECIALIDAD EN  
CIENCIA POLÍTICA

PRESENTA

REYES AYALA JUAN DANIEL

DIRECTORA DE TESIS

MTRA. ISLAS VARGAS MARITZA



CIUDAD UNIVERSITARIA, CD.MX. 2021



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A mis padres por su invaluable apoyo*  
*A mis maestros por las enseñanzas y el conocimiento compartido*  
*A mis amigos por las experiencias vividas*

*El mundo está dividido entre los indignos y los indignados*

*Eduardo Galeano*

## Agradecimientos

A la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, en especial a los profesores: Gerardo Brandebi, Luis Jaime Estrada Castro, Jacob Villagómez y Benjamín Arditi, y aquellos que seguramente olvido, pues fue en sus clases en donde se formó gran parte del pensamiento en torno a esta tesis.

A la Facultad de Ciencias y a la Facultad de Filosofía y Letras, y sobre todo a sus grandes profesores, Leobardo Terpán Acuña, Yahaira García Feria y Margarita Franco González respectivamente, por compartir los saberes de sus disciplinas que tanto me ayudaron en la realización de este trabajo.

A la maestra Maritza Islas, por sus excelentes clases en donde me permitió apoyarla; así como por las críticas y observaciones siempre certeras para la conclusión de este proyecto.

A mis sinodales, Dr. Fausto Quintana, Dra. Ruth Zabala y Dra. María del Carmen Roqueñí, por su lectura, crítica y aportes a este trabajo de investigación.

A mis padres, Lorena Ayala y Emilio Reyes, por su trabajo incansable y su apoyo invaluable.

A mis hermanos Lorena y Carlos, porque sé que siempre estarán conmigo.

A el colectivo Comunal, a Lau, César, Edgars y Erick, por abrir las puertas intelectuales y participativas del colectivo.

A mi compañera de viaje Zai, por su apoyo, cariño y tiempo, por compartir tantas aventuras y momentos en la vida.

A los amigos que la UNAM me ha brindado por tantos años, Aurora, Yubi, Monze, Naty, Sara, Iván, Paco porque la amistad sincera también es una postura política.

A mis amigas y amigos del círculo de tesistas, a Kat por apoyarme en este trabajo cuando me sentía en la deriva, a Anita por las lecturas, revisiones y aportes a este proyecto, porque la ayuda siempre es necesaria.

A Miguel Ángel Mota, por acercarme al mundo de la geografía, por la ayuda en los mapas, la discusión y los acuerdos que siempre hemos llegado.

A mis amigos del museo Universum, Vicky, Pablo, Shes y Cristy, porque con ustedes la sala se volvía el mejor lugar para compartir saberes, inquietudes y deseos.

Al FPDT, los académicos, campesinos, ciudadanos, ecologistas y personas que nunca bajaron la voz y la convirtieron en discurso.

A las y los que luchan, porque otro mundo es posible.

# Índice

<b>Introducción</b> .....	4
<b>Estructura del trabajo</b> .....	11
<b>Capítulo I. Conflictos, conflictos ecológico-distributivos y territorio</b> .....	13
1.1 Génesis del <i>conflicto</i> : identidad, política y enemistad.....	14
1.2 El conflicto como desacuerdo.....	23
1.3 Discurso, saber y poder ¿por qué existen saberes subsumidos?.....	26
1.4 El discurso de libre mercado y la democracia en el capitalismo .....	32
1.4.1 Capitalismo y globalización.....	37
1.4.2 Capitalismo en crisis y capitaloceno a un paso del conflicto.....	45
1.5 Conflicto ecológico-distributivo en el campo de la ecología política .....	50
1.5.1 El desacuerdo en los conflictos ecológico-distributivos, ¿hacia un conflicto político?.....	60
1.6 Sistemas socio-ambientales y territorio.....	66
1.6.1 Territorio como campo de conflicto y resistencia.....	71
<b>Capítulo II. El caso del NAICM, un conflicto ecológico-distributivo</b> .....	76
2.1 El proyecto fallido, veinte años de lucha en contra del megaproyecto aeroportuario, el sexenio de Vicente Fox.....	78
2.1.1 Desacuerdo con el gobierno del Distrito Federal .....	82
2.1.2 ¡La tierra no se vende!, los pobladores de Atenco y el Frente de Pueblos en defensa de la Tierra (FPDT).....	84
2.1.3 2002 el aeropuerto que no se construyó .....	90
2.1.4 ¿Una zona de rescate ecológico?.....	92
2.2 Retomando el proyecto aeroportuario 2014, nuevas resistencias.....	93
2.2.1 Opositores, viejas luchas: El FPDT contra el aeropuerto peñista .....	98
2.2.2 La política como campo del conflicto ecológico-distributivo.....	102
2.2.2.1 ¿Construir un aeropuerto en el vaso regulador del lago de Texcoco?, el desacuerdo en el campo Ambiental.....	105
2.2.2.2 La tecnología lo resuelve todo, el desacuerdo en el campo Técnico.....	116
2.2.2.3 Negocios son negocios, el desacuerdo en el campo Económico.....	121
2.2.2.4 La madre tierra se ama y se defiende, el desacuerdo en el campo Territorial.....	128
2.3 El aeropuerto en la disputa electoral.....	135
<b>Capítulo III. De la cancelación del proyecto a los remanentes del conflicto y la justicia</b> .....	137
3.1 ¿Consulta popular o decisión política?.....	138
3.2 Hacerse escuchar: La campaña #YoPrefieroelLago .....	141
3.3 El proyecto cancelado.....	144
3.4 El conflicto latente.....	150
3.5 Externalidades y remanentes del conflicto: ¿Qué sigue? .....	154
3.6 Últimas consideraciones.....	158

<i>Anexos</i> .....	<i>164</i>
<i>Bibliografía</i> .....	<i>188</i>

## Introducción

El país e inclusive el mundo entero se encuentran en vulnerabilidad constante, ya sea por las recurrentes crisis económicas que trae el sistema capitalista predominante o por la creciente problemática ambiental que múltiples investigadores, autores e institutos internacionales han dado cuenta. La idea de progreso y bienestar instituida por la modernidad y la hegemonía del sistema capitalista a costa de la naturaleza ha olvidado la finitud del mundo natural, es decir, ese límite existente que llevará al planeta al colapso.

La crisis ecológica mundial ha puesto en peligro la vida en el planeta y a su vez pone en duda el alcance de las ciencias y las tecnociencias y con ello su efectividad para resolver o mitigar tal crisis. La escasez y contaminación del agua, la deforestación, la pérdida de biodiversidad, la degradación ambiental, así como los conflictos que traen consigo, son procesos socialmente producidos; definidos y motivados por una racionalidad particular sustentada en el principio económico de obtención de ganancias y acumulación de capital *ad infinitum*. Tal y como plantea Víctor Toledo, la crisis ambiental es la crisis de un tipo de conocimiento que ha creado formas insostenibles de vivir, entender y consumir el mundo.<sup>1</sup>

Desde el siglo XVIII el capitalismo se extiende por todo el mundo, a través de la conquista y apropiación de territorios, llamada eufemísticamente proceso civilizatorio. Ya con la Ilustración el pensamiento moderno y racional funge como eje del progreso de la humanidad. Para Enrique Dussel, filósofo e historiador mexicano, las principales características de la modernidad son el cientificismo y el eurocentrismo que esconde bajo su cara humanística, progresista y civilizatoria su verdadero rostro, que es el del capitalismo y su doble explotación: social y ecológica.<sup>2</sup>

En el siglo XX se consolida el mundo moderno; en unas cuantas décadas el ser humano pasó de un metabolismo orgánico, es decir meramente natural, a uno industrial; en tan sólo un lapso equivalente a 0.05% de la historia de la especie humana,<sup>3</sup> el capitalismo, apoyado del pensamiento racional y de las políticas tecnócratas, se expandió por todo el planeta. El sistema capitalista entonces construyó un mundo a su imagen y necesidad, lo cual incluye la conceptualización de la naturaleza y del trabajo, como elementos comerciables,

---

<sup>1</sup> Víctor M. Toledo, *Ecocidio en México: la batalla final es por la vida* (México: Grijalbo, 2015).

<sup>2</sup> Enrique Dussel, *Política de la liberación. Historia mundial y crítica* (Madrid: Trotta: 2007).

<sup>3</sup> Toledo, *op. cit.*, 26.



consumibles y explotables, negando y suprimiendo cualquier otra visión que contradiga estos principios.

Casualmente son los países industrializados, apoyados de sus corporaciones e instituciones al mando de una élite económica, los que más contribuyen al daño ecológico global<sup>4</sup>. Los Estados quienes se pensaría funcionarían como un árbitro en la toma de decisiones ante las acciones que afectan a un número importante de población, han relegado su responsabilidad en materia de defensa del territorio y del patrimonio natural de sus naciones, sencillamente no interviniendo, ni como defensores de sus gobernados ni como mediadores en los conflictos empresas-afectados, inclusive han tomado lugar como agentes del capital al flexibilizar las normas ambientales y laborales con el fin de favorecer la acumulación de las empresas multinacionales al mismo tiempo que refuerzan su carácter coercitivo y policiaco con el objetivo de frenar la inconformidad que surge por parte de sus gobernados.

Desde mediados de los setenta del siglo pasado, la implementación de reformas neoliberales en materia política, jurídica y económica fueron ejecutadas en toda América Latina por los diversos gobiernos en turno. Esto dio paso a una fase más agresiva en la explotación de los recursos naturales. El *extractivismo*,<sup>5</sup> entendido como ese proceso en donde la depredación de la naturaleza llega a sus últimos niveles con el fin de la maximización de la ganancia, sin importar los costos sociales y ambientales, ya que estos son externalizados y asumidos por una sociedad históricamente empobrecida y vulnerada.<sup>6</sup> Esta actividad poco regulada y sumamente promovida por los gobiernos en turno alcanzó a todos los lugares de Latinoamérica incluyendo México.

México es un ejemplo notorio de la doble destrucción social y ambiental de los territorios; la República es ya un vasto campo de conflictos entre la sociedad civil y los cientos de proyectos urbanos, económicos, hidráulicos, mineros, energéticos, turísticos, agrícolas, forestales e incluso los nuevos campos como la biotecnología, problema que surge

---

<sup>4</sup> Vid WWF, « Living Planet Report 2020 – Bending the curve of biodiversity loss » editado por R.E.A., Grooten M. and Petersen, T., (Switzerland, WWF, Gland, 2020) y Global Carbon Atlas, «Emisiones de combustibles fósiles » (2019), disponible en línea: <http://www.globalcarbonatlas.org/es/CO2-emissions>

<sup>5</sup> El extractivismo está determinado por un estilo de desarrollo basado en la apropiación de la naturaleza y en una estructura productiva poco diversificada y muy dependiente del exterior lo cual agudiza el papel de exportadores de recursos naturales e importadores de daños socio-ambientales, que poseen los países de la periferia en la división internacional del trabajo. Vid Eduardo Gudynas, «Desarrollo, extractivismo y buen vivir» en *Más allá del desarrollo* por M. Lang, y D. Mokrani (México: Fundación Rosa Luxemburgo, 2012).

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 323.

ante la alteración genética de las semillas sin conocer del todo su impacto en el mundo natural. Estos proyectos buscan implantarse sin considerar sus efectos sociales y ambientales negativos. Todo esto con la contribución, con diferentes matices y con pocas honrosas excepciones, en los tres niveles de gobierno (federal, estatal y municipal).

La problemática se acrecienta frente a esta amalgama de múltiples intereses privados, donde la gran derrotada ha sido la sociedad civil. Los ciudadanos, quienes no se sienten escuchados y mucho menos atendidos en sus claras demandas, muestran su desencanto por el sistema político en general. La devastación del mundo de la naturaleza corre en paralelo a la explotación del esfuerzo de los trabajadores, ahora en la crisis de la civilización industrial, el capital, sin candados ni restricciones, “podría destruir el planeta entero si ello fuese rentable, de la misma manera en que exprimiría hasta la última gota de sudor de los empleados y trabajadores, y abusaría impíamente de sus consumidores”.<sup>7</sup>

En esta crisis de la modernidad, la descomposición del espacio físico y social, la privatización de los bienes comunes como lo son: el agua, la tierra, la biodiversidad y el medio ambiente en general; el despojo al que se ven sometidas comunidades dependientes de estos bienes naturales; la desintegración y fragmentación de los pueblos y sus identidades así como sus saberes; el intercambio ecológicamente desigual entre países centrales y periféricos; y en general el riesgo en el que se pone la vida en el planeta son características propias del extractivismo capitalista de enclave, el rasgo primordial de la crisis de la modernidad. Su carácter multidimensional y tripartito que reúne la crisis social, ecológica e individual en una sola: la crisis de la civilización industrial.

Esta crisis puede ser considerada como múltiple pues no se limita a aspectos económicos, tecnológicos, individuales o ecológicos, dentro de cada uno de estos se encuentra una gama de divisiones y subdivisiones que obligan a analizarla desde “dos criterios uno epistemológico, que considere diferentes conocimientos y no se limite al pensamiento racional, y uno político, que plantee soluciones alternativas al modelo hegemónico”.<sup>8</sup> Las resistencias sociales deben poner un nuevo paradigma civilizatorio fuera de las prácticas sustentadas en la explotación de la naturaleza en aras del desarrollo económico.

---

<sup>7</sup> Toledo., op. cit. p. 42.

<sup>8</sup> Ibid., p. 27-28.

Estas resistencias sociales o manifestaciones sociales contra las prácticas destructivas del capital se vienen desarrollando justamente por parte de sujetos históricamente silenciados, motivados esencialmente por la defensa de la vida y con ello el medio ambiente; cuestionando la racionalidad hegemónica y reivindicando la importancia de aquellos saberes subsumidos, al igual que la valía del sentido común; este movimiento es estudiado por el economista catalán Joan Martínez Alier quien lo conceptualiza como *ecologismo de los pobres*<sup>9</sup> diferenciando otros tipos de ecologismo surgidos en economías centrales cuyas luchas son parecidas pero sus medios, intereses y actitudes varían.<sup>10</sup>

El espacio concebido en donde este choque de intereses se concreta, se le llama territorio, pues es ahí donde se confrontan el poder económico (el capital), el poder político (el Estado), el poder social (los ciudadanos organizados) y el poder simbólico (el saber) de acuerdo a las configuraciones del poder que los actores puedan ejercer junto con las resistencias, el resultado será un equilibrio o desbalance entre las fuerzas, así como un territorio en armonía o al borde del colapso.

Autores como Milton Santos han demostrado como el comportamiento y la configuración de los territorios son el resultado de conflictos entre las fuerzas económicas del capital y las fuerzas sociales que resisten a este, el choque se da en dos esferas: social y ambiental,<sup>11</sup> ya que no sólo involucra a los individuos, sino la forma en que estos se relacionan con su ambiente. Los conflictos ecológico-distributivos no sólo generan tensión social y externalidades para el mercado, sino víctimas:

seres humanos privados de sus medios de subsistencia, sus hogares, sus tradiciones y hasta su vida. aquellos que defienden *in situ* a la naturaleza se enfrentan ineludiblemente a las fuerzas desbocadas del capital: grupos de tala montes locales o regionales, impulsores de megaproyectos, gigantescas empresas y consorcios. cada conflicto ambiental es una batalla entre los intereses corporativos o privados y el bienestar de los ciudadanos convertidos en voceros, defensores y militantes de la naturaleza. en estas batallas del Estado actúa casi siempre del lado de los primeros y bajo los escudos justificados del “progreso”, la

---

<sup>9</sup> Joan Martínez Alier, *El ecologismo de los pobres: Conflictos ambientales y lenguajes de valoración* (Barcelona: Icaria, 2005).

<sup>10</sup> Culto a lo silvestre y evangelio de la ecoeficiencia, luchas ecológicas características de sociedades post-materialistas.

<sup>11</sup> Milton Santos, *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo: razón y emoción* (Barcelona: Ariel, 2000).

“modernidad” y el “desarrollo”. Cuando los integrantes de la ganancia económica no logra corromper a abogados , jueces, presidentes municipales, funcionarios estatales y federales, o bien dividir a las comunidades en resistencia, emplean el último de los recursos que les queda: la intimidación la cárcel, el secuestro, la amenaza, y el homicidio del líderes, abogados defensores y aún de funcionarios honestos.<sup>12</sup>

Tan solo entre 2012 y 2019, en México se contabilizaron 83 asesinatos contra defensores ambientales,<sup>13</sup> el homicidio es el último eslabón de una cadena de agresiones precedida por amenazas, criminalización e intimidación, estos defensores ambientales se enfrentan a un panorama complejo profundizado por las brechas de desigualdad y poder y su lucha muchas veces queda silenciada y oculta bajo discursos de progreso y desarrollo.

El desarrollo tecnológico y científico apuntaló al capitalismo y éste inversamente impulsó a la ciencia a niveles inimaginables. El conocimiento acrecentó el poder de la especie humana para construir maquinaria y tecnología cada vez más sofisticadas; planificar ciudades inteligentes, puentes, puertos, aeropuertos y demás infraestructura que mejora la calidad de vida; desarrollar medicamentos más efectivos, que aumentan la esperanza de vida; alterar organismos mediante la manipulación genética en la producción industrial y de alimentos; explorar nuevas fuentes de energía, como la energía nuclear u otras energías alternativas y extender los medios de comunicación y de transporte son sólo algunos de los resultados de tal crecimiento científico y tecnológico.

La gran promesa de la modernidad fue la construcción de un mundo pleno lleno de satisfactores, cómodo y seguro, donde quedarían saciadas la mayor parte de las necesidades: trabajo, vivienda, educación, alimentación, recreación entre otros. Este *mundo pleno* se ve fundamentado en una división secularizada, objetiva y científica de la realidad, orientada por un eje económico superior: el mercado, como conductor de la vida en general. Este proceso se dio a partir de un desencantamiento del mundo natural; la fe en el progreso científico y tecnológico, histórico de la humanidad compensó la ausencia de creencias divinas por una

---

<sup>12</sup> Toledo., *op. cit.* p. 68.

<sup>13</sup> Ángelica Enciso «ONG: asesinaron a 83 activistas ambientales en México en 8 años», *La jornada*, 18 marzo 2020, acceso el 26 de mayo 2020, <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/03/18/ong-asesinaron-a-83-activistas-ambientales-en-mexico-en-8-anos-1764.html>.

concepción moderna y racional de la realidad. La modernidad condenó al ser humano a vivir frente a una realidad instrumentalista.

Con esta crisis de la modernidad y de la sociedad industrial, se presentó en el debate público, cada vez más generalizado, de que las tecnociencias no están dando resolución a las problemáticas urgentes de la sociedad, sino que están respondiendo a objetivos y necesidades no vitales para la supervivencia humana, pero sí importantes para la conservación del sistema económico y político hegemónico. El desarrollo tecnológico y los avances especialmente en la ciencia tradicional están originando más problemas de los que resuelven, impactando en las condiciones físicas del mundo y en la vida social de la humanidad.<sup>14</sup>

La racionalidad científica como modelo global por excelencia, como *común denominador* del pensamiento serio y como “fuente de seguridad intelectual”<sup>15</sup> ha negado la utilidad y el carácter racional de otras formas de conocimiento que no siguen los mismos principios epistemológicos.

Para Boaventura de Sousa Santos negar distintos principios epistémicos nos aleja de otros tipos de conocimientos, que no entran dentro de los cánones científicos y que constituyen formas alternativas de acercarnos a la construcción incluyente de la sociedad y el mundo en general, con una *racionalidad ambiental*. Estas alternativas generalmente provienen de los grupos marginados y silenciados por la racionalidad dominante, el estudio de este otro tipo de ciencia se le conoce como *epistemología de las ausencias*.<sup>16</sup>

Frente a estos retos y problemáticas se ha propuesto adoptar la interdisciplinariedad como una práctica común en la construcción de conocimiento, tomando en cuenta un nuevo enfoque crítico al momento de hacer ciencia, tanto en la elaboración de preguntas como en la imaginación de soluciones de los problemas abordados.<sup>17</sup> Esta corriente se basa en una mirada sistémica que brinda la interdisciplinariedad a partir de ausencia de jerarquía entre un tipo de ciencias, logrando complementariedad entre cada una. A través de la investigación participativa, el diálogo entre saberes y la sabiduría popular para la resolución de problemas

---

<sup>14</sup> Maritza Islas Vargas, «Extractivismo de enclave y minería a cielo abierto: impactos y consecuencias socioambientales» (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013), 1.

<sup>15</sup> *Ibid* p.3.

<sup>16</sup> *Ídem*.

<sup>17</sup> *Ídem*.

concretos se busca cuestionar la supuesta neutralidad ideológica y política de las ciencias a través de una perspectiva crítica, social y ambiental.

Entre estos estudios interdisciplinarios destacan aquellos que han configurado un nuevo horizonte de análisis apoyados por las ciencias biofísicas y sociales por igual, como es el caso de la ecología política. Desde los años ochenta del siglo pasado, la *ecología política* se posicionó como el área del conocimiento encargada de investigar las causas y consecuencias de los conflictos ecológico-distributivos, en un primer momento por las actividades industriales llevadas a cabo por empresas o corporaciones tanto nacionales como extranjeras, frente a los cuales la ciudadanía organizada en las comunidades rurales y urbanas se oponen y resisten.

Por su parte, la ciencia política, disciplina encargada, de acuerdo con Norberto Bobbio, de la investigación en el campo de la vida política a través del método científico,<sup>18</sup> se complementa con la postura epistemológica que brinda la ecología política para analizar las dos vertientes de los conflictos (epistémico y político) con el fin de procurar resoluciones o propuestas para los mismos, después de todo, con la crisis de la modernidad será la reivindicación de los conocimientos y saberes los que nos acompañen a lo que Víctor Toledo llama la *batalla final*<sup>19</sup> en la cual se combate por la existencia de la especie, por la vida misma.

El registro y análisis de estos conflictos hace posible ubicar tanto a los actores que depredan los recursos y procesos naturales, como a las organizaciones que protegen y defienden, da cuenta de la distribución del ejercicio del poder en el entramado socio-ambiental. En el mismo sentido, en estos procesos se comparten conocimientos colectivos en busca del verdadero bien común que la ciencia debe indagar.

Es desde esta postura que se realiza el presente trabajo el cual busca ser un análisis crítico a través de la ecología política, de un caso de importancia nacional, los mega-proyectos, en particular el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), proyecto que durante casi dos décadas ha intentado culminarse a través de distintos discursos e intereses emitidos por una élite política y económica; y que a su vez ha sido rechazado por las comunidades aledañas al polígono donde se planeaba construir.

---

<sup>18</sup> Norberto Bobbio, *Estado, Poder y Gobierno* (México: Fondo de Cultura Económica, 2014): 233.

<sup>19</sup> Toldeo Víctor, op. cit. p 216.

Múltiples actores tanto de la sociedad civil como académicos han argumentado acerca de los daños irreversibles que este proyecto causaría al modo de vida de los habitantes, así como al medio ambiente e inclusive a la estabilidad de la Ciudad de México, confinándolos a la incertidumbre que los conflictos ecológico-distributivos traen a la sociedad en general.

Entre los fundamentos que justifican tal investigación se puede concentrar en las tres tesis que Víctor Toledo le atribuye a la ecología política: 1) Dar cuenta de los conflictos y problemáticas que presentan los conflictos *ecológicos-distributivos* por parte de la doble explotación que efectúa el capital sobre la naturaleza y el trabajo; 2) Dar cuenta de la escala espacial de esta doble explotación; 3) Determinar la asociación de esta crisis del mundo moderno basada en la fe del conocimiento científico y tecnológico insostenible que ha negado otros tipos de conocimiento.<sup>20</sup>

En síntesis, el presente trabajo buscará entender ¿cuáles fueron las características que definieron el caso del NAICM como un conflicto ecológico-distributivo?, ¿cómo y bajo qué lógicas se decidió la implementación de dicho proyecto?, ¿por qué se estaba luchando?, ¿por qué en el campo de los lenguajes de valoración estas ideas son contrarias o incompatibles?, ¿qué medidas se tomaron para mitigar las repercusiones ambientales del proyecto? Y por último ¿cuáles son los remanentes sociales y ecológicos que dejó un proyecto de tal magnitud, cancelado en un último instante?, todo ello con el fin de guiar las discusiones de los futuros y existentes conflictos ecológico-distributivos y en el mejor escenario posible, proponer una línea de acción frente a estos.

### **Estructura del trabajo**

El objetivo del trabajo se centra en la pregunta de investigación: ¿cuáles fueron las características que definieron al proyecto *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* como un conflicto ecológico distributivo?, así como de preguntas secundarias que guiaron el trabajo: ¿cómo se posicionaron los diferentes actores sociales frente al proyecto aeroportuario y posteriormente ante conflicto?, ¿qué estaba en pugna entre los actores?, ¿existieron acciones u omisiones en la implementación del proyecto que desataron el

---

<sup>20</sup> Toledo., *op. cit.* p. 14-16.

conflicto?, ¿quiénes y por qué fueron excluidos de las decisiones públicas?, ¿existen remanentes sociales, económicos, ecológicos tras el conflicto?

Para todo ello la presente investigación está sustentada por un apartado teórico proveniente de la corriente de la ecología política (Joan Martínez Alier, Enrique Leff, Víctor Toledo) puesto en diálogo con autores de ciencia política y filosofía política como: Jaques Rancière, Hanna Arendt, Carl Schmitt entre otros, para discutir de manera teórica y conceptual ideas sobre el conflicto, lenguajes de valoración, acción social y desacuerdo.

En la misma línea, el trabajo se respaldó de investigaciones previas al caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), considerado uno de los megaproyectos más importantes y con mayor difusión mediática del país. Todo ello tras la consulta de artículos científicos y de opinión provenientes de fuentes primarias y secundarias sobre el tema. De igual forma se realizó un doble respaldo a estos escritos consultados a partir de más de 500 publicaciones (noticias, artículos, comunicados, conferencias) encontradas en el buscador *Google* durante la elaboración de este trabajo (diciembre 2019- diciembre 2020).

La búsqueda de este material de respaldo se realizó a partir de un orden cronológico de los acontecimientos, guiado por momentos claves durante el conflicto, presentes en más de ocho periódicos de circulación nacional e internacional (La Jornada, El Universal, Milenio, El País, El Financiero, El Economista, Excélsior, BBC News) comunicados gubernamentales y ciudadanos. El resultado (expuesto en los anexos) es una base de datos dividida en cuatro momentos del conflicto: 1) antecedentes del proyecto; 2) anunciación y comienzo del proyecto; 3) resistencia y cancelación del proyecto; 4) remanentes del conflicto. Así entonces esta investigación se encuentra dividida en tres capítulos.

En el primer capítulo se discute conceptual y teóricamente el *conflicto* y su relación intrínseca con la política teniendo un papel fundamental al momento de confrontar posturas, ideas y visiones del mundo. La evolución de esta discusión va de la mano del concepto Rancieriano del *desacuerdo* así como del concepto Schmittiano de *lo político* con la finalidad de explicar la dificultad de abordar los conflictos en la arena pública enlazando y caracterizando a los conflictos ecológicos-distributivos, sus campos físicos y metafísicos de lucha junto con sus particularidades y su principal distinción frente a otro tipo de conflictos.

En el segundo capítulo se realiza una revisión cronológica del conflicto en torno al NAICM, proyecto con casi veinte años de planificación, se analiza las causas y consecuencias



de la primera cancelación del proyecto (2001-2002) así como la interacción entre los actores, sus resistencias y sus presiones por la implementación o no del mismo, todo ello de acuerdo a los discursos, posturas y acciones que se llevaron en un momento característico de la coyuntura nacional.

Es también en este apartado que se analiza el conflicto más reciente alrededor del mega-proyecto (2014-2020), con apoyo de publicaciones y comunicados realizados por los actores contrarios al proyecto aeroportuario en contraposición al de los promoventes de la obra se presentan ambas posturas las cuales entran en conflicto en cuatro temas: ecológico, económico, territorial y técnico, formando visiones de mundo incompatibles entre sí, las cuales logran su desenlace a partir de la coyuntura electoral de 2018.

En el tercer capítulo se discuten las repercusiones que tuvo la cancelación del proyecto así como las posturas de los actores luego de la decisión, continuando con una relación distinta con el nuevo gobierno en turno. Como último punto se presenta una reflexión sobre los remanentes que dejó el conflicto (sociales, ambientales, económicos y políticos) junto con las lecciones aprendidas y los posibles pasos a seguir en esta crisis de la modernidad al enfrentar mega-proyectos respaldados por el gran capital y los gobiernos, con el fin último de encontrar justicia ambiental.

Nota del autor: El proyecto inicial tomó un cambio drástico dada la contingencia sanitaria ocurrida por COVID-19 en el último año, sin perder rigurosidad pero sí otras fuentes de información como entrevistas y trabajos de campo que se vieron impedidos, el siguiente proyecto es un ejemplo de investigación en tiempos de pandemia, aprovechando los medios digitales que las TICs promueven.

## **Capítulo I. Conflictos, conflictos ecológico-distributivos y territorio**

El conflicto es el eje nodal de la presente investigación, es por ello por lo que requiere una discusión a fondo entre este concepto y sus percepciones en la vida pública. La ciencia política, así como la sociología política han estudiado este campo de discusión y han emitido algunas teorías sobre el mismo. Para este capítulo pretendo retomar las teorías del conflicto y mostrar el espacio que ocupan en su escenario más concurrente, la política. Discuto sobre

la necesidad de la identidad *a priori* y *a posteriori* de los pugnantes y sus discursos, así como el campo de batalla físico en donde es más perceptible, el territorio.

Apoyándome de autores clásicos como Carl Schmitt y Jaques Rancière debato sobre la dificultad y complejidad que conlleva estudiar a los conflictos, sobre todo por la multiplicidad de relaciones (discursivas, subjetivas, comunitarias) que estos desarrollan en la disputa.

Contextualizo la organización del mundo sensible y la lógica de su distribución, en donde las ideas de la democracia liberal y sobre todo el capitalismo de libre mercado se presentan como grandes unificadores del mundo y a su vez uno de los principales detonantes del conflicto, entre lo que Rancière considera la parte de los sin parte.

Por último, retomo la idea de territorio presente en la geografía crítica como un espacio de relaciones de poder donde se presentan las enemistades que configuran modos de vida y cosmovisiones, para este caso específico, el medio natural donde se desenvuelven comunidades, llegando así a la conceptualización de un conflicto ecológico distributivo.

### **1.1 Génesis del *conflicto*: identidad, política y enemistad**

La historia de la humanidad puede ser entendida como la historia del conflicto, este se presenta constantemente en las relaciones humanas. Desde la aparición del *homo sapiens* hace 200,000<sup>21</sup> años hasta nuestros días, el conflicto puede ser entendido como aquel catalizador de las grandes transformaciones sociales. El conflicto entonces se posiciona como un concepto holístico dentro de las ciencias sociales, y agrupa una gran cantidad de fenómenos explicados por las mismas.

Etimológicamente la palabra conflicto viene de la voz latina *conflictus* cuyo significado es *colisión* o *choque*, que conlleva a una *batalla*, *confrontación* o *combate* por lo que llegó a analizarse como una disfunción que trae desequilibrio social y pone en peligro el orden establecido. No es sorpresa que se busque mitigar a casi cualquier costo a los conflictos dentro de la sociedad, *no polaricemos* o *no politicemos* son discursos escuchados constantemente por líderes sociales que dan esta categoría moral al conflicto.

---

<sup>21</sup>Vid Luis Álvaro Cadena Monroy, «De los primeros homínidos al Homo sapiens», *Revista Colombiana de Bioética*, no. 2 (2013): 49-63.

Dentro de algunas de las definiciones encontradas en torno a este concepto, se localiza la de Maliandi quien define al conflicto como “cualquier encuentro entre fuerzas opuestas, sea que estén marcadas por la violencia o no; es decir alude no sólo a la consumación de la lucha entre opuestos, sino a la tensión entre ellos”.<sup>22</sup> Autores más estructuralistas como Gluckman entienden al conflicto como “tensiones que se dan en el corazón mismo del sistema social, a las oposiciones provocadas por la estructura misma de la organización social”.<sup>23</sup> Mientras tanto autores clásicos como Max Weber lo explican como “la relación social de lucha, cuando la acción social se orienta a la búsqueda de imponer la propia voluntad contra la resistencia de la otra u otras partes pudiendo ser mediante la violencia directa imposición del más fuerte”.<sup>24</sup> Esta definición se encuentra atravesada por la concepción de poder *weberiana*, entendida como: “La probabilidad de imponer la propia voluntad dentro de una relación social aun contra toda resistencia y cualquiera que sea el fundamento de esa probabilidad”.<sup>25</sup> En otras palabras el conflicto no es más que la expresión de las tensiones en las relaciones de poder. Quizá una de las conceptualizaciones más utilizadas es la entendida por Karl Marx como “la lucha de rivales de una sociedad cuyos valores y objetivos resultan incompatibles”.<sup>26</sup> Con sus limitantes y diferencias, estas conceptualizaciones han generado diversas *teorías del conflicto* vistas desde múltiples ópticas en las ciencias sociales, enfoques estructuralistas, psicológicos, antropológicos y políticos son algunos ejemplos de estas grandes teorías.<sup>27</sup>

De acuerdo con German Silva, dentro de la ciencia de la sociología política, las teorías del conflicto se condensan en dos grandes variables históricas, la *marxista* y la *sociológica liberal*, sus grandes diferencias obedecen sobre todo a los distintos enfoques políticos que poseen, es decir en la forma en que entienden el poder y las disidencias que comparten en torno a las lecturas políticas que hacen.

---

<sup>22</sup> Patricio Guerrero Arias, «Aproximaciones conceptuales y metodológicas al conflicto social», en *Comunidades y conflictos socioambientales: experiencias y desafíos en América Latina*, comp. por Pablo Ortiz (Quito: Ediciones ABYA-YALA, 1999), 37.

<sup>23</sup> Guerrero Arias, op. cit.p.50.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p.37.

<sup>25</sup> Max Weber, *Economía y sociedad* (México: Fondo de Cultura Económica, 2002), 43.

<sup>26</sup> Guerrero Arias, op. cit.p.38.

<sup>27</sup> Vid German Silva García «La teoría del conflicto: un marco teórico necesario», *Prolegómenos. Derechos y Valores*, no. 22 (2008): 29-43.

Para la teoría del conflicto marxista se “concibe a la sociedad como un cuerpo de organización integrado y dividido entre distintas clases sociales con intereses enfrentados”<sup>28</sup> esta teoría está respaldada por la misma teoría de la lucha de clases que concibe Marx, donde identifica la contradicción capital-trabajo lo que produce relaciones entre los actores incompatibles, es decir una mutua exclusión de intereses, objetivos y necesidades. El motivo de la pugna entonces es intentar resolver esta contradicción mediante la transformación estructural total.

Por otro lado en la teoría conflictual sociológica liberal, creciente en el siglo XX, el concepto de clase social se considera limitado por lo que se opta por implementar categorías de *grupo social* para identificar las partes envueltas en la disputa, entendiendo así al conflicto como aquel momento en donde se manifiesta una lucha de *grupos* sociales; en la medida en que concurren una multiplicidad de aspectos: políticos, sociales, culturales, económicos, personales entre muchos otros que intensifican la lucha. La unidad básica del análisis en esta teoría recae en el grupo social, el cual está compuesto de capitales como lo expresa Bordieu,<sup>29</sup> y de esto dependerá su estrategia para sobrellevarlo.

Este trabajo no pretende posicionarse en una u otra teoría para realizar el análisis, sino que intentará tomar sus postulados para construir uno propio a partir del debate entre diversos autores.

Dentro de las teorías anteriormente mencionadas se pueden encontrar variables en donde ambas concuerdan: los sujetos, su capacidad de acción, sus intereses y la noción de lucha intrínseca en sus relaciones; todo esto es posible gracias a la *identidad* que los sujetos poseen antes, durante y después del conflicto. Identidad es un concepto que si bien se encuentra implícito dentro de las teorías, me parece fundamental explicar y detallar para lograr comprender de una manera panorámica lo que puede ser un caldo de cultivo para un conflicto.

La palabra *identidad* deriva del vocablo latino *identitas*, cuya raíz es el término *Ídem*, el cual significa “lo mismo”,<sup>30</sup> en su acepción más conocida la identidad incluye asociaciones entre los rasgos que caracterizan a los miembros de un grupo frente a los otros que no pertenecen al mismo y a la conciencia que un individuo tiene al determinarse como él mismo,

---

<sup>28</sup> Silva García, *op. cit.*, 31.

<sup>29</sup> Vid Pierre Bordieu, *Poder, derecho y clases sociales* (Bilbao: Desclée de Brouwer, 2001), 101-131.

<sup>30</sup> Mónica Szurmuk, *Diccionario de estudios culturales latinoamericanos* (México: Siglo XXI, 2009): 332.

es decir, ajeno a los demás. Entre lo mismo y lo otro se abre, así, el territorio material y simbólico de la identidad.<sup>31</sup>

Actualmente tras las configuraciones globalizadoras de la economía, la ciencia, la tecnología e inclusive la cultura, se exige más que nunca a las ciencias sociales reconceptualizar y dar explicaciones en torno a la identidad, sus transformaciones, sus sentidos y las resistencias que presentan en el mundo social.

Dentro de estas discusiones en torno a la identidad Stuart Hall identifica un matiz en el concepto y propone fragmentarlo, acuñando así el termino de *identificación* que define como:

El proceso mediante el cual el individuo mezcla por lo menos algo de la identidad de otra persona con la propia [...] la identificación puede manifestarse (1) extendiendo la propia identidad *a* alguna otra persona; (2) haciendo propia la identidad *de* alguna otra persona, o (3) confundiendo la propia identidad *con* la de alguna otra persona.<sup>32</sup>

Con esta acepción Hall plantea entender a la *identificación* como un mecanismo por el cual los individuos sienten afinidad con otros, estos se ven identificados con las personas que los rodean, de tal forma que comparten intereses, gustos, valores etcétera. Pero es este mecanismo parte fundamental de la identidad *per se*, sin embargo Hall intenta referirlo como un fenómeno distinto e incluso sustitutivo.

Hall percibe a la identidad como si ésta fuera un circuito cerrado, estático y siempre acabado, a diferencia de la identificación, siempre abierta, dinámica e inacabada. Claramente esto no es así, sobran estudios que muestran a la identidad como una parte en permanente construcción,<sup>33</sup> no por ello debe ser desechada en el estudio de la identificación, simplemente faltaría ubicarla en el proceso de construcción de identidades.

Actualmente los estudios de multiculturalidad y pluriculturalidad están en boga en las ciencias sociales como la antropología y la sociología; cada vez se reconoce más que vivimos en un mundo diverso. Esto ha implicado reconstruir los debates en torno a los principios

---

<sup>31</sup> Vid Luis Villoro, *Estado plural, pluralidad de las culturas* (México: UNAM, 1998).

<sup>32</sup> Stuart Hall, *Cuestiones de identidad cultural* (Buenos Aires: Amorroutu, 2003): 314.

<sup>33</sup> Vid Pablo Páramo, «La construcción psicosocial de la identidad y el self», *Revista Latinoamericana de psicología*, no. 3 (2008): 539-550.

alguna vez considerados universales del ser humano. El reconocimiento de la diferencia, la aceptación de las naciones pluriculturales junto con sus diversos sistemas de creencias, organizaciones políticas en los Estados, los distintos saberes; ha dado origen a que temas como los derechos individuales “se vean obligados en algún momento a enfrentarse o contraponerse para reflejarse en los derechos de las colectividades y los pueblos”.<sup>34</sup> Es justo este requerimiento por el que se retoma el concepto de la identidad, después de todo, es lo que “necesita la humanidad entera para sobrevivir en un mundo diverso que se ha construido, en los últimos siglos, en la lucha por imponer una visión particular del mundo como algo universalizable”.<sup>35</sup>

Bauman reconoce que no solamente es necesario seguir debatiendo en torno a la identidad, sino que es indispensable llegar a acuerdos mínimos que logren una mejor convivencia dentro de la diversidad del mundo explicándolo de la siguiente manera:

la identidad no es un asunto privado una preocupación privada. Que nuestra individualidad es producida socialmente es a estas alturas una verdad trivial; pero sigue haciendo falta repetir con más frecuencia el reverso de la verdad: la forma de nuestro carácter social y por tanto de la sociedad compartimos depende a su vez de la manera en que se enmarca la tarea de la individualización y en que se responde a ella.<sup>36</sup>

Dejar al proceso de la identidad como un mero asunto privado propone ignorar las identidades colectivas, sobre todo el carácter gregario y social del ser humano. Al contraponer al individuo frente a la colectividad, se desdeña la esencia social de los individuos, lo que resulta en una confrontación entre el individuo y la cultura que le pertenece, y gracias a la cual, a través de un sistema de significados adquirido, puede comprender e interpretar el mundo que lo rodea así como su propia individualidad, “un individuo es quién es y no *otro* gracias a que ese *otro* es distinto a este individuo”,<sup>37</sup> este ejemplo también puede ser utilizado en las colectividades y los pueblos.

---

<sup>34</sup> Luis Jaime Estrada Castro, «La construcción de identidades en las culturas», en *La contextualización social de las formas simbólicas generadoras de identidad de resistencia en los movimientos sociales: Estudio de caso de la Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca 2006*, por Luis Jaime Estrada Castro (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010), 110.

<sup>35</sup> *Ibid.*, 114.

<sup>36</sup> Zygmunt. Bauman. *La sociedad individualizada* (Madrid: Cátedra 2da ed., 2007), 279.

<sup>37</sup> Estrada Castro, *op. cit.*, 116.

El individuo no puede desprenderse tan fácilmente de sus identidades colectivas, sobre todo de aquellas que son de carácter político-social, es decir, la identidad étnica o cultural. Luis Castro lo explica de la siguiente manera:

Un individuo puede cambiar tal vez de ser miembro de un club social o puede dejar de pertenecer a un selecto grupo de coleccionistas de monedas antiguas, pero no podría desprenderse tan fácil de elementos que lo vinculan con su lugar de nacimiento o la apropiación de la cultura adquirida en ese entorno.<sup>38</sup>

Estamos hablando de dos tipos diferentes de identidades, aquellas voluntarias en donde el sujeto acepta pertenecer y las descriptivas, es decir ontológicas, en las cuales el sujeto está obligado a pertenecer por el mero hecho de haber nacido en un lugar determinado, un grupo étnico o inclusive una nacionalidad. Por ello algunas identidades tienen un grado mayor de fortaleza, empero, no es imposible desprenderse de ellas.

Son estas identidades tan marcadas dentro del individuo así como de las colectividades la razón por la que hay distintas posiciones frente al mundo en que vivimos; hay sistemas de valores, intereses, creencias, cosmovisiones que determinan la manera de convivir en la sociedad así como en el planeta. La identidad a todo esto funge como una especie de pólvora característica que con determinada fricción tiende a detonar, es decir colisionar con otras identidades y a su vez, entrar en conflicto. La identidad es el ingrediente primigenio de los conflictos.

La política a lo largo de la historia de la humanidad se ha encargado de mediar estas diferencias y conflictos para vivir en comunidad, después de todo como se ha dicho, el ser humano es un ser gregario y social. Hanna Arendt habla justamente de que la ruina de la política yace en ignorar la pluralidad, menciona que:

La política se trata del estar juntos y los unos con los otros de los *diversos*. Los hombres se organizan políticamente según determinadas comunidades esenciales en un caos absoluto a partir de un caos absoluto de la diferencia. En medida en que se construyen cuerpos políticos sobre la familia y se los entiende a imagen de ésta se considera que los parentescos pueden,

---

<sup>38</sup> *Ibid.* 115.

por un lado unir a los más diversos y, por otro, permitir que figuras similares a individuos se distingan unas de otras<sup>39</sup>

Arendt renuncia a la idea aristotélica del *Zoon politikón*, pues argumenta que el ser humano no tiene algo político dentro de su esencia, sino que la política se crea, nace entre los hombres, por lo tanto está fuera de estos, y sólo se establece en cuanto existe una relación. La autora manifiesta que “la política organiza de antemano a los absolutamente diversos en consideración a una igualdad relativa y para diferenciarlos de los relativamente diversos”<sup>40</sup> es esta igualdad relativa la que siempre debe considerar la política, pues el sentido de la política es la libertad, según Arendt, pero no su fin.

Si la política es el escenario de los diversos, también es el escenario de los conflictos, los conflictos políticos. Encasillar qué es y qué no es un conflicto político ha sido una tarea que Carl Schmitt, politólogo, jurista y filósofo de origen alemán, intentó detallar al acuñar su concepto de *lo político* el cual retomaré para discutir en torno a esta clase de conflictos, con algunas limitantes en su análisis que mencionaré más adelante. Junto con el concepto de identidad (anteriormente explicado) propongo una base mínima de lo que implican los conflictos, en este caso específico, los conflictos políticos.

En su trabajo más conocido, *El concepto de lo político*, Schmitt describe cinco clases de conflictos: 1) Religiosos; 2) Morales; 3) Económicos; 4) Estéticos; 5) Políticos, dentro de su análisis argumenta que son los primeros cuatro quienes no conciben el criterio de amigo-enemigo. De acuerdo con Schmitt:

El enemigo no es cualquier competidor o adversario. Tampoco es adversario privado al que se detesta por cuestión de sentimientos o antipatía. Enemigo es sólo un conjunto de hombres que siquiera eventualmente, esto es, de acuerdo con una posibilidad real, se opone *combativamente* a otro análogo. Sólo es de enemigo el enemigo público, pues todo cuanto hace referencia a un conjunto total de personas, o en términos más precisos a un pueblo entero, adquiere el carácter de público.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Hanna Arendt, *¿Qué es la política?* (Barcelona: Paidós, 1997): 45.

<sup>40</sup> *Ibid.*, 47.

<sup>41</sup> Carl Schmitt. *El concepto de lo político* (Madrid: Alianza editorial, 2009): 58.



Dentro de esta definición Schmitt está tomando en cuenta como enemigo al *hostis* es decir a aquel externo que produce *hostilidad*, una alta posibilidad de combatir. En la lengua inglesa se comprende mejor esta distinción, Schmitt se refiere al enemigo conocido como *enemy* es decir un enemigo político, dejando de lado al *foe* el enemigo mortal, cuya relación sólo es entendida con la aniquilación total. Schmitt lo explica de la siguiente manera:

El enemigo político no necesita ser moralmente malo, ni estéticamente feo; no hace falta que se erija en competidor económico, e incluso puede tener sus ventajas hacer negocios con él, simplemente es el otro, el extraño, y para determinar su esencia basta con que sea existencialmente distinto y extraño a un sentido particularmente intensivo. En último extremo puede producirse conflictos con el que no puedan resolverse en y desde alguna normativa general previa ni en virtud del juicio o sentencia de un tercero no afectado o imparcial.<sup>42</sup>

El enemigo entonces puede ser considerado como circunstancial y como posibilidad latente de acuerdo a determinada situación. El enemigo es parte vital de los conflictos políticos ya que este codifica una identificación que puede darle un sentido de propósito e identidad política a un conglomerado de Estados, partidos, colectivos o movimientos mientras que la pérdida de ese enemigo puede debilitar la percepción de quiénes somos y por qué se está luchando. Henry Staten lo entiende como el afuera constitutivo,<sup>43</sup> es decir ese factor externo que hace posible constituir una identidad, ellos y nosotros.

Schmitt también utiliza la intensidad del conflicto como calificativo a su criterio de amigo-enemigo para distinguir con mayor claridad las oposiciones políticas de las no políticas, es decir un conflicto será más o menos político en cuanto esté más cerca de la guerra sin llegar a ella, ya que cruzando esa frontera deja de ser político.

Benjamín Arditi propone desechar el criterio de la intensidad, pues asegura que al tomar en cuenta este criterio, Schmitt da un *telos* a la política, y la guerra deja de ser una excepción para convertirse en la regla, propone regresar al concepto *guerra* y repensar qué entiende Schmitt por el mismo, retomando a Hobbes quien dice que la guerra:

---

<sup>42</sup> *Ibid.*, 61.

<sup>43</sup> Vid Benjamín Arditi. *La política en los bordes del liberalismo. Diferencia, populismo, revolución, emancipación* (Barcelona: Gedisa, 2007).

No consiste solamente en batallar, en el acto de luchar, sino que se da durante el lapso de tiempo en que la voluntad para luchar se manifiesta de modo suficiente [...] así la naturaleza de la guerra consiste en no ya en la lucha actual, sino en la disposición manifiesta a ella durante todo el tiempo en que no hay seguridad de lo contrario.<sup>44</sup>

Un mundo en el que se elimine por completo la posibilidad de una lucha, es decir, un planeta definitivamente pacificado, sería un mundo ajeno a la distinción de amigo y enemigo, y en consecuencia carente de política. Esto se vuelve complicado pues también las oposiciones económicas, morales, estéticas etcétera generan conflictos y forman parte del abanico de posibilidades que se abre entre la guerra y la paz. Arditi explica que esto surge ya que los conflictos políticos “no tienen un espacio o preocupaciones que les sean propios, están condenados a depender de objetos externos [...] así mismo para existir operan en el espacio de los otros”.<sup>45</sup>

Lo político al depender de externos, hace al objeto en disputa situacional, es decir “el tercero excluido que separa y a la vez pone en relación con agrupaciones de amigos y enemigos. Se trata de un lugar estructural que puede ser ocupado por innumerables contenidos”,<sup>46</sup> la lucha entre una gran corporación y un poblado de campesinos por el agua de un río, o el uso de tierras para un megaproyecto que afecte la vida y fuente de trabajo de las comunidades, pueden ser algunos ejemplos de este tercer excluido que triangula al conflicto.

Arditi menciona las bondades que tiene la referencia al objeto de disputa o tercero excluido, para con el concepto schmittiano de lo político. Primero elimina esa codificación binaria de amigo enemigo, para así no concebir a los conflictos sólo por razones de diferencias personales entre los sujetos y sí como una relación triangular situacional. Y en segundo lugar menciona que ayuda a explicar “por qué lucha un conjunto de amigos en contra de sus enemigos declarados, lo cual refleja las preguntas políticas clásicas de quiénes somos y qué queremos”<sup>47</sup> reforzando el argumento de la identidad, anteriormente planteado.

---

<sup>44</sup> Benjamín Arditi, « Sobre lo político: Schmitt contra Schmitt » en *Revista de El Colegio de San Luis*. no.3 (2012): 13.

<sup>45</sup> *Ibid.*, 29.

<sup>46</sup> *Ibid.*, 31.

<sup>47</sup> *Ídem.*, p.31

Recapitulando; los conflictos forman parte de las sociedades a lo largo de la historia, son los principales motores de cambio en las agrupaciones humanas y se conciben a partir de tres factores: La identidad preestablecida en los sujetos o agrupaciones; la internalización de esa identidad para conformar su amistad y enemistad (que se presenta en la política) y el objeto de disputa o tercero excluido. Pero ¿qué sucede cuando la discusión por el objeto en disputa es en primer lugar un desacuerdo dialéctico?

## 1.2 El conflicto como desacuerdo

Así como fue necesario regresar al implícito de que en los conflictos siempre antecede una identidad asumida de las partes pugnantes, también me aventuro a decir lo indispensable que es regresar al tercero excluido u objeto de la disputa, (anteriormente explicado) en su sentido dialéctico y ontológico. Después de todo, es éste el que triangula a los conflictos y les da causalidad; pero ¿será acaso que ambos interlocutores (sujetos pugnantes) entienden lo mismo por el tercero excluido?, ¿será una cuestión de conceptualización? o ¿un mero malentendido?

Jaques Rancière, filósofo francés, retoma parte de estas preguntas para argumentar la complejidad en la que se desenvuelven los conflictos -en especial los políticos- en el campo de la política. Al preguntarse sobre la relación entre la filosofía y la política, en su libro *El Desacuerdo*, el autor parte desde un postulado clave que retoma de Aristóteles:

Sólo el hombre, entre todos los animales, poseen la palabra. La voz es, sin duda, el medio de indicar el dolor y el placer. Por ello es dada a los otros animales. Su naturaleza llega hasta allí: poseen el sentimiento del dolor y del placer y pueden señalárselo unos a otros. Pero La palabra está presente para manifestar lo útil y lo nocivo y, en consecuencia, lo justo y lo injusto. Esto es lo propio de los hombres con respecto a los otros animales: el hombre es el único que posee el sentimiento del bien y del mal, de lo justo y lo injusto. Ahora bien, es la comunidad de estas cosas la que hace la familia y la ciudad<sup>48</sup>

Con esta cita de Aristóteles, Rancière da cuenta de dos cosas, la primera de ellas es que los seres humanos están cargados de una misma naturaleza y por lo tanto una igualdad, y en

---

<sup>48</sup> Cfr. Aristóteles, *Política*, I, 1252 a 9-18.

segundo lugar que en ésta se encuentra la capacidad de *la palabra*, ya que son éstos y sólo éstos los que pueden emitirla, al contrario de *la voz* la cual ha sido dada al resto de los animales.

La palabra o *el logos* es esa capacidad única que los humanos poseen para evidenciar lo útil y lo inútil, así como lo justo de lo injusto; y es ésta a su vez la que da la posibilidad de poner en marcha la igualdad entre los hombres. Rancière no niega que existe desigualdad entre los sujetos, pero dicha desigualdad se entiende por las circunstancias, ya que son iguales en naturaleza, la desigualdad es meramente circunstancial. A su vez también hace una diferencia entre *el logos* como un discurso racional, con sentido y emitido en un campo de iguales, del *ruido*, un sonido carente de las tres características anteriormente mencionadas.

El mundo es y será dividido en medida que las relaciones entre los individuos y los bienes se ponen en marcha,<sup>49</sup> “es el orden que determina la distribución de lo común”,<sup>50</sup> pero en esta distribución se hace una cuenta de las partes, la cual “es siempre una falsa cuenta, una doble cuenta o una cuenta errónea”<sup>51</sup> y hay algunas partes de esta cuenta, *la parte de los sin parte*, quienes entrarán en conflicto argumentando no haber sido contados en el orden establecido, llamado por Rancière, *orden policial*.

Entre esta conflictividad en el momento de la repartición del mundo sensible, nos encontramos con otro problema, la no correlación entre las disputas, *el desacuerdo* entre los sujetos pugnantés, una posibilidad que debe resolver la política. El desacuerdo es entendido por Rancière como:

Un tipo determinado de situación de habla: Aquella en la que uno de los interlocutores entiende y a la vez no entiende lo que dice el otro. El desacuerdo no es el conflicto entre quien dice blanco y quien dice negro. Es el existente entre quien dice blanco y quien dice blanco pero no entiende lo mismo o no entiende que el otro dice lo mismo por el nombre de la blancura.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Rancière menciona que es aquí donde comienza la política “precisamente allí donde dejan de equilibrarse pérdidas y ganancias, donde la tarea consiste en repartir las partes de lo común, en armonizar según la proporción geométrica las partes de la comunidad y los títulos para obtener esas partes, las *axiai* que dan derecho a la comunidad” Rancière., op. cit., p.18.

<sup>50</sup> *Ídem.*, p.18.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p.19.

<sup>52</sup> *Ibid.*, 8.

Esto es lo que en muchos conflictos ocurre con el tercero excluido, los interlocutores no comprenden la conceptualización de sus *enemigos* para un objeto dado, y la discusión termina por no concordar dentro del escenario del conflicto. Cabe apuntar que Rancière menciona que por desacuerdo no se entenderá el desconocimiento, es decir no es ignorancia ni un malentendido, más bien “Las estructuras del desacuerdo son aquéllas en las que la discusión de un argumento remite al litigio sobre el objeto de la discusión y sobre la calidad de quienes hacen de él un objeto”.<sup>53</sup>

Anteriormente se mencionó que el campo de los conflictos en especial los políticos, el tercero excluido necesita llenarse de algún sustantivo particular. La pugna por la herencia en una acaudalada familia, el escaño de representación a ocupar por alguno de los dos partidos dentro de una elección o inclusive una forma de entender a la naturaleza por parte de una empresa multinacional y un poblado de campesinos.

Joan Martínez-Alier, economista de origen catalán, habla sobre esta dificultad dialéctica y ontológica existente en los conflictos y el objeto de disputa. Sus estudios están encaminados en el área de la economía ecológica y la ecología política, específicamente en los conflictos *ecológico-distributivos*<sup>54</sup> concepto de su autoría.

Martínez-Alier habla de tres corrientes del ecologismo. Dentro de la última, el ecologismo popular, identifica que el objeto de la disputa también es una pelea por un *significante vacío*<sup>55</sup>, un *desacuerdo* entre los *lenguajes de valoración* existentes:

Del ecologismo popular, entendiéndolo más que como un discurso disidente, un lenguaje de valoración radicalmente alternativo. una lengua re-existente que, en lugar de plantear un lenguaje otro para hablar sobre la naturaleza, se ofrece como lengua que procura entender-nos con la naturaleza; incluso *desde y como* naturaleza.<sup>56</sup>

Es por ello que en esta clase de disputas hay un desentendimiento *ex ante* con el modo de concebir la naturaleza, el progreso, el trabajo, el territorio y el modo de vida en general. De

---

<sup>53</sup> *Ibid.*, 10 y 11.

<sup>54</sup> Joan Martínez-Alier, *El ecologismo de los pobres: conflictos ambientales y lenguajes de valoración* (Barcelona: Icaria, 2004).

<sup>55</sup> Ernesto Laclau y Chantal Mouffe. *Hegemonía y estrategia socialista, hacia una radicalización de la democracia* (Madrid: Siglo XXI, 1987).

<sup>56</sup> Horacio Machado Aráoz, « Naturaleza, discursos y lenguajes de valoración », en *Revista Heterotopías del Área de Estudios Críticos del Discurso de FFyH.* no. 4. (Córdoba, 2019).

igual manera Martínez-Alier considera la identidad de las partes pugnantas anteriores al conflicto, conflicto que en la mayoría de los casos puede ser entendido como político tras las especificaciones anteriormente dadas. Después de todo:

Nombrar el mundo es una forma de producirlo; lo realmente existente no existe como tal antes de la irrupción del lenguaje, aunque ningún lenguaje crea las cosas ex nihilo. más bien estos lenguajes en plural ad-vienen como expresión de materialidad que los precede y los excede; y qué, en todo caso, presta las condiciones de eficacia de estos.<sup>57</sup>

El lenguaje y la conceptualización es una parte fundamental de la lucha, es esta característica considerada por Rancière, la que nos hace iguales entre los hombres, y a su vez la que siempre debe ser puesta en duda en el orden policial. Los conflictos se configuran a través del mismo, y cuando las partes pugnantas no ven el objeto común que se les presenta -o la reconceptualización del mismo- no entienden los sonidos emitidos, las palabras y ordenamiento de palabras de los otros. Esta situación extrema, según Rancière, concierne fundamentalmente a la política.

### **1.3 Discurso, saber y poder ¿por qué existen saberes subsumidos?**

Las representaciones y construcciones discursivas moldean el mundo en el que vivimos, nos orientan a significarlo y con ello a interactuar con él. El mundo natural en el capitalismo se ha producido como un terreno de conquista el cual está a la espera del trabajo humano para ser explotado. Algunas voces se han levantado en contra de esta visión, pero su discurso aún es opacado. ¿Cómo algunos discursos se implantan en la cúspide de la sociedad, y son escuchados y ejercidos, mientras otros no?

Michel Foucault, uno de los pensadores y filósofos más importantes del siglo XX elaboró un análisis teórico de la sociedad occidental del momento; dentro de sus múltiples obras, se puede apreciar en su pensamiento como se ha transitado de sociedades disciplinarias a sociedades de control, y cuáles han sido los dispositivos necesarios para ello.

---

<sup>57</sup> *Ibid.*, p.5.

Si se tuviera que trazar un hilo conductor en el pensamiento foucaultiano, se observaría una tendencia entre los conceptos de poder y saber. En su tesis doctoral *Historia de la Locura en la época clásica*<sup>58</sup> escrita en 1964, Foucault analiza la visión de la sociedad occidental sobre la locura en diferentes etapas, observando a su vez cómo este concepto varía dependiendo del contexto histórico y cómo interviene el poder y el saber para delimitarlo.<sup>59</sup>

Durante los años sesenta Foucault escribe dos textos clave para su pensamiento: *Las palabras y las cosas* en 1966 y *La Arqueología del saber* en 1969, en donde intenta rastrear los orígenes de las ciencias humanas. Pone énfasis especial en el discurso de verdad que constituyen lo aceptable y reproducible, es decir la formulación del discurso científico. En palabras de Foucault “ni la literatura ni la política, ni tampoco la filosofía ni las Ciencias, articulaban el campo del discurso, en los siglos XVII y XVIII, cómo lo han articulado en el Siglo XIX”,<sup>60</sup> igualmente describe la importancia del lenguaje en el ser humano para la articulación de la verdad.

Es en estos textos que el *discurso* se vuelve el eje nodal del pensamiento del filósofo francés, y se entendería como “la presencia represiva de lo que no se dice, y ese no dicho sería un vaciado que mina desde el interior todo lo que se dice<sup>61</sup>,” este se implantaría a partir de:

Principios de clasificación, reglas normativas, tipos institucionalizados que son a su vez hechos de discursos que merecen ser analizados al lado de otros, con los cuales tienen, indudablemente, relaciones complejas, pero que no son caracteres intrínsecos, autóctonos y universales reconocidos.<sup>62</sup>

Es decir tras de ellos se encuentran una urdimbre de instituciones, saberes, normas, reglas que los posicionan en su casilla de verdad para hacerlos universalmente reconocidos, es por ello que también observa una de las características más importantes en los discursos, su capacidad de volverse acontecimiento. Foucault dice que:

---

<sup>58</sup> Michel Foucault, *Historia de la locura* (México: Fondo de Cultura Económica, 2015).

<sup>59</sup> Dentro de su estudio identifica sujetos clave como los médicos y especialistas cargados de un discurso de verdad, así como de instituciones que apoyaban e instituyen el discurso y a última instancia determinaban bajo cierto encasillado quién puede considerarse como un loco. *Ibid.*

<sup>60</sup> Michel Foucault, *La arqueología del saber* (México: Siglo XXI, 1970).

<sup>61</sup> *Ibid.*, p.40.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p.36.

Acoger cada momento del discurso en su irrupción de acontecimiento; en esa coyuntura en que aparece y en esa dispersión temporal que le permite ser repetido, sabido, olvidado, transformado, borrado hasta su menor rastro, sepultado, muy lejos de toda mirada, en el polvo de los libros. no hay que devolver el discurso a la lejana presencia del origen; hay que tratarlo en el juego de su instancia.<sup>63</sup>

La coyuntura es una característica fundamental en los discursos, pues tal y como Foucault explica en su tesis doctoral, los discursos son cambiantes y con ello su manera de actuar conforme al hecho acontecimiento, el entendimiento de los fenómenos continuamente se transforman. El discurso tendrá desde luego como tarea el decir lo que es, pero no será más de lo que dice.

Son estos algunas de los postulados que Foucault presenta en los textos anteriormente mencionados, contemplando a la arqueología del saber como un análisis del discurso que no busca sus leyes de construcción (sintácticas o semánticas) dentro de la lengua, sino sus condiciones de existencia y presentación en el ejercicio; para Foucault el discurso es un campo práctico, un lugar de acción, un punto de emergencia de acontecimientos.

Es en 1973 que Foucault condensa las premisas anteriormente expuestas en un pequeño escrito nombrado *El orden del discurso* en donde, tomando en cuenta lo que entiende como el poder es decir “un tipo de vasta tecnología que atraviesa al conjunto de relaciones sociales; una maquinaria que produce efectos de dominación a partir de un cierto tipo peculiar de estrategias y tácticas específicas”<sup>64</sup> posiciona a los discursos como parte de un trinomio -compuesto por poder, discurso y saber- que permite la legitimación del poder, institucionaliza el saber y conforman una política de verdad que distingue lo verdadero de lo falso y se encargará de sancionar a los discursos disidentes. Foucault comienza su texto proponiendo la siguiente hipótesis:

En toda sociedad la producción del discurso está a la vez controlada, seleccionada y redistribuida por un cierto número de procedimientos que tienen por función conjurar sus

---

<sup>63</sup> *Ibid.*, p.41.

<sup>64</sup> Héctor Ceballos, *Foucault y el poder* (México: Ediciones Coyoacán, 1994): 31.



poderes y peligros, dominar el acontecimiento aleatorio y esquivar a su pesada y temible materialidad.<sup>65</sup>

La producción del discurso, propone Foucault, ocurre a través de los procedimientos de *exclusión*, los cuales divide en dos: *procedimientos de control externos* y *procedimientos de control internos*. En el primero de ellos identifica a *lo prohibido*<sup>66</sup> es decir, aquel discurso que no se permite ser expresado. Foucault lo manifiesta así: “uno sabe que no tiene derecho a decirlo todo, que no se puede hablar de cualquier cosa”.<sup>67</sup> Como parte de este procedimiento, se encuentra una malla compleja en constante modificación conformada por: i) El tabú del objeto; ii) Ritual de circunstancia y el iii) Derecho exclusivo o privilegiado del sujeto del habla. Foucault identifica estos procedimientos en la sexualidad<sup>68</sup> y en la política.

Seguido de la *separación de la locura y la razón*<sup>69</sup> que funge como un sistema de segregación o rechazo<sup>70</sup> identificando al sujeto ajeno al discurso aceptado, cuyo *logos* no podía circular como el de los otros, y nombrándolo así como *loco*<sup>71</sup>. Su palabra no tenía valor y no contenía ni verdad ni importancia.

Por último, dentro de los *procedimientos de exclusión externos* Foucault identifica a la *voluntad de verdad* que tiene relación con el tipo de separación que rige a la voluntad de saber que ha atravesado siglos de la historia y se va configurando en un sistema de exclusión de carácter histórico-modificable y coactivo de manera institucional. Es aquí donde se define qué se tomará por verdadero y bajo qué supuestos. Las separaciones trazadas entre verdadero y falso pueden tener un grado más o menos discrecional por la voluntad de saber, irán tramando una historia entre distintos momentos o episodios, en cada uno de los cuales esa misma voluntad configurará la verdad.

Por estas razones es que Foucault afirma que es imposible hablar de cualquier cosa en cualquier época. Las formaciones discursivas son múltiples y la aparición de los

---

<sup>65</sup> Michel Foucault, *El orden del discurso* (Buenos Aires: Fabula Tusquest, 2005):14.

<sup>66</sup> *Ídem.*, p.14.

<sup>67</sup> *Ídem.*, p.14.

<sup>68</sup> Vid Michel Foucault, *Historia de la sexualidad, la voluntad de saber* (México: Siglo XXI, 2007).

<sup>69</sup> Michel Foucault, *El orden del discurso... op. cit.*, p.14.

<sup>70</sup> Michel Foucault, *Vigilar y castigar* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2009).

<sup>71</sup> A partir de finales del siglo XVIII, se cambia la forma en la que se separa la palabra del loco: ahora es necesaria toda una *armazón de saber* para descifrar dicha palabra, así como toda una red de instituciones (médicos, psicoanalistas). En otras palabras, la línea de separación no se borra, sólo actúa de otra forma, según líneas diferentes, a través de nuevas instituciones y con efectos que no son los mismos.

enunciados dependen de la urdimbre en las reglas de formación de los objetos, de las modalidades enunciativas, de la formación de conceptos y de la formación de estrategias mediante las cuales el saber se introduce en las prácticas y posibilita también la conformación de lo que más adelante Foucault conocería como microfísica del poder.

Respecto a los *procedimientos exclusión internos*<sup>72</sup> es decir donde los discursos ejercen su propio control sobre sí, identifica otra triada, que funge como principio de clasificación, de ordenación y distribución que intenta dominar la dimensión del discurso relativa a lo que acontece y al azar. Para este rubro se identifica al *comentario* como acto mismo de pronunciación, el *autor* como el origen y la identidad de quien puede emitir un discurso y por último la *organización de las disciplinas* que orienta el horizonte interpretativo del discurso y las condiciones de su utilización. Dentro de este tipo de procesos de exclusión hay cierto número de reglas que no permiten el acceso de todo el mundo, Foucault lo expresa así:

De los sujetos que hablan; nadie entrará en el orden del discurso si no satisface ciertas exigencias o si no está de entrada, cualificado para hacerlo. Para ser más preciso: no todas las partes del discurso son igualmente accesibles e inteligibles; algunas están claramente protegidas (diferenciadas y diferenciantes) mientras que otras aparecen casi abiertas a todos los vientos y se ponen sin restricción previa a disposición de cualquier sujeto que hable<sup>73</sup>.

Es esa razón por la que existen algunos discursos subsumidos que no llegan a implantarse en el campo universal de significación social. Regresando a los sistemas de exclusión externos e internos<sup>74</sup> que producen y ordenan el discurso: la palabra prohibida, a la separación entre razón y locura, a la voluntad de saber; el comentario, el autor y la organización de las disciplinas respectivamente. Lo que habría estado ocurriendo ya desde hace algunos siglos, es que la mayoría de estos no han cesado de derivar y responder a la *voluntad de saber*, que a su vez intenta recuperarlos e integrarlos bajo su cargo, de acuerdo a coordenadas que él

---

<sup>72</sup> Foucault, *El orden del discurso... op. cit.*, p.25.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p.39.

<sup>74</sup> Foucault también señala la existencia de un tercer grupo de procedimientos que permiten el control del *discurso* estos determinan las condiciones de su utilización, imponen a los individuos cierto tipo de reglas para su locución y de esa forma, no permiten a todo el mundo el acceso a ellos. Esta propuesta surge de su necesidad por explicar cómo se creó el discurso, que conocemos como científico, cómo se repitió, se prorrogó, cómo se desplazó hacia elección de la verdad. Por su tradicional interés, el autor se pregunta por las ciencias médicas específicamente. Es confuso si es un grupo completamente nuevo ya que bien podría estar inmersos en los procedimientos de exclusión internos y externos anteriormente mencionados. *Ibid.*, p 61-73.

define, a efectos de convertirse él mismo en el fundamento y en la directriz que rige las modificaciones de todas las prohibiciones y separaciones que se ejercen o pudieran llegar a ejercer sobre la producción y articulación de los discursos.

Foucault se limita a mencionar que esta implementación universal de los discursos ocurre mediante el control y ordenamiento anteriormente planteado, sin embargo, Giorgio Agamben filósofo italiano, identifica un concepto clave en el pensamiento de Foucault que permite comprender de mejor manera cómo es que estos discursos ordenados son implantados en las sociedades y reproducidos por las mismas.

El concepto que identifica es el de *dispositivo* que entiende como “una suerte diríamos, de formación que, en un momento dado, ha tenido por función mayoritaria responder a una urgencia. De este modo, el dispositivo tiene una función estratégica dominante”.<sup>75</sup> La función estratégica viene porque allí se efectúa una cierta manipulación de relaciones de fuerza, ya sea para desarrollarlas en una u otra dirección, para bloquearlas o para estabilizarlas. “Así, el dispositivo siempre está inscrito en un juego de poder, pero también ligado a un límite o a los límites del saber, que dan nacimiento pero, ante todo, lo condicionan”.<sup>76</sup> Es por esta razón que Agamben considera a los dispositivos como:

Todo aquello que tiene, de una manera u otra, la capacidad de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar y asegurar los gestos, las conductas, las opiniones y los discursos de los seres vivos. No solamente las prisiones, sino además los asilos, el *panoptikon*, las escuelas, la confesión, las fábricas, las disciplinas y las medidas jurídicas, en las cuales la articulación con el poder tiene un sentido evidente: pero también, el bolígrafo, la escritura, la literatura, la filosofía, la agricultura, el cigarro, la navegación, los computadores, los teléfonos portátiles y por qué no, el lenguaje mismo, que muy bien pudiera ser el dispositivo más antiguo, el cual hace ya muchos miles de años, un primate, que probablemente incapaz de darse cuenta de las consecuencias que acarrearía, tuvo la inconciencia de adoptar.<sup>77</sup>

Los dispositivos entonces es esa coalición entre saber y poder que puede modificar el comportamiento, lo direcciona y lo disciplina. A pesar de que es bien conocido que Foucault

---

<sup>75</sup> Giorgio Agamben, « ¿Qué es un dispositivo? » en *Sociológica*. no. 23 (mayo-agosto, 2011): 250.

<sup>76</sup> *Ídem*.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p.257.

siempre rechazó ocuparse de esas categorías generales o entidades racionales que él llamaba los universales, como el Estado, la Soberanía, La ley, el Poder, o en este caso la formulación de la Hegemonía, es decir el discurso dominante que rige nuestro comportamiento y forma el acontecer. Esto no significa que no se encuentren en su obra conceptos operativos de alcance general que nos den un piso firme desde donde comenzar un análisis de un universal que rige y direcciona al mundo.

#### **1.4 El discurso de libre mercado y la democracia en el capitalismo**

En 1989, Francis Fukuyama, politólogo de origen japonés, publicó en la revista estadounidense *The National Interest* su controversial ensayo: *¿El fin de la historia?* A partir de la coyuntura de la caída del muro de Berlín en 1989, el evidente final de la Guerra Fría y posterior a ello en 1991 la desintegración de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

Fukuyama observó que la historia en el sentido Hegeliano había terminado, esto es, “el punto final de la evolución ideológica de la humanidad y la universalización de la democracia liberal [y el capitalismo de libre mercado] como la forma final de gobierno humano”.<sup>78</sup> Contrario a lo que muchos de sus críticos plantearon, Fukuyama no entendía el fin de la historia en el sentido de que no se produjesen más acontecimientos que pudieran llenar las páginas de los resúmenes anuales de las relaciones internacionales del *Foreign Affairs*; las guerras, desacuerdos económicos o demás conflictos humanos está por sentado que seguirían apareciendo y posteriormente serían descritos en los libros de historia y los diarios mundiales.

Sin embargo su concepción viene de la interpretación *Hegeliana* del *fin de la historia*; para Hegel el fin de la historia llega con “la evolución del pensamiento humano acerca de los principios fundamentales que rigen la organización político-social”<sup>79</sup> <sup>80</sup> es decir, la victoria

---

<sup>78</sup> Francis Fukuyama, «¿El fin de la historia?» en *¿El fin de la historia? Y otros ensayos* por Francis Fukuyama (México: Alianza Editorial, 2015): 57.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p.23.

<sup>80</sup> Fukuyama afirma que para Hegel el primer fin de la historia habría llegado en 1806 con la victoria de Napoleón sobre las tropas prusianas en la batalla de Jena, pues significó la puesta en práctica de los ideales y valores de la Revolución Francesa plasmados en los principios políticos del Estado Liberal democrático. *Ibid.*, p.25.

de una idea sobre otra. Las ideas son entendidas en el sentido de grandes concepciones unificadoras del mundo, que podrían comprenderse mejor bajo el concepto de *ideología*.

Con esto mente, Fukuyama observa que la democracia liberal acompañada de la economía capitalista de libre mercado se posicionan como *conceptos hegemónicos* en el mundo, pues “ya no queda[n] hoy día ideologías políticas [y económicas] que puedan realmente aparecer como alternativas legítimas y viables a la democracia liberal [y al capitalismo de libre mercado].”<sup>81</sup> Fukuyama defiende su tesis al afirmar que no existen contradicciones fundamentales en la vida humana que no puedan resolverse en el contexto de dupla, capitalismo y democracia liberal.

Así mismo, *El fin de la historia* tampoco se entiende como si todos los países se convirtieran en sociedades democráticas y de libre mercado exitosas, basta sólo con poner un punto final a sus pretensiones ideológicas -políticas y económicas- de presentar formas diferentes y más elevadas de organización en las sociedades humanas. La historia entonces culmina en el momento absoluto, en que resulta triunfadora una forma final y racional de la sociedad y el Estado.

Fukuyama también asegura que tal hegemonía es tan fuerte debido a que ningún país significativo está en contra de ella. Hay que recordar que este ensayo fue escrito hace ya más de tres décadas, un mundo diferente en donde apenas se comenzaban con los cimientos de la democracia liberal, la globalización y con ello el de la economía capitalista de libre mercado.

---

<sup>81</sup> Fukuyama menciona que es difícil distinguir si la democracia trae libre mercado o el libre mercado trae democracia, empero también observa que conforman una dupla consistente en los Estados más importantes a nivel internacional que ponen en la cúspide y como eventual ganadora a la democracia liberal y el capitalismo de libre mercado como ideología máxima en el sistema mundo.

Hoy en día, el mundo ha cambiado y ha logrado consolidarse con un capitalismo transformado por diversas crisis (La gran depresión en 1929, la crisis de la deuda de 1970 y 1980 y la crisis financiera de 2008)<sup>82</sup> y con más países de tendencia democrática.<sup>83</sup>

El ensayo de Fukuyama aún tiene mucho que decir y aportar sobre las ideas unificadoras del mundo. Luego de la crisis de los años sesenta y ochenta, se crearon algunas organizaciones internacionales con el fin de mitigar y discutir sobre estas crisis económicas y financieras que afectan a gran parte de los países, tras esta lógica en 1999, se conforma el G20 en un primer momento con ministros de finanzas y gobernadores de bancos centrales.<sup>84</sup>

Actualmente esta organización internacional está conformada por las 20 economías más importantes en el mundo. En conjunto, los miembros del G20 representan alrededor del 80% de la producción económica mundial, dos tercios de la población mundial y tres cuartos del comercio internacional. A lo largo del año, representantes de los países del G20 se reúnen para discutir temas financieros y socioeconómicos<sup>85</sup> todos ellos con economías más o menos abiertas, pero con una indiscutible tendencia al capitalismo de libre mercado.<sup>86</sup>

En cuanto a su orientación en la forma de gobierno de acuerdo con el Instituto Internacional para la Democracia y Asistencia Electoral (IDEA)<sup>87</sup> Los miembros del G20

---

<sup>82</sup> De acuerdo con David Harvey, las crisis son esenciales para la reproducción del capitalismo, ya que en ellas sus desequilibrios son confrontados, remodelados y reorganizados para crear una nueva versión de su núcleo dinámico. “La crisis arrastra durante tanto tiempo que comenzó con el desplome de la bolsa de 1929, no se resolvió definitivamente hasta la década de 1950, después de que el mundo pasara por la Depresión de 1930 y la guerra global de 1940. De igual manera, la crisis de la que advirtió la turbulencia en los mercados de divisas internacionales en los últimos años de la década de 1960 [...] no se solucionó hasta la década de 1980 [...] por el colapso del sistema monetario internacional [...], hasta la caída del banco de inversiones Lehman Brothers el 15 de septiembre de 2008. David Harvey, *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo* (Ecuador: Traficante de sueños: 2014): 5-6.

<sup>83</sup> Samuel Huntington, *La tercera ola: la democratización a finales del siglo XX* (Madrid: Paidós, 1994): 336.

<sup>84</sup> Vid «About», G-20, acceso el 25 de mayo de 2020, en línea: <https://g20.org/en/about/Pages/whatis.aspx>

<sup>85</sup> Ídem.

<sup>86</sup> De acuerdo con el estudio 2020 Index of Economic Freedom de la fundación The Heritage Foundation en donde anualmente se realiza un estudio sobre la apertura de las economías en los países del globo, considerando doce criterios entre ellos: Derechos de propiedad, carga fiscal, libertad de inversiones, libertad financiera, realizan un índice donde se posicionan las economías con mayor libertad económica y aquellas economías más cerradas. De acuerdo con este índice en el año 2020, la economía con mayor apertura es Singapur con una puntuación de 89.4 sobre 100 mientras que la más cerrada es Corea del Norte con 4.2. Vid Terry Miller, Anthony B. Kim y James M. Roberts. 2020 Index of Economic Freedom (United States of America: The Heritage Foundation, 2020).

<sup>87</sup> El Instituto Internacional para la Democracia y Asistencia Electoral (IDEA Internacional) es una organización intergubernamental que trabaja para apoyar y fortalecer las instituciones y los procesos democráticos en todo el mundo. Tiene oficinas regionales en Europa, América Latina y el Caribe, Asia y el Pacífico, y África y Asia Occidental. La sede central de la organización se encuentra en Estocolmo (Suecia). Vid «Nosotros», Instituto Internacional para la Democracia y Asistencia Electoral, acceso el 20 mayo 2020, <https://www.idea.int/es/sobre-nosotros#node-255626>

pueden considerarse en su mayoría como democracias, exceptuando a China y Arabia Saudita quienes se alejan de esta clasificación; mientras tanto a Rusia se le considera como un régimen híbrido.<sup>88 89</sup> Para un mejor análisis observar la *tabla 1. G20 economías abiertas y régimen político*.

**Tabla 1. G20 - Economías Abiertas y Régimen Político**

Países	Régimen Político	Apertura comercial	Índice de apertura comercial
<b>Arabia Saudita</b>	No Democracia	Moderada	62.4
<b>Alemania</b>	Democracia	Abierta	73.5
<b>Argentina</b>	Democracia	Cerrada	53.1
<b>Australia</b>	Democracia	Completa	82.6
<b>Brasil</b>	Democracia	Cerrada	53.7
<b>Canadá</b>	Democracia	Abierta	78.2
<b>China</b>	No Democracia	Cerrada	59.5
<b>Estados Unidos</b>	Democracia	Abierta	76.6
<b>Francia</b>	Democracia	Moderada	66.0
<b>India</b>	Democracia	Cerrada	56.5
<b>Indonesia</b>	Democracia	Moderada	67.2
<b>Italia</b>	Democracia	Moderada	63.8
<b>Japón</b>	Democracia	Abierta	73.3
<b>México</b>	Democracia	Moderada	66.0
<b>Reino Unido</b>	Democracia	Abierta	79.3
<b>República de Corea</b>	Democracia	Abierta	74.0
<b>Rusia</b>	Régimen híbrido	Moderada	61.0
<b>Sudáfrica</b>	Democracia	Cerrada	58.8
<b>Turquía</b>	Democracia	Moderada	64.4
<b>Unión Europea EU</b>	/	/	/

Fuente: Elaboración propia con datos de las obras anteriormente citadas.

<sup>88</sup> De acuerdo con el informe de IDEA: El Estado de la democracia en el mundo y en las Américas 2019 para considerar un régimen político como Democrático debe cumplir con cinco atributos: 1) Gobierno representativo; 2) Derechos Fundamentales; 3) Control de Gobierno; 4) Administración Imparcial y 5) Participación. Todos ellos con una subclasificación ideal de la democracia. *Vid* IDEA, *El estado de la democracia en el mundo y en las Américas 2019* (Estocolmo: IDEA Internacional: 2019): 9.

<sup>89</sup> *Ibid.*, p. 3.

Formalmente, el mundo es más democrático que nunca. Actualmente 62% de los países alrededor del globo son democracias, frente al 26% en 1975. Esto equivale al 57% de la población mundial viviendo bajo regímenes democráticos, anteriormente del 36% en 1975.<sup>90</sup> De igual manera la reducción de regímenes no democráticos ha disminuido a 20%, del 68% existente hace 45 años. La mayoría de las democracias actuales se establecieron después de 1975 periodo conocido como *la tercera ola de la democracia*.<sup>91</sup>

Mientras tanto desde 1975 las economías de los países -en especial los del G20- han tenido una tendencia a la apertura comercial,<sup>92</sup> al capitalismo de libre mercado. Desde hace diez años, ningún país integrante del G20 ha bajado en su índice de apertura comercial a menos de 50 puntos, todos estos se han mantenido por arriba de este rango, por ende se puede considerar que la tendencia a la apertura comercial se mantiene.

Esta hegemonía es tan clara que a pesar de los múltiples cuestionamientos para con el libre mercado<sup>93</sup> y la democracia liberal<sup>94</sup>, algunos de sus críticos proponen formas alternativas pero moderadas de los mismos. Estas críticas sólo aceptan la maquinaria de estos pensamientos hegemónicos; los más radicales proponen cambiar un par de tornillos, pero no plantean comenzar por algo distinto como existía en el tiempo de los regímenes Socialistas y Fascistas.

Si bien ambos ideales han sido cuestionados, es el capitalismo de libre mercado el que mayores críticas ha cargado durante un periodo más largo. Específicamente por las múltiples contradicciones del sistema, como la de capital-trabajo y capital-naturaleza. Los orígenes del capitalismo de acuerdo a los historiadores<sup>95</sup> parten desde el siglo XV donde comienza a

---

<sup>90</sup> *Ídem*.

<sup>91</sup> Huntington, op.cit.

<sup>92</sup> IDEA, El estado de... op. cit., p.9

<sup>93</sup> Para el caso del libre mercado las propuestas han girado en el cambio de explotación de la naturaleza hacia una forma más planificada pero bajo la misma lógica de crecimiento infinito junto con el mayor consumo. Tal es el discurso de la economía verde, impulsado por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Vid, Gian Carlo Delgado Ramos, Mireya Imaz Gispert y Ana Beristain Aguirre. «La sustentabilidad en el siglo XXI.» *Interdisciplina* 3, n° 7 (2015): 9–21.

<sup>94</sup> En cuanto a la democracia liberal, las diferentes propuestas giran en torno a la mayor participación de la población así como la manera más óptima de tomar decisiones en comunidad, tal es el caso de Chantal Mouffe tras su teoría de democracia radical, Vid Chantal Mouffe, *El retorno de lo político. Comunidad, ciudadanía y pluralismo, democracia radical* (Barcelona: Paidós, 2015). Y Habbermas y la democracia deliberativa, Vid Jürgen Habbermas, «¿Qué significa Política deliberativa?» en *La inclusión del otro* (Barcelona: Paidós, 2008). Ambas propuestas no reniegan de los principios básicos de la democracia liberal, la libertad e igualdad, al contrario sólo los potencializan.

<sup>95</sup> Vid Ferdinand Braudel, *La dinámica del capitalismo* (México: Fondo de Cultura Económica, 2014).



vislumbrar en el Mediterráneo, su historia es larga y compleja, por ende, es necesario tener las bases de la misma para seguir con el análisis de los conflictos que se presentan en el mundo, donde éste juega un papel importante -hegemónico- como se observó en este apartado.

#### 1.4.1 Capitalismo y globalización

Es el capitalismo entendido por David Harvey como “cualquier sistema social y económico que predomina de forma hegemónica los procesos de circulación y acumulación del capital a la hora de proporcionar y configurar las bases materiales, sociales e intelectuales de la vida en común”<sup>96</sup> quizá el fenómeno transformador más significativo en la historia de la humanidad y la civilización. Su evolución es tan compleja que se ha estudiado desde diferentes perspectivas: como un proceso histórico, como proceso dialéctico, como producción social y como un régimen histórico.<sup>97</sup> “Actúa como un sistema complejo, adaptativo, dialéctico, emergente, e histórico. Es decir, un sistema con capacidad de aprender, de mutar de acuerdo con el contexto social político, económico y cultural en el que está inmerso”.<sup>98</sup> Es complicado situar su origen, pues algunos de sus componentes más significativos (la propiedad privada, el dinero, el trabajo asalariado, la apropiación de la naturaleza, el intercambio, etc.) se encuentran presentes desde las civilizaciones más antiguas. empero, algunos de los historiadores concuerdan en que su origen como modo de producción asentado, data del siglo XV.<sup>99</sup>

Fernand Braudel, historiador francés y uno de los miembros más destacados de la Escuela de los Annales, explica que es en ese siglo en donde se comienza a separar el mercado, entre público y privado o en palabras de Braudel el *contra mercado*.<sup>100</sup> De acuerdo con el historiador, la economía de mercado ha acompañado a la humanidad desde un largo tiempo. Los productores, campesinos y artesanos, generalmente acudían a las plazas públicas y vendían sus productos, en su mayoría excedentes, pues una gran parte de la producción era

---

<sup>96</sup> Harvey, Diecisiete contradicciones, *op. cit.* p. 26.

<sup>97</sup> Vid Sebastián Gabriel Olvera Gutiérrez, «Capitalismo como proceso social e histórico» (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018), 33-73.

<sup>98</sup> Maritza Islas Vargas, «Capitalismo monopolista, neoliberalismo y minería: El caso de grupo México» (tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018), 11.

<sup>99</sup> Braudel, *op.cit.*, p.45-85.

<sup>100</sup> *Ibid.*, p.59.

de autoconsumo. La rentabilidad no era muy alta, pero servía para comerciar con otros productores. “El mercado del pueblo podría constituir un buen ejemplo de estos intercambios transparentes, cuyos pormenores conoce todo el mundo de antemano y cuyos beneficios [son] siempre moderados”.<sup>101</sup> El *contramercado* por su parte nace de la búsqueda de maximización de ganancias y acumulación de capital. Esto es posible cuando un privado compra -a muy bajo costo- el excedente del productor, llega al mercado público y vende el producto a un precio que le reditúa ganancias. Es decir, funge como intermediario entre el productor y el consumidor.

Algunos comerciantes itinerantes, recolectores de mercancías, van a buscar a los productores a sus propias casas. Compran directamente al campesino la lana, el cáñamo, los animales vivos, los cueros, la avena o trigo, las aves de corral, etc. O incluso les compraban estos productos por adelantado: la lana antes de que se esquilen a las ovejas, el trigo cuando está apuntando. Un simple papel firmado en la posada del pueblo o en la misma granja cierra el trato. Después, encauzarán sus compras, por medio de carros, bestias de carga o barcos, hacia las grandes ciudades o hacia los puertos exportadores.<sup>102</sup>

Este nuevo mercader se percatará de que las pérdidas serán menores y las ganancias mayores en cuanto sus inversiones estén divididas entre diversas actividades para mitigar sus riesgos. El precio de la zanahoria puede bajar mientras que el cordero se eleva, al mercader le preocupa poco, porque ambas ventas le pertenecen.

El mercader, intermediario o nuevo propietario, evolucionará a la par del capitalismo, muy pronto, traspasará los límites nacionales y se extenderá con los mercados de otras plazas extranjeras. Podrá tener relación e inclusive cercanía con clases aristocráticas y la misma nobleza, lo cual le permitirá pulir sus medios para falsear el juego a su favor. La manipulación del crédito, el fructuoso juego de las monedas buenas contra las falsas.<sup>103</sup> La corrupción y el influyentismo así como las ventajas adquiridas en los negocios -el conocimiento y la superioridad de información- posicionarán a este nuevo actor como eje rector del capitalismo. El gran mercader es apoyado por prácticas históricas, como El Colonialismo, el

---

<sup>101</sup> *Ibid.*, p.57.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 59 -60.

<sup>103</sup> Las buenas monedas de oro y plata se destinaban a las grandes transacciones, al Capital; y las de cobre a los pequeños salarios y a los pagos cotidianos, al Trabajo. Braudel, *op. cit.*, p.64.

Imperialismo, la Acumulación Originaria y el Trabajo Esclavo. Características del siglo XV al XIX.

Ya en el siglo XIX con los avances tecnológicos, la apertura comercial, el crecimiento de la mano de obra, así como diversos conflictos bélicos;<sup>104</sup> los mercaderes de altos vuelos “no se limitaban, por así decir, a una sola actividad: es comerciante, claro está, pero nunca de un solo ramo, sino que, según las ocasiones, es a la vez armador, asegurador, prestamista, prestatario, financiero, banquero e incluso empresario industrial o exportador agrícola”.<sup>105</sup> Este mercader o ya conocido como capitalista, de igual manera intentará eliminar a la competencia, asegurando el liderazgo del mercado. Al realizar dicha campaña el capitalismo se transformará de uno competitivo a uno monopolista. La posibilidad y necesidad de absorber empresas o fusionar las mismas, permitirá la concentración, así como centralización de los capitales.

Los avances tecnológicos junto con los cambios históricos desde el siglo XVII hasta el XIX dentro de la Revolución Industrial, sientan las bases del capitalismo como modo de producción considerando sus elementos vivos constitutivos, aquellos de los que se apropia y hace uso: la naturaleza y el trabajador. Esta apropiación trae consigo múltiples conflictos, tanto sociales (revueltas, manifestaciones e inclusive movimientos sociales)<sup>106</sup> como problemas ecológicos<sup>107</sup> por la depredación hasta ahora nunca antes vista de la naturaleza<sup>108</sup> en donde las materias primas extraídas de antiguas colonias<sup>109</sup> o inclusive nuevas, cruzaron miles de kilómetros para ser transformadas en alguna fábrica en Londres; el uso del carbón tanto mineral como natural, así como la explotación de gas y luego el petróleo creció a niveles exponenciales.<sup>110</sup>

El siglo XIX también se caracteriza por el proceso de mundialización o globalización ya gestante. Las economías Europeas clamaban por la apertura comercial; países como

---

<sup>104</sup> Eric Hobsbawm, *La era del capital: 1848-1875* (Buenos Aires: Biblioteca E. J. Hobsbawm de Historia Contemporánea, 2010).

<sup>105</sup> Braudel *op. cit.*, p.66.

<sup>106</sup> Vid Charles Tilly, *Los movimientos sociales, 1768-2008. Desde sus orígenes a Facebook* (Barcelona: Editorial Crítica, 2010) 45-85.

<sup>107</sup> John Bellamy Foster, *La ecología de Marx, Materialismo y naturaleza* (España: Ediciones de Intervención cultural/ El viejo Topo, 2000).

<sup>108</sup> Eduardo Galeano, *Las venas abiertas de América latina* (México: Siglo XXI, 2015): 83-175.

<sup>109</sup> *Ídem.*

<sup>110</sup> Hobsbawm *op. cit.*, p. 48-49.

Alemania y Suiza implementaron la eliminación de los gremios; Inglaterra y Francia intentaban comerciar con sus antiguas colonias; el Estado intervenía cada vez menos en la economía privada, cualquier patrón, tenía la libertad de elegir cuánto y de qué forma explotar una mina por ejemplo.<sup>111</sup> Todo ello de la mano de Tratados de libre Comercio así como zonas monetarias en donde se unificaran varias divisas europeas en una sola moneda para ser utilizada en todos los Estados miembro.<sup>112</sup>

La completa libertad comercial era un objetivo y un deseo. “Sólo Estados Unidos, cuya industria confiaba grandemente en un mercado interior protegido y muy poco en las exportaciones, continuó siendo un baluarte del proteccionismo, y aun así se produjo allí también una ligera mejoría a principios de la década de 1870”.<sup>113</sup>

Tras la lógica de que la liberación creaba el progreso, la libre empresa capitalista floreció de forma impresionante. Las restantes barreras institucionales que se oponían al movimiento libre de los factores de producción, la empresa libre y a todo lo que posiblemente podría impedir su operación rentable, cayeron ante una embestida furiosa realizada a nivel mundial. Este levantamiento general de barreras resulta tan singular porque no se limitó a los Estados en los que triunfaba o siquiera influía el liberalismo político. Fue más complicado en los restaurados principados y monarquías absolutistas de Europa que en Inglaterra, Francia y los Países Bajos. Ya que en aquellos quedaba todavía mucho que eliminar.

Este proceso de expansión y homogeneización del modo de producción capitalista, así como la liberación del mercado dio paso a lo que Braudel llama *economía-mundo*, entendido como “la economía de sólo una porción de nuestro planeta, en la medida en que éste forma un todo económico”<sup>114</sup> el historiador afirma que la *economía-mundo* también puede definirse como una triple realidad pues: i) Ocupa un espacio geográfico determinado; ii) Acepta siempre un polo, un centro representado por una ciudad dominante;<sup>115</sup> iii) Se divide en zonas sucesivas, centro y periferias. Braudel explica todo esto dentro de tres conferencias que presentó en la Universidad de Johns Hopkins, Estados Unidos, en 1977. Luego de ello,

---

<sup>111</sup> *Ídem.*

<sup>112</sup> Por ejemplo la unión monetaria Latino-Francesa en el siglo XIX la cual fue un intento por unificar varias divisas europeas en una sola moneda que pudiera ser utilizada en todos los Estados miembros, en una época en la que la mayoría de las monedas nacionales estaban aún compuestas de oro y plata.

<sup>113</sup> Hobsbawm *op. cit.*, p. 49.

<sup>114</sup> Braudel *op. cit.*, p. 87.

<sup>115</sup> Es tras la crisis de 1929 que el centro económico mundial pasará de Londres -quién lo había poseído durante más de un siglo- al otro lado del Atlántico, en Nueva York.

éstas son recopiladas en un libro llamado: *La dinámica del capitalismo*, publicado en 1985. Por ende no se consideraría lo ocurrido, algunos pocos años después, *el fin de la historia* (véase en el apartado anterior) explicado por Francis Fukuyama. La caída de la URSS, reconfiguraría la *economía-mundo* con la adición de muchos de los países del antiguo bloque soviético al libre mercado.

*Grosso modo* así es como se ha comportado el desarrollo del capitalismo durante poco menos de cinco siglos, sus transformaciones así como los sujetos principales dentro del sistema complejo que comprende, cambiarían exponencialmente a mitad del siglo XX, con el proceso de globalización<sup>116</sup> o en palabras de Ulrich Beck *globalismo*<sup>117</sup> que hace referencia a aquella ideología que pugnaba por el libre mercado a partir de la visión neoliberal, donde el mercado asume funciones por encima de los gobiernos, los postulados están anclados a los principios del capitalismo de libre mercado: la mundialización del comercio, la apertura de los mercados internacionales junto con sus productos, servicios y mano de obra.

El neoliberalismo de acuerdo con Fernando Escalante es un “programa intelectual, un conjunto de ideas acerca de la sociedad, la economía, el derecho, y es un programa político, derivado de esas ideas”.<sup>118</sup> Como programa político promovió una serie de leyes, arreglos institucionales, criterios de política económica, fiscal, derivados de aquellas ideas, con las que se logró contrarrestar el colectivismo en aspectos muy concretos. El neoliberalismo, de la mano de sus promotores, dio cuenta que el mercado no es un hecho natural -tal y como lo concebían los liberales clásicos- si no que:

tiene que ser creado, apuntalado, defendido por el Estado. Es decir que no basta con la abstención, no basta con el famoso *laissez-faire*, dejar ser, para que emerja y funcione. En consecuencia de ello, al Estado le corresponde un papel mucho más activo del que suponían los liberales de los siglos anteriores, El programa neoliberal, contra lo que imaginan algunos de sus críticos, y contra lo que proclaman algunos de sus propagandistas, no pretende eliminar al Estado, ni reducirlo a su mínima

---

<sup>116</sup> Estoy conciente que es complicado encasillar al concepto globalización, pues no sólo es un proceso -de acuerdo con algunos autores- existente desde el siglo XV sino que también afecta a múltiples esferas de las relaciones entre la sociedad, cultural, social, política etc. Sin embargo el concepto que me interesa profundizar tendrá un enfoque claro a la globalización económica sobre todo a al *globalismo* que expresa Ulrich Beck.

<sup>117</sup> Cfr Ulrich Beck, *¿Qué es la globalización? Falacias al globalismo, respuestas a la globalización*, (Barcelona: Paídos).

<sup>118</sup> Fernando Escalante Gonzalbo, *Historia mínima del neoliberalismo* (México: Colegio de México, 2015): 13.

expresión, sino transformarlo, de modo que sirva para sostener y expandir la lógica del mercado o sea que los neoliberales necesitan un nuevo Estado, a veces un Estado más fuerte, pero con otros fines.<sup>119</sup>

Tal y como lo reconoce Escalante, el neoliberalismo que se vive y se vivió, no es traducción directa a un orden institucional, es decir, no es la mera materialización de las ideas que expresaron sus teóricos más reconocidos, Friedtich Hayek, Milton Friedman, Luis Rougier, Wilhelm Röpke, Gary Becker etc., sino, una variante de las mismas. Empero no por ello se pueden ignorar las múltiples críticas que tiene en su haber,<sup>120</sup> pues junto con el periodo de *globalismo* está puntualizado las grandes crisis que trajo consigo, tanto políticas, sociales, ambientales y sobre todo económicas.<sup>121</sup>

El cambio más dramático con esta nueva forma de unificar el mundo, tuvo lugar en los años ochenta, durante el gobierno de Ronald Reagan y Margaret Thatcher, quienes predicaron la ideología del libre mercado en los Estados Unidos y el Reino Unido respectivamente. La reproducción de esta visión fue posible gracias a instituciones internacionales cuyo fin era lograr la estabilidad económica a partir de acción colectiva global quienes conminaban a los demás países a seguir sus postulados económicos. Estas organizaciones son principalmente el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) -creados en 1944 y 1945 respectivamente- quienes “se convirtieron en nuevas instituciones misioneras, a través de las cuales esas ideas fueron impuestas sobre los reticentes países pobres que necesitaban con urgencia sus préstamos y subvenciones.”<sup>122</sup> Estos organismos tenían como tarea asegurar a los países que:

El nuevo sistema económico les brindaría una prosperidad sin precedentes, [pero] en vez de ello, generó una pobreza sin precedentes; en muchos aspectos, para el grueso de la población, la economía de mercado se ha revelado incluso peor de lo que habían predicho sus dirigentes comunistas. [...] Los críticos de la globalización acusan a los

---

<sup>119</sup> *Ibid.*, p.16.

<sup>120</sup> Vid Atilio Borón, *Socialismo del siglo XX. ¿Hay vida después del neoliberalismo?* (Buenos Aires: Ediciones Luxemburgo, 2008); Juan Carlos Monedero, « Los socialismos del siglo XXI: Reinventar la teoría política a la luz de la práctica revolucionaria » en *Volver al futuro, la búsqueda de un socialismo latinoamericano*, Gustavo Ayala Cruz ed. (Quito: Tierra, 2008).

<sup>121</sup> Vid Joseph E. Stiglitz, *El malestar de la globalización* (México: Debolsillo, 2016).

<sup>122</sup> *Ibid.*, p.50.

países occidentales de hipócritas, con razón: forzaron a los pobres a eliminar las barreras comerciales, pero ellos mantuvieron las suyas e impidieron a los países subdesarrollados exportar productos agrícolas, privándolos de una angustiosa necesaria venta vía exportaciones.<sup>123</sup>

El neoliberalismo permitió eliminar las trabas del estado nacional como el proteccionismo. Actualmente junto con la cada vez más recurrente tendencia de tratados de libre comercio, el capital y sus insumos se movieron de manera impresionante alejándose de la poca competencia que se tenía. La constante disolución de la competencia entre productores medianos y pequeños que conformarían a las amplias estructuras monopólicas se encuentra vinculado a cinco procesos:

1. Innovación en maquinaria y formas de producción (tecnología aplicada).
2. Aumento de la composición orgánica del capital, mayor inversión.
3. Apertura de mercados no desarrollados a las competencias internacionales.
4. Normas, leyes y controles de los Estados más laxos.
5. Apoyo de organismos internacionales así como de tratados internacionales.

Los oligopolios y monopolios se han transformado con una centralización y acumulación exponencial del capital, a través de la fusión y adquisición de capitales ya existentes. El incremento de la porción de capital que cada corporación tiene bajo su control provee de estabilidad y poder en el momento de tomar decisiones en un nivel regional. La corporación gigante nace como una:

unidad organizativa capaz de vincular a múltiples compañías subsidiarias con presencia en numerosos territorios y en diversas ramas económicas bajo intereses y prácticas comunes. La fortaleza estructural de las corporaciones, se desprende justamente del hecho de que funcionan como un conjunto de empresas que, concentradas en una misma firma, operan en diversos espacios económicos (*conglomerado multifuncional*) y geográficos (*conglomerado multinacional*) donde los riesgos de inversión se reparten entre cada una de sus filiales.<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>124</sup> Islas Vargas, *op. cit.*, p. 26.

Es una expresión avanzada que se centra en firmas transnacionales, multidivisionales, integradas y organizadas de manera vertical y horizontal o como conglomerado, llegando a una dimensión que ningún capitalista individual podría. Por medio de una compleja red de acciones, controlan la economía productiva mundial.

La estructura de la red de control de las empresas transnacionales afecta la competencia del mercado global y la estabilidad financiera. Esta red fue estudiada por primera vez a nivel internacional por Stefania Vitali, James B. Glattfelder y Stefano Battiston, quienes realizaron “la primera investigación de la arquitectura de la red de propiedad internacional, junto con el cómputo del control de cada jugador global”.<sup>125</sup> Se encontró que las corporaciones forman una estructura de corbata de lazo gigante y que una gran parte del control fluye a un pequeño núcleo de instituciones financieras muy unidas. Este núcleo puede verse como una *súper-entidad*. Para ser exacto, 147 empresas transnacionales controlan casi 40% de la economía productiva mundial. Y en una porción distinta, 737 corporaciones transnacionales controlan el 80% del valor de la economía mundial.<sup>126</sup>

Esta concentración de capitales ha generado desigualdad y asimetría entre la población sin precedentes.<sup>127</sup> En todas partes del mundo, los ricos se están haciendo cada vez más ricos a una velocidad impresionante dando paso a la conformación de una plutocracia cada vez más poderosa tanto a escala nacional como en el mundo entero.

Los cien multimillonarios más ricos del mundo (de China, Rusia, India, México e Indonesia, tanto como de los centros tradicionales de riqueza de América del Norte y Europa) añadieron 240 millardos de dólares a sus arcas solo en 2012 (suficiente, calcula Oxfam, para terminar con la pobreza mundial de un día para otro).<sup>128</sup>

Por su parte, en un estudio más reciente, Oxfam asegura que la brecha entre pobres y ricos alcanzó nuevas cotas en el año 2015. De acuerdo con sus datos, el “1% más rico de la

---

<sup>125</sup> Stefania Vitali, James B. Glattfelder y Stefano Battiston, «The Network of Global Corporate Control » en *PLos ONE* no. 10 (octubre, 2011).

<sup>126</sup> Cfr Updin B, *The 147 Companies That Control Everything*.

<sup>127</sup> Thomas Piketty, *El capital del siglo XXI* (México: Fondo de Cultura Económica, 2014).

<sup>128</sup> Harvey, *Diecisiete...*, *op. cit.*, p.7-8.



población mundial acumula más riqueza que el 99% restante”.<sup>129</sup> La problemática con tal concentración es fácilmente deducible, pues afectará el modo de organización social en el que se vive, tal y como lo considera Thomas Piketty: “la cuestión de la desigualdad y la redistribución está en el centro del conflicto político”.<sup>130</sup> Y como veremos en este trabajo, traerá conflictos entre dos posturas de ver y concebir el mundo.

#### 1.4.2 Capitalismo en crisis y capitaloceno a un paso del conflicto

Si el capitalismo trae desigualdad sin precedentes, así como asimetrías entre los beneficios, tanto locales como globales, entonces ¿por qué su implementación sigue en marcha?, esta pregunta tiene diferentes y múltiples posibles respuestas, Francis Fukuyama diría que se debe que no existen contradicciones fundamentales en la vida humana que no puedan resolverse en el contexto del capitalismo de libre mercado (véase en el apartado 1.4), otra hipótesis también es que los discursos más aceptados son los de los defensores de este sistema.

El capitalismo ha logrado asociarse al desarrollo, entendido como: los avances y progresos en el campo económico y social. La Real Academia Española, por ejemplo, presenta al desarrollo como “una acepción económica entendida como la evolución de una economía hacia mejores niveles de vida”,<sup>131</sup> De ahí que no es sorpresa que para las personas el capitalismo pueda ser entendido como progreso, bienestar, modernización, crecimiento económico, social, cultural o político.

Después de la Segunda Guerra Mundial se popularizó el término *economía de desarrollo* al ser presentado como respuesta práctica frente a desafíos tan complejos como la pobreza y la distribución de la riqueza. En aquel momento “se distinguieron por un lado los países desarrollados, y por el otro, las naciones subdesarrolladas (entre ellas América Latina)”.<sup>132</sup> La propuesta por parte de las grandes potencias, en especial Estados Unidos, era que estos países *atrasados* o *subdesarrollados* debían seguir los mismos pasos que las naciones industrializadas.<sup>133</sup> La idea de desarrollo quedó entrelazada con el crecimiento

---

<sup>129</sup> Oxfam, «Una economía al servicio del 1%» en *Informe Oxfam* (enero, 2016).

<sup>130</sup> Thomas Piketty, *La economía de las desigualdades, cómo implementar una redistribución justa y eficaz de la riqueza* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2015): 8.

<sup>131</sup> Gudynas, Desarrollo, extractivismo... op. cit., p.22.

<sup>132</sup> *Ídem.*

<sup>133</sup> Cfr Gustavo Esteva « Development » en *The development dictionary: A Guide to Knowledge as Power*, Wolfgang Sachs ed, (Londres: Zed Books: 1992): 22.

económico. Como se vio anteriormente esta tarea fue posible, gracias a imposiciones e inclusive el apoyo de organismos internacionales como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional quienes implementaban su agenda económica a aquellos países escépticos con tal propuesta.

Celso Furtado economista brasileño, apuntó que la idea concebida de que los pueblos pobres algún día podrían disfrutar de las formas de vida de los actuales pueblos ricos fue utilizada para:

Movilizar a los pueblos de la periferia y llevarlos a aceptar enormes sacrificios, para legitimar la destrucción de formas de cultura arcaicas para explicar y hacer comprender la necesidad de destruir el medio físico, para justificar formas de dependencia que refuerzan el carácter predatorio del sistema productivo.<sup>134</sup>

A mediados del siglo XX el crecimiento económico y el desarrollo parecían ser lo mismo. Walt Whitman Rostow, economista y político estadounidense creyente de la eficacia del capitalismo y la libre empresa aseguraba que el crecimiento económico seguiría una serie de etapas en donde los rezagados debían inspirarse y repetir el ejemplo de economías avanzadas. Para él y otros autores el tema central era el crecimiento económico y no la distribución, y desde ese tipo de posturas se aceptó la insistencia en apelar a indicadores como el Producto Interno Bruto (PIB) convirtiéndolo en una meta en sí mismo. Es así como a principios de la segunda mitad del siglo XX la visión del desarrollo como un proceso evolutivo lineal, principalmente económico y guiado por distintas versiones de eficiencia y rentabilidad económica se cimentó como objetivo y ruta a seguir por todas las naciones.

La economía de desarrollo convencional no contemplaba adecuadamente las situaciones históricas ni las relaciones de poder asimétricas entre naciones o inclusive empresas, por lo que predominó una constante entre centro periferia y con ello el *dependentismo* entre economías periféricas y centrales. De igual forma se consideraba al crecimiento económico como expresión de progreso material, por lo que su lógica estaba respaldada en lo que se puede considerar una contradicción, pues apuesta a un crecimiento económico infinito en un planeta finito. En general, esta postura otorga un gran papel a la

---

<sup>134</sup> Cfr Celso Furtado, *El Desarrollo económico: un mito*, (México: Siglo XXI Editores, 1975).

industrialización, reclama mayor eficiencia en la apropiación de los recursos naturales y el trabajo expropiado de grupos vulnerables.

América Latina se caracterizó por tener economías donde coexistían sectores “avanzados” junto con otros “atrasados” y de subsistencia. Eran economías especializadas en exportar productos primarios con un modelo de economías de enclave. Esto dio lugar a relaciones asimétricas entre un centro (ocupado por países mayormente industrializados) y periferias, conformadas por países *subdesarrollados*. Se asumió que el mercado generaría casi espontáneamente el camino hacia el desarrollo; la planificación y la intervención estatal no tenían sentido, y además podrían ser peligrosas.

Tras la crisis financiera de 2008 que conmocionó a los Estados Unidos y a gran parte de los mercados globales, los inversionistas privados presionaron la agenda política internacional para encontrar y promocionar nuevas formas de negocios provechosos. La crisis financiera condujo a la caída de los antiguos activos lucrativos, por ejemplo, el mercado inmobiliario o inclusive los ingresos de petroleros. Retomando la idea de crecimiento perpetuo, los inversionistas, junto con voces neoliberales<sup>135</sup> de instituciones como el BM y el FMI, así como casi todos los bancos de desarrollo promovieron la idea de los proyectos de mega-infraestructura, que son principalmente:

Importantes proyectos de ingeniería, sistemas complejos que normalmente son conducidos por un patrocinador, pero incluyen a otros participantes como reguladores, banqueros y prestamistas. Estos proyectos pueden ser de muchos tipos: autopistas, líneas de ferrocarril, puertos, aeropuertos, plantas de procesamiento industrial, petróleo, conductos de gas o depósitos para grandes empresas y otros sistemas de producción de energía. [...] como Fyvbjerg señala, los megaproyectos son, a gran escala, complejas iniciativas que normalmente cuestan mil millones de dólares o más, llevan muchos años para desarrollarse y construirse implican múltiples partes públicas interesadas y privadas, son transformacionales e impactan en millones de personas.<sup>136</sup>

---

<sup>135</sup> Stiglitz... *op. cit.* 113-236.

<sup>136</sup> Nicola Scherer, Alfons Pérez y Davide Panadori, *Mega-infraestructura como mecanismo de endeudamiento: El riesgo de deuda ilegítima, ecológica y de género* (Barcelona: Observatori del Deute en la Globalització, 2017):2.

Por la alta rentabilidad económica los megaproyectos se convirtieron en los activos favoritos para inversores internacionales y compañías multinacionales puesto que se pueden obtener beneficios constantemente por un largo plazo. Los más fervientes defensores aseguran que: “el crecimiento económico, y por ello el retorno de las inversiones más los beneficios vienen casi de manera natural, ya que las grandes infraestructuras permiten grandes extracciones de energía, material, y, lo que es crucial, un transporte eficiente a áreas de producción y consumo de ciertos países industrializados”.<sup>137</sup> Su particularidad es que son grandes proyectos extractivos que involucran una gran inversión, tiempo de desarrollo, ejecución y una alta complejidad tecnológica, jurídica y ambiental, por ello en gran medida su financiamiento se logra a partir de Alianzas Público Privadas (APP) de las que está de más decir no tiene voz ni voto el ciudadano común.

Tras este nuevo discurso, las economías post-crisis de los países ricos, presentaron a los ciudadanos a los mega-proyectos como la solución al estancamiento y al crecimiento tan deseado en un periodo con tanta incertidumbre. Esta propuesta no tardaría en expandirse a economías en desarrollo como América Latina quien ocupa el cuarto lugar en gastos proyectados en infraestructura en billones de dólares hacia 2030.<sup>138</sup>

Tras estas posturas extractivistas se debe recordar que actualmente se acepta que existe una erosión progresiva en los sistemas biogeoquímicos que soportan la vida en el planeta, debido, en su mayoría, a la acción del ser humano. Estas afectaciones son de tal grado, que pueden percibirse a escala global, inclusive algunos geólogos hablan de una nueva era, el *Antropoceno*<sup>139</sup>. Ante esta postura existen otras voces que proponen dar un giro del *Antropoceno* al *Capitaloceno* para identificar a aquellos actores que “nos están llevando al desastre” es decir los capitalistas y su necesidad de extracción y uso de energía fósil sin restricciones,<sup>140</sup> esto se describe de la siguiente manera:

---

<sup>137</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>138</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>139</sup> Andreas Malm, « The Anthropocene Myth. Blaming All of Humanity for Climate Change Lets Capitalism Off the Hook » en *Jacobin*, (30 de marzo. 2015) Disponible en línea: <https://www.jacobinmag.com/2015/03/anthropocene-capitalism-climate-change/> Consultado el 08 de junio de 2020.

<sup>140</sup> Andreas Malm y Alf Hornborg « The Geology of Mankind? A Critique of the Anthropocene Narrative » en *The Anthropocene Review*, vol. 1, no. 1, (2014): 62-69.

El capitaloceno está relacionado con procesos extractivos de larga duración que han producido la intensificación de la explotación, expulsión y desposesión, con procesos paralelos de desterritorialización-reterritorialización, y aumento de desigualdades entre seres humanos y entre humanos y no humanos, causadas por las concepciones que los diferencian, basada en la noción binaria de naturaleza-cultura y también asociadas a procesos de creación, apropiación y globalización de las naturalezas.<sup>141</sup>

En ese sentido, los megaproyectos, así como proyectos extractivistas se entienden como procesos asociados al cambio climático y degradación ambiental, consecuentes de acaparamientos de recursos, despojos ambientales y territoriales, así como implicaciones culturales y sociales en el incremento de desigualdades socioambientales. Junto con el crecimiento de la población y con ello, de consumo y búsqueda de *desarrollo*.

A principios del siglo XXI, los niveles de extracción se posicionaron “en un total de recursos naturales entre 48.5 y 60 mil millones de toneladas anuales (más de una tercera parte biomasa, 21% combustibles fósiles y 10% minerales), al tiempo que un 10% de la población mundial más rica acaparó 40% de la energía y 27% de los materiales.”<sup>142</sup> También se habla de los conflictos que generan tales perturbaciones en el medio natural, por cada medio grado de calentamiento, dicen, las sociedades verán entre un 10 y 20% de incremento en la probabilidad de conflictos armados.<sup>143</sup> Estas problemáticas junto que las que traen consigo han despertado los viejos debates sobre, los límites planetarios, las asimetrías de poder, así como los impactos socio-ambientales que recaen en poblaciones vulnerables.

Esta es la antesala a un tipo característico de conflicto, donde se disputará no sólo por el acceso, uso y control de la naturaleza sino también por el derecho a decidir sobre los territorios, de respetar formas de relacionarse con dicho sistema natural, con lenguajes de valoración entre otras cosas. Esto es, el conflicto ecológico-distributivo.

---

<sup>141</sup> Astrid Ulloa , « Dinámicas ambientales y extractivas en el siglo XXI: ¿es la época del Antropoceno o del Capitaloceno en Latinoamérica?» en *Desacatos* no. 54 (mayo-agosto, 2017): 67.

<sup>142</sup> Delgado Ramos, *et al*, *op. cit.*, p.9-21.

<sup>143</sup> David Wallace-Wells, « La tierra inhabitable.Hambruna, colapso económico, un Sol que nos cocina: lo que el cambio climático podría desencadenar -más pronto de lo que imaginas- » en *Energía sur*, (Uruguay: CLAES, 2017): 20. Disponible en línea: <http://energiasur.com/la-tierra-inhabitable/> Consultado el 12 de junio 2020.

## 1.5 Conflicto ecológico-distributivo en el campo de la ecología política

Desde la estructuración e implementación del discurso hegemónico capitalista desarrollista, posterior a la Segunda Guerra Mundial y consolidado en la era neoliberal, los discursos disidentes se alzaron. Algunas luchas ambientalistas comenzaban a surgir en el viejo mundo como movimientos sociales<sup>144</sup> en su mayoría luchas autonomistas y emancipatorias de la lógica capitalista.

A partir de los años sesenta ciertos grupos comenzaban a organizarse en defensa del medio ambiente, para la década siguiente, de acuerdo con la Agencia para la Protección del Medio Ambiente, en Estados Unidos, se encontraban cerca de “20,000 asociaciones protectoras de la naturaleza [por ejemplo], [...] La organización internacional de los amigos de la tierra con sede original en San Francisco, California, pronto se extendió en París, Londres y otras ciudades del resto del mundo”<sup>145</sup> las principales quejas eran contra la contaminación, la industria nuclear o inclusive, para celebrar el simplemente el *Earth Day* (Día de la Tierra).

Mientras tanto las Naciones Unidas y como parte de su programa *Década del Desarrollo de las Naciones Unidas: Propuesta para la Acción* de 1962, la agenda regresó a preguntarse si el *desarrollo* lo era todo, optaron por separarlo del *crecimiento* y con ello diferenciar los aspectos cualitativos y cuantitativos del mismo. A su vez se propuso ampliar las cuestiones sociales y culturales y no solo las económicas. En la misma década, por su parte, académicos como E. J. Misham hablaba sobre los *efectos de derrame* que trae el crecimiento económico. Tal es el caso del aumento de la urbanización, la migración, el incremento en demanda de servicios o inclusive el excesivo uso del automóvil,<sup>146</sup> otros autores como J. Galbraith alertaban sobre la opulencia y las desigualdades. Por su parte Hirsch apuntaba a los límites *sociales* del crecimiento.<sup>147</sup>

En 1972, resonaron las alertas ambientales de la década pasada, bajo el objetivo de analizar las tendencias globales de crecimiento (y con ello de población mundial, industrialización, producción de alimentos y explotación de recursos naturales), el

---

<sup>144</sup> Víctor Manuel Toledo « Ecologismo y ecología Política » en *Nexos* (septiembre, 1983). Disponible en línea en: <https://www.nexos.com.mx/?p=4239>

<sup>145</sup> *Ibid.*, p.4.

<sup>146</sup> Vid Ezra J. Mishan, *Los costes del desarrollo económico*, (Barcelona: Orbis, 1983).

<sup>147</sup> Guydinas, *op. cit.* p.24.

*Massachusetts Institute of Technology* (MIT) con auspicio y petición de los empresarios del Club de Roma presentaron el reporte: *Los límites del crecimiento*.

El informe fue crítico a la idea clásica de desarrollo como crecimiento ilimitado, pero quizá su postulado más sorprendente radicaba en los límites planetarios propuestos a cien años. Una variable que considerar para la tendencia de industrialización, contaminación y consumo,<sup>148</sup> en donde el resultado más probable sería un súbito e incontrolable deceso poblacional y de la capacidad industrial. No es sorpresa que fuera tan criticado desde la derecha y la izquierda, inclusive al documento se le tildó de ser Neomalthusiano.

Fue también en aquel año que se convocaría a la primera *Cumbre de la Tierra* donde se decidió crear el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) bajo la idea de promover acciones conjuntas a escala internacional por el medio ambiente.<sup>149</sup>

A finales de los ochenta, se publicó el Informe de Burntland bajo el nombre *Nuestro Futuro Común*; dicho informe se puede considerar como el inicio de la conformación del discurso de la sustentabilidad y la importancia de las decisiones de los gobiernos para el uso regulado de sus recursos. El informe introduce a la discusión el concepto del *desarrollo sustentable* entendido como "... la capacidad para satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades".<sup>150</sup> El PNUMA junto con otros actores internacionales, relacionaron el desarrollo sustentable con el crecimiento económico, si bien hablaba por un lado de las limitaciones de recursos ambientales, por el otro aseguraba que bajo la gestión adecuada de los estados, junto con la tecnología y la organización social se puede dar paso a una nueva era de crecimiento económico. Esta visión recuperada de crecimiento infinito en un planeta finito volvió a aparecer diez años después en el informe de *Cambio Global y Desarrollo Sustentable* donde se aclaraba que el desarrollo sustentable consistía en:

una aproximación integrada a la toma de decisiones y elaboración de políticas, en la que la protección ambiental y el crecimiento económico a largo plazo no son incompatibles, sino

---

<sup>148</sup> Willem L. Oltmans (comp), *Debate sobre el crecimiento*, (México: FCE, 1975): 11.

<sup>149</sup> Vid « sobre nosotros », ONU programa para el medio ambiente, acceso el 21 de junio de 2020 disponible en: <https://www.unenvironment.org/es/sobre-el-programa-de-la-onu-para-el-medio-ambiente/por-que-nuestro-trabajo-es-importante>

<sup>150</sup> United Nations, *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, (ONU: 1987).

complementarios, y más allá, mutuamente dependientes: solucionar problemas ambientales requiere recursos que sólo el crecimiento económico puede proveer, mientras que el crecimiento económico no será posible si la salud humana y los recursos naturales se dañan por el deterioro ambiental.<sup>151</sup>

Actualmente el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) promueve los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) que se gestaron en la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo sostenible en Río de Janeiro en 2012. Su propósito es “crear un conjunto de objetivos mundiales relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos con que se enfrenta nuestro mundo”.<sup>152</sup> Estos objetivos escalaron al año 2015 concentrando 17 ejes de acción que adoptaron todos los Estados Miembro en el mismo año como objetivo a 2030, esto es, un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

Los ODS así como el programa en general, sigue la misma corriente que hace casi cuatro décadas, el crecimiento económico -sustentable- como medio para mitigar las crisis sociales y ambientales son la punta de lanza que direcciona su proceder, deja detrás las asimetrías y cuestiones geopolíticas que serán consideradas por grupos vulnerables y regiones históricamente desiguales en el planeta, como lo es América Latina.

En América Latina se capturó y aceptó gran parte de las críticas existentes, principalmente aquellas sobre los límites planetarios y la afectación al sistema natural. En un primer momento se puso especial atención en los debates promovidos por Raúl Prebisch, académico y economista de origen argentino, quien bajo su postura del estructuralismo, puso énfasis en la estructura heterogénea de las economías latinoamericanas, en donde coexistían sectores muy avanzados con otros atrasados de subsistencia. Prebisch junto con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en 1949 desarrollaron la teoría latinoamericana del empeoramiento de la relación de intercambio, con la que debatieron la idea del *intercambio desigual* que oculta el libre comercio, esta teoría explicaba:

---

<sup>151</sup> United Nations. «Global change and sustainable development: critical trends » en *Report of the Secretary-General. Economic and Social Council E/CN.17/1997/3*, (Abril 1997).

<sup>152</sup> Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo «Objetivos del desarrollo sostenible: Antecedentes », acceso el 21 de junio de 2020 disponible en: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/background.html>



que los aumentos de productividad en el sector de exportación de materias primas (mayor producción por trabajador gracias al cambio técnico) se traducían en descenso de precios, ya que había muchos competidores internacionales que exportaban las mismas materias primas (a pesar de los intentos de formar carteles) y, por otro lado, como señalaron economistas marxistas, los trabajadores eran pobres y vendían su trabajo barato, mientras que las importaciones de productos manufacturados no bajaban de precio en proporción a los aumentos de productividad, ya que la estructura del mercado era más oligopolista y, además, los trabajadores, sindicalizados y sin apuros económicos, al estar bien pagados conseguían aumentar sus salarios por lo menos en proporción al aumento de la productividad.<sup>153</sup>

Esta teoría abriría paso años más tarde a *la teoría de la dependencia*<sup>154</sup> que comenzó a ganar fuerza en la región. Bajo el postulado principal en el que aseguraba que el subdesarrollo es un producto del capitalismo -y en buena medida resultado del colonialismo e imperialismo-, y no una fase anterior al desarrollo.

La teoría de la dependencia ponía a las situaciones históricas y las relaciones de poder en primer plano, contrario a la economía del desarrollo convencional. “Si bien todas estas posturas heterodoxas criticaban ácidamente la marca del desarrollo en su tiempo, de todas maneras repetían ideas básicas: como la importancia de crecimiento económico como expresión del progreso material”.<sup>155</sup> En general se enfocaban en: el gran papel de la industrialización, mayor eficiencia en la apropiación de los recursos naturales, mayor distribución de los beneficios, mejores relaciones internacionales y una mayor incidencia del Estado en la participación de la explotación de los recursos nacionales.

Esta idea siguió tomando fuerza en los debates Latinoamericanos. En 1975 se presentó un modelo alternativo coordinado desde la fundación Bariloche, y liderado por Amílcar O. Herrera bajo el nombre de: *¿Catástrofe o Nueva Sociedad? Modelo Mundial Latinoamericano*. El modelo sostiene que “los problemas no son físicos sino sociopolíticos, y están basados en la desigualdad de la distribución del poder tanto internacional como dentro de los países”.<sup>156</sup> Como solución se propuso una sociedad básicamente socialista, basada en

---

<sup>153</sup> Joan Martínez-Alier y Jordi Roca Jusment, *Economía ecológica y política ambiental*, (México: FCE, 2013): 520.

<sup>154</sup> André Gunder Frank, *Dependent accumulation and under development*, (United Kingdom: Palgrave Macmillan, 1978).

<sup>155</sup> Gudynas *op. cit.*, p. 25.

<sup>156</sup> *Ibid* p. 26.

la igualdad y la plena participación de todos los seres humanos en las decisiones sociales. Este modelo, así como sus críticas y parte de sus propuestas sería retomado años después en los gobiernos progresistas.<sup>157</sup>

Los años siguientes los debates sobre el *desarrollo*, giraban en torno a si este apuntaba más a la satisfacción de necesidades y la erradicación de la pobreza,<sup>158</sup> o si se enfocaba en las personas y no en los objetos al momento de cubrir y satisfacer necesidades que bien dan paso a la pobreza.<sup>159</sup>

Tras la caída del socialismo a finales de la década de 1980 en Europa del Este, las opciones anteriores con tendiente socialista fueron completamente deslegitimadas y desechadas en el debate internacional. La prominencia de las reformas de mercado, del Consenso de Washington, las privatizaciones y la implementación del Neoliberalismo en general, desvió la discusión sobre el desarrollo alejado del crecimiento económico; pues perdía sentido en tanto el discurso que el mercado se encargaría del mismo. En el mundo:

La práctica neoliberal se consolida como la modalidad contemporánea de apropiación de riqueza, y en concreto de naturaleza y trabajo, más agresiva y desigual de la historia del ser humano. Ello significa que no sólo se ha mantenido y ahondado el despojo de los bienes comunes o que se ha agudizado la explotación del trabajo, sino que íntimamente se han incrementado con creces los flujos biofísico o energéticos-materiales de las sociedades contemporáneas, pero todo esto de manera marcadamente desigual.<sup>160</sup>

Entre los años de 1970 y 1980, las políticas económicas de América Latina la llevaron a la adquisición de deuda externa sin precedentes, la cual tuvo un peso determinante en la forma que la región pagaría tales pasivos. En efecto, para pagar deuda externa y sus intereses hay que lograr un excedente (una producción mayor al consumo). Este excedente vendría en parte

---

<sup>157</sup> Eduardo Gudynas, « Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual » en *Extractivismo, política y sociedad* editado por Jürgen Schuldt, Alberto Acosta, Barandiarán, Anthony Bebbington, Mauricio Folchi, Alejandra Alayza y Eduardo Gudynas, (Quito: Centro Andino de Acción Popular CAAP-Centro Latinoamericano de Ecología Social CLAES, 2009):187-225.

<sup>158</sup> Guydinas, *Más allá del desarrollo... op. cit.*, p. 27.

<sup>159</sup> En 1990 tras discusiones como esas se propone el Índice de Desarrollo Humano (IDH) como un indicador multidimensional capaz de dar un panorama sobre el estado del desarrollo en distintos países.

<sup>160</sup> Gian Carlo Delgado Ramos, « Metabolismo social y el bien común de la humanidad » en *Buena vida, buen vivir: imaginarios alternativos para el bien común de la humanidad* por Gian Carlo Delgado Ramos coord (México: UNAM, 2014): 146.

del aumento en la productividad (eficiencia humana y tecnológica, más horas de trabajo, etc.) pero por otro lado los críticos aseguraban que traería el empobrecimiento de las personas y las externalidades, así como la sobreexplotación de las dos fuentes del capitalismo: la naturaleza y el trabajo.

Desde el Instituto de Ecología de Chile, M.L Robleto y W. Marcelo promovieron la discusión sobre la *deuda ecológica*, considerando que está intrínsecamente relacionada con la deuda externa:

Primero, el reclamo de la deuda ecológica, a cuenta de la exportación mal pagada (pues los precios no incluyen diversos costos sociales y ambientales, locales y globales) y de los servicios ambientales proporcionados gratis. [...] Puede, pues reclamarse una deuda ecológica que el Norte debe al Sur, y que existe, aunque no sea fácil cuantificarla en términos crematísticos y que se contrapone a la deuda externa. Puede, considerarse que ésta no debe pagarse, a menos que el Norte pague antes la deuda ecológica. [...] En el segundo aspecto de las relaciones entre ambas deudas ha sido ya más estudiado: de qué manera la obligación de pagar la deuda externa y sus intereses lleva a una depredación de la naturaleza (y, por tanto, aumenta la deuda ecológica).<sup>161</sup>

Este debate vislumbraba las asimetrías entre economías centrales y periféricas escalaría hacia el *comercio ecológicamente desigual* el cual tiene el mismo principio que el de la *deuda ecológica*. Los países con economías dependientes se quedan con las externalidades naturales, sociales y de salud para con sus habitantes, por la explotación de los recursos naturales, mientras que el norte compra a un subprecio de forma constante; el flujo también es desigual porque la demanda no espera los tiempos naturales de renovación, por ende, es característico la sobre-explotación de los recursos naturales.

Para finales del siglo XX en algunos países de América Latina se dio un retroceso político a las reformas neoliberales de libre mercado, con la llegada de gobiernos que se autodefinen como izquierda progresista a partir de 1999.<sup>162</sup> Este proceso se conoció como el

---

<sup>161</sup> Martínez-Alier y Roca Jusment, *op. cit.*, p.526.

<sup>162</sup> “Este conjunto incluye a las administraciones de Néstor Kirchner y Cristina Fernández en Argentina, Evo Morales en Bolivia, Lula da Silva y Dilma Rousseff en Brasil, Rafael Correa en Ecuador, Tabaré Vázquez y José Mujica en Uruguay, y Hugo Chávez en Venezuela. Algunos suman a este conjunto a las pasadas administraciones de Ricardo Lagos y Michelle Bachelet en Chile, y con mayores limitaciones a Fernando Lugo en Paraguay. Finalmente, la nueva administración de Ollanta Humaia en Perú” Gudynas, Más allá del desarrollo

giro a la izquierda o la marea rosa. Se caracterizó por detener la ola de reformas neoliberales a través de la implementación de distintas regulaciones y controles, lo que dio paso a un fortalecimiento del Estado. Las empresas estatales comenzaron a recuperar fuerza y se implementaron planes más extendidos para combatir la pobreza. Estos nuevos gobiernos retomaron las discusiones anteriores sobre la dependencia exportadora, el papel de las economías de enclave, las condiciones laborales, el enorme poder que habían adquirido las empresas extranjeras, la mínima presencia estatal y la débil y a veces nula tributación.

A pesar del cambio sustancial que representó la llegada del progresismo con estos gobiernos, con todo y sus diferencias, matices y particularidades, persisten los clásicos emprendimientos extractivistas e inclusive en algunos casos se han profundizado. Tal y como lo reconoce Eduardo Gudynas:

A pesar de los profundos cambios políticos continentales hacia la izquierda, los sectores extractivistas mantienen su importancia y son uno de los pilares de las estrategias de desarrollo actuales. En efecto, desde la Venezuela de Hugo Chávez al moderado Lula da Silva en Brasil, persiste la apuesta a sectores como minería y petróleo.<sup>163</sup>

Gudynas explica que durante este cambio de época, el Estado modificó su papel meramente de espectador y promotor a participante. En algunos países como Bolivia, rápidamente se buscó la renegociación de contratos, la tributación y las regalías de las empresas, dejando atrás el viejo extractivismo convencional en donde las reformas de mercado se caracterizaron por el acotado papel del Estado pues todo se transfería al mercado, el emprendimiento y las interacciones entre privados. Por lo tanto, bajo los gobiernos progresistas, se generó un nuevo estilo de extractivismo, explicado por Gudynas como *neo-extractivismo* separándolo del *extractivismo* convencional, principalmente por dos aspectos:

Por un lado, refleja un papel activo del Estado, donde gobiernos tienen más opciones y herramientas para captar la riqueza que generan los sectores extractivos. Por el otro lado, gobiernos progresistas usan esos ingresos de diversas maneras, y entre ellos se destaca el

---

*op. cit.* p. 33. E inclusive actualmente en esta categoría entraría el actual presidente mexicano Andrés Manuel López Obrador.

<sup>163</sup> Gudynas, *Diez Tesis... op. cit.*, p.190.

financiamiento de distintos planes sociales muchos de ellos orientados a los sectores más pobres.<sup>164</sup>

Con ello América Latina entró en una fase que Maristella Svampa, llama *Consenso de los Commodities*, un nuevo orden económico y político-ideológico, que es sostenido por la alta demanda internacional de las materias primas y los bienes de consumo. En nombre de las ventajas comparativas o de la subordinación al origen geopolítico mundial, América Latina y los gobiernos progresistas y conservadores regresan a aceptar el destino que históricamente ha heredado la región, de rol de exportador de la naturaleza, minimizando las enormes consecuencias ambientales, así como los efectos socio-económicos, aceptando el *Consenso de los Commodities*.<sup>165</sup>

La repartición de beneficios, así como la posibilidad de financiamiento de políticas sociales hacia los grupos vulnerables, redujo considerablemente los conflictos anteriormente existentes en el extractivismo, sin embargo, las voces nuevamente comienzan a alzarse y expresar su desacuerdo en diferentes concepciones sobre el territorio, la naturaleza, desarrollo, medio ambiente e inclusive de manera más general, la democracia.

Hasta ahora se ha dado cuenta de algunas de las discusiones en torno a ciertos postulados del ambientalismo. Es complicado generalizar las preocupaciones y aún más las posibles propuestas de cómo resolverlas; los discursos son emitidos desde lupas y visiones diferentes, una internacional que ignora las asimetrías geopolíticas del globo y una local que ignora las asimetrías de la región. De acuerdo con Joan Martínez-Alier, esta multiplicidad nace de la misma diversidad, no todos los ecologistas piensan igual, algunos -como se vio anteriormente- no se oponen al crecimiento económico, inclusive pueden apoyarlo por las mejoras tecnológicas que trae consigo. Con esto en mente Martínez-Alier, propone distinguir entre tres corrientes principales que pertenecen al movimiento del ambientalista.<sup>166</sup>El autor apunta sabiamente que:

---

<sup>164</sup> *Ibid*, p.208.

<sup>165</sup> Maristella Svampa, « El consenso de los commodities y lenguajes de valoración en América Latina » en *Nueva Sociedad*, no. 244 (marzo-abril 2013).

<sup>166</sup> Igualmente existen posturas *antiecologistas* que se oponen a cualquiera de las tres ramas del ecologismo que propone Martínez-Alier, las cuales pueden ignorar, despreciar, desconocer y hasta invisibilizar estas posturas.

una característica distintiva de cada una, [...] es su relación con las diferentes ciencias ambientales, tales como la Biología de la Conservación, la Ecología Industrial y otras. Sus relaciones con el feminismo, el poder del estado o la religión, los intereses empresariales, o con otros movimientos sociales, no son menos importantes como rasgos que las definen.<sup>167</sup>

Es importante resaltar esa distinción porque dará paso al debate entorno al conflicto, qué es por lo que se delibera, discute y lucha a partir de estas tres propuestas. Igualmente diferenciar entre sus resistencias, objetivos y formas organizacionales en su actuar. Las tres corrientes del ecologismo que distingue Martínez-Alier son: i) El culto a la vida silvestre; ii) El evangelio de la ecoeficiencia y iii) Justicia ambiental y el ecologismo de los pobres.

En primer lugar el *culto de lo silvestre* es una corriente característica de la biología de la conservación de los años sesenta. Su lucha no es contra el crecimiento económico y con ello el avance del capitalismo, sino con el poder mantener fuera de la lógica de mercado ciertas áreas estratégicas, lugares prístinos que son valorados por su capacidad estética, científica e inclusive como recursos naturales de reserva. La principal propuesta política de esta corriente del ambientalismo consiste en mantener reservas naturales, libres de interferencia humana o hacerlo lo más posible. Un ejemplo de esta clase de políticas es visible en *La convención sobre los humedales de importancia Internacional*, conocida como Convención Ramsar,<sup>168</sup> el cual es un acuerdo internacional que promueve la conservación de los humedales, considerando su gran valor para el mundo dado los servicios y beneficios ecosistémicos que proporciona.

Por su parte, el *evangelio de la ecoeficiencia* es una posible contra respuesta a la primera corriente, bajo una visión que no disocia entre el crecimiento económico y el desarrollo, lo que queda es preocuparse por la optimización regulada del uso de los recursos naturales. Esta corriente es conocida comúnmente como *desarrollo sustentable*, anteriormente mencionada, propone considerar los impactos ambientales, los riesgos para la salud y en general las externalidades negativas que traen consigo las actividades industriales, por lo que el crecimiento económico es defendible pero no a cualquier costo. Martínez-Alier explica: “el desarrollo sostenible [es] interpretado como crecimiento económico sostenible,

---

<sup>167</sup> Martínez-Alier, El ecologismo de los pobres... op. cit., p.15.

<sup>168</sup> Ramsar «Ramsar» About the convention on wetlands, acceso el 21 de junio 2020 disponible en: <https://www.ramsar.org/search>

la búsqueda de soluciones ganancia económica y ganancia ecológica (*win-win*)".<sup>169</sup> Existen muchas críticas ante tal postura la mayoría gira en torno a la alta posibilidad de viciar su buena fe, por la búsqueda absoluta de la maximización de ganancias tal es el caso del *greenwashing*<sup>170</sup> e inclusive algunas otras que atacan completamente su posibilidad de existencia.<sup>171</sup> El ejemplo más ilustrativo puede encontrarse en los ODS propuestos por Naciones Unidas.

Por último la corriente de *justicia ambiental* y *el ecologismo de los pobres*, señala que debido al crecimiento económico y sus crecientes mayores impactos al medio ambiente han ocurrido cada vez más desplazamientos geográficos de recursos y de sumideros de residuos. Igualmente retoma los postulados de la teoría de la dependencia, la deuda ecológica y el comercio ecológicamente desigual. Dice Martínez-Alier, que tales asimetrías en la distribución de los recursos:

crea impactos que no son resueltos por políticas económicas o cambios de tecnología y que por lo tanto caen desproporcionadamente sobre algunos grupos sociales que muchas veces protestan y resisten (aunque tales grupos no suelen llamarse ecologistas). Algunos grupos amenazados apelan para defender y asegurar su sustento, [...] el eje principal de esta tercera corriente no es una reverencia sagrada a la naturaleza sino un interés material por el medio ambiente como fuente y condición para el sustento. [...] Su ética nace de la demanda de justicia social contemporánea entre humanos.<sup>172</sup>

La justicia ambiental y el ecologismo de los pobres es un movimiento variopinto que ha estado limitando a su país de origen, en general -desgraciadamente- estos movimientos son recurrentes en aquellos países y regiones más desiguales, como lo son las economías dependientes. Los movimientos más representativos de esta corriente son: los movimientos campesinos, cuya tierra ha sido arrebatada por minas, megaproyectos o campos de cultivo

---

<sup>169</sup> Martínez-Alier, *El ecologismo de los pobres...* *op. cit.*, p.21.

<sup>170</sup> Roberto Gallardo Sepúlveda « Prácticas de Greenwashing en un Conflicto Socio-ambiental: Cuestionando el discurso de una empresa minera en la XIV Región de los Ríos Chile » en *Fundamentos en Humanidades* vol. XIII, no. 26 (Argentina: Universidad Nacional de San Luis, 2012).

<sup>171</sup> Vid James O'Connor « ¿Es posible el capitalismo sostenible? » en *Papeles de población* vol. 6 no. 24 (abril-junio 2000).

<sup>172</sup> Martínez-Alier, *El ecologismo de los pobres...* *op. cit.*, p.27.

transgénico;<sup>173</sup> los movimientos de pescadores contra la pesca de forma industrial. Movimientos indígenas que reclaman la autonomía y defensa de su territorio históricamente poseído y actualmente algunos movimientos urbanos que buscan el derecho a la ciudad. Esta tercera corriente recibe el apoyo de la agroecología, la etnoecología, la ecología política, y en alguna medida la ecología urbana y la economía ecológica. Por ende, no es sorpresa que su metodología de estudio tenga que ver con teoría de sistemas complejos.

### **1.5.1 El desacuerdo en los conflictos ecológico-distributivos, ¿hacia un conflicto político?**

América Latina es un ejemplo claro de la destrucción socioambiental de los territorios, provocada por años de políticas neoliberales. La expansión del capital nacional y transnacional, así como el desinterés o bajo desempeño de los gobiernos para con el equilibrio ecológico, ha dibujado un mapa lleno de conflictos en los que destacan pugnas por la explotación minera y con ello la destrucción de territorio desde río Bravo hasta la Patagonia.

Conflictos por la apropiación forestal en territorio Mapuche en Chile, por la producción de cultivos de Palma Africana en Ecuador que genera un desequilibrio en el ecosistema, e inclusive desacuerdos por la extracción de petróleo y gas natural en Guatemala, Costa Rica y Venezuela<sup>174</sup> entre cientos o quizá miles de conflictos más en la región. En México por su parte, el mapa de la república es un vasto escenario de batallas entre fuerzas ciudadanas y los cientos de megaproyectos, hidráulicos, mineros, energéticos, turísticos, agrícolas, forestales, químicos e inclusive biotecnológicos,<sup>175</sup> que buscan y en algunos casos han logrado implantarse. Decenas de movilizaciones encabezadas generalmente de forma rural han surgido en las regiones indígenas del país<sup>176</sup> principalmente en el centro, sur y suroeste del territorio nacional

---

<sup>173</sup> *Ibid.*, p.28.

<sup>174</sup> Eduardo Mondaca *et al.*, coordinado por Gian Carlo Delgado Ramos, *Ecología política del extractivismo en América Latina: casos de resistencia y justicia socioambiental*, (Buenos Aires: Clacso, 2013).

<sup>175</sup> Martínez-Alier y Roca Jusment, *Economía ecológica... op. cit.* p. 584.

<sup>176</sup> En México hay 68 pueblos indígenas y 25 millones 694, 928 personas que se autoadscriben como indígenas, cifra que representa 21.5% de la población del país. Instituto Nacional de Lenguas Indígenas «En el país 25 millones se reconocen como indígenas: INALI » acceso el 22 de junio de 2020 disponible en: <https://www.inali.gob.mx/es/comunicados/701-2019-02-08-15-22-50.html>



las cuales captan más de una cuarta parte del agua que la nación recibe, alojan áreas de enorme riqueza biológica (biodiversidad), mantienen buena parte de las selvas y bosques que aún quedan, y conservan los principales recursos fitogenéticos del país: maíz, jitomate, chile, calabaza, vainilla, cacao y otras especies vegetales domesticadas. Además, en el subsuelo de buena parte de los territorios indígenas se encuentran ricos yacimientos minerales, de petróleo y gas, que están ya en la mira de las corporaciones nacionales y transnacionales, privadas y públicas.<sup>177</sup>

Mientras tanto los territorios pertenecientes a los campesinos mestizos se unen al panorama indígena, ambos nutriéndose de cultura ancestral heredada de sus antepasados. Algunas comunidades campesinas e indígenas luchan y resisten frente al embate de la mercantilización y privatización de los recursos naturales, llámese bosques, montañas, ríos, suelos, lagos etc.

La conflictividad en torno a lo ambiental no es un fenómeno nuevo; los bienes naturales reales, como bosques, tierras, aguas, montañas, han sido históricamente objeto de confrontación y disputa entre aquellos que buscan su control y quienes se resisten a ser despojados del mismo, o bien que intentan recuperarlo. Entonces ¿qué distingue esta clase de conflictos?, ¿qué tipo de diferencias y similitudes comparten con los conflictos económicos, morales, religiosos, estéticos entre otros?, ¿será acaso que son una parte de los conflictos políticos?

Partamos desde el comienzo, la repartición del mundo sensible, es decir lo que Rancière concibe como la organización del mundo común, del estar juntos, en repartir a través del orden geométrico de la comunidad. Esta división dará paso a lo que concibe como *orden policial* el cual es:

primeramente, un orden de los cuerpos que define las divisiones entre modos del ser y los modos del decir, que hace que tales cuerpos sean asignados por su nombre a tal lugar y a tal tarea, es un orden de lo visible y lo decible que hace que tal actividad sea visible y que tal otra no lo sea, que tal palabra sea entendida como perteneciente al discurso y otra al ruido.<sup>178</sup>

---

<sup>177</sup> Toledo, *Ecocidio en México*, op. cit., p. 85.

<sup>178</sup> Rancière, *El desacuerdo...* op. cit. p.44.

Esta repartición del mundo común asume haber hecho una cuenta de las partes -de la comunidad- y dice que se ha considerado a todas, dándoles un espacio y esperando que se comporten de tal o cual forma. Lo mismo ocurre *ex ante* de los conflictos socioambientales, el *orden policial* organiza a las partes y a través de un discurso hegemónico -entre muchas otras cosas- conmina a la comunidad a entender, relacionarse, acceder, simbolizar y convivir con la naturaleza de una forma específica. Con una lógica de mercado, dónde se entiende a la naturaleza como un bien que se puede comprar, vender y poseer. En donde se argumenta que para lograr el *desarrollo* e inclusive el *progreso* (véase en los apartados anteriores) es necesario aprovecharla ya sea de manera racional para el futuro (sustentabilidad) o racional para la inmediatez (extractivismo).

En esta repartición hay algunos actores históricamente privilegiados, que asumen su parte como *los que saben*, es decir un grupo selecto<sup>179</sup> amparado por la ciencia moderna<sup>180</sup> o por la forma de dominación imperante, que aparenta tener la última palabra sobre lo qué se debe hacer y cómo se debe hacer, y por tanto considera como legítimo su actuar.<sup>181</sup> Su habilidad comunicativa se emite como discurso, es decir como *logos* con racionalidad, con sentido y con capacidad de ser transmitido en un campo de iguales. Todo ello les permite en muchos de los casos que unilateralmente decidan sobre territorio determinado ya sea en una selva, bosque, lago o montaña, su propuesta parece ser la única con validez.

Sin embargo, tal y como menciona Rancière, la cuenta de las partes es “siempre una falsa cuenta, una doble cuenta o una cuenta errónea”,<sup>182</sup> hay una parte que dice no haber sido contada, que ha quedado delegada de la cuenta y por ende no está de acuerdo con la misma.

Comúnmente en los conflictos ecológico-distributivos, la *parte de los sin parte*, son actores históricamente vulnerados por el modelo hegemónico, están conformados por un

---

<sup>179</sup> Las corporaciones, la banca internacional, las élites políticas y militares, así como los burócratas tanto del Norte como del Sur.

<sup>180</sup> Una característica clave de la ciencia moderna es una estructuración como un régimen empírico-analítico, cuya función cognitiva avanza diseccionando el mundo, no solo dividiendo las diferentes dimensiones de la vida en regiones ontológicas jerarquizadas y aisladas (lo divino, lo humano, lo natural y dentro de este, los reinos mineral, vegetal, animal) sino constituyendo para su estudio campos disciplinares autosuficientes, buscando al interior de cada disciplina la unidad indivisible como objeto privilegiado de observación y conocimiento. Machado Aráoz, *Naturaleza y discursos... op.cit.* p. 13.

<sup>181</sup> El *orden policial* también considera otro tipo de legitimación, desde la legal (constituciones, tratados internacionales, convenios etc.) hasta la popular (cargos de elección) para una mejor discusión sobre la legitimidad véase en Norberto Bobbio « El fundamento del poder » en *Estado Gobierno y Sociedad: por una teoría general de la política* por Norberto Bobbio (México: FCE, 2014): 117-127.

<sup>182</sup> Rancière, El desacuerdo... *op. cit* p.19.

conglomerado amplio y diverso de grupos y sectores sociales; campesinos sin tierra, ciudadanos en las periferias, indígenas pobres y otros millones de marginados de los beneficios planetarios.

Martínez-Alier reconoce que a veces algunos de estos conglomerados (como los grupos indígenas y campesinos) han coevolucionado sustentablemente con la naturaleza, asegurando la conservación de la biodiversidad y de los ciclos biogeoquímicos y al mismo tiempo su propio sustento. Por lo que defender su territorio es defender su modo de vida. Esta coevolución lleva detrás años de cultura, saberes y cosmovisiones en torno a la naturaleza, y su forma de entender, relacionarse, acceder, simbolizar y convivir con ella.

Es por ello por lo que también deben considerarse los distintos lenguajes de valoración existentes en este tipo de conflictos. Como vimos antes (apartado 1.3) nombrar el mundo es una forma de producirlo y limitarlo “lo que realmente existe no existe como tal antes de la irrupción del lenguaje, aunque ningún lenguaje crea cosas *ex nihilo*. Más bien, estos – los lenguajes, en plural- ad-vienen como expresión de una materialidad que los precede y los excede; y en todo caso presta las condiciones de eficacia de estos.”<sup>183</sup> Entonces nombrar a la naturaleza:

es indistinguiblemente lo mismo que [...] tomar posesión de ella; de definir su valor (uso y sentido), sus propietarios y usuarios, los modos y tipos de relacionamiento que de allí en más se establecerán con ella. El acto de nombrar la naturaleza es, por contrapartida, el modo de sentenciar qué usos y sentidos quedarán, a su vez, caducos o prohibidos, que tipos de usuarios dejarán de serlo; qué modos de relacionamiento serán decretados obsoletos o ya directamente ilegales.<sup>184</sup>

Generalmente este lenguaje es contrario al de la modernidad capitalista, contrario a la destitución de la naturaleza como entidad viviente, espiritual, sintiente. Es decir, opuesto a la cosificación de esta. El definir a la naturaleza de forma distinta es articular una nueva lengua “un nuevo sistema integral de significación a través del cual no solo nos representamos el mundo, sino que lo dotamos de una nueva forma de ser y de existir, a través

---

<sup>183</sup> Machado A. *op. cit.* p.6.

<sup>184</sup> *Ídem.*

del valor y sentido que le asignamos, pero, sobre todo, por la forma en la que lo percibimos y sentimos en y por medio de nuestros cuerpos”.<sup>185</sup> Por ejemplo:

Para referirse a los recursos estas gentes hablan de los *Bienes Comunes*. Se dirigen a la naturaleza como *Madre Tierra*. A algunos, esto les resultará extraño; habrá a quienes les caiga simpático, les parezca pintoresco, o bien les resulte insoportable, esotérico y oscurantista. Para algunos pensadores críticos del sistema tanto en el Norte como el Sur global este ecologismo es otra versión de la alineación de clave religiosa<sup>186</sup>.

Esta diferencia crea disidencia *a priori* en los conflictos ecológico-distributivos pues las partes pugnantas no entenderán lo mismo por el objeto de disputa, en este sentido algo del ambiente. Rancière llama a esta discrepancia como *desacuerdo*. Entendido como:

Un tipo determinado de situación de habla: Aquella en la que uno de los interlocutores entiende y a la vez no entiende lo que dice el otro. El desacuerdo no es el conflicto entre quien dice blanco y quien dice negro. Es el existente entre quien dice blanco y quien dice blanco pero no entiende lo mismo o no entiende que el otro dice lo mismo por el nombre de la blancura.<sup>187</sup>

En los conflictos ecológico-distributivos actuales, este *desacuerdo* es común en las poblaciones locales que combaten y resisten a las expropiaciones, la desterritorialización y en general a cualquier tipo de explotación con grandes impactos ecológicos, rechazan incluso las promesas de progreso y bienestar y se niegan a negociar en términos de compensaciones, articulan un lenguaje no compatible con la idea de modernidad y progreso hegemónica y por lo tanto, tampoco el argumento de las fuentes de empleo resulta seductor pues los pescadores no desean dejar la pesca para convertirse en empleados de un gran hotel, los campesinos no quieren dejar de labrar su tierra por participar como obreros en una mega-construcción, etc.

En los movimientos de estas resistencias, es decir, del ecologismo popular, los indignados defienden que hay ciertas cosas que no se compran, que no se venden porque no

---

<sup>185</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>186</sup> *Ídem*.

<sup>187</sup> Rancière, *El desacuerdo... op. cit.* p. 8.

hay compensación que valga, ni promesa de desarrollo que resulte seductora, estos sujetos resultan un escollo incomprensible e inadmisibles. Rompen con la lógica de la negociación.

Son para los gestores de los proyectos definitivamente fundamentalistas. No es posible esperar que ellos entren en razón,<sup>188</sup> después de todo es complicado y a veces no es de interés para los detentadores de poder, entender que existen otros lenguajes inconmensurables que se hallan fuera del profano mundo del mercado.

¿Cómo se hace frente a un desacuerdo?, dependerá de la capacidad, organización, debate y hasta del ejercicio de poder de cada uno de los pugnantés. En la mayoría de los casos los discursos contrarios al hegemónico tienden a invisibilizarse y ser tratados como ruido, por ende no merecen ser escuchados ni debatidos y a los inconformes tal y como lo reconoce Andrea Della Porta, se les aplicará todo el peso del Estado, incluyendo de paso la criminalización de la protesta.<sup>189</sup>

A pesar de ello, se resiste. Los inconformes abogan por ser contados y por repartir el mundo sensible de manera justa<sup>190</sup> y equitativa. Durante este proceso hacen lo que Rancière conoce como *política*. Rancière define a la política como: “Una actividad bien determinada y antagónica [de la *policía*], que rompe la configuración sensible donde se define las partes y sus partes o su ausencia por un supuesto que por definición no tiene lugar en ella: la de una parte de los que no tienen parte”.<sup>191</sup> Es decir es poner en marcha la duda de la igualdad.

En la política, dice Rancière ocurren múltiples procesos entre los que destacan la *emancipación de la policía* esto es, del orden establecido, dejando detrás todas sus voluntades de saber y de verdad y la *subjetivación*, una desidentificación y reidentificación como sujeto *igual* con capacidad de logos y por tanto discurso.<sup>192</sup> Por ello para los pugnantés, sus discursos y luchas tienen tanto peso como las del desarrollo o el progreso, que defiende la hegemonía y por lo tanto deben ser atendidas, mediadas y sobre todo respetadas.

Propongo entonces entender a los conflictos ecológico-distributivos como conflictos múltiples con una alta tendencia política en tanto que se conforma una amistad y enemistad

---

<sup>188</sup> Machado... *op. cit.* p.5.

<sup>189</sup> Andrea Bianchetto « Donatella Della Porta: movimientos sociales y Estado » en *Artículos y Ensayos de sociología Rural*, no. 23 (Universidad Autónoma de Chapingo, enero-junio): 134-148.

<sup>190</sup> La búsqueda de la justicia ambiental es una característica clave en estos conflictos, pues retoman los viejos debates en torno al comercio desigual, la deuda ecológica, marginalidad social etc.

<sup>191</sup> Jaques Rancière, *El Desacuerdo*, *op. cit.*, p. 45.

<sup>192</sup> Jaques Rancière « Política, identificación y subjetivación » en *El reverso de la diferencia: identidad y política* por Benjamin Arditi (editor), (Caracas: Nueva Sociedad, 2000): 145-15.

que buscar reorganizar y defender la igualdad; en donde en alguna medida se pone en discusión, el uso, acceso, derecho, control y simbolización de la naturaleza, por lo que también es una lucha entre significantes vacíos, así mismo se exponen las diferencias en la distribución de los beneficios y malestares ambientales. Generalmente presentan un alto grado de conciencia ambiental y de especie por parte de uno de los pugnantes pues esta es desarrollada por una estabilidad ecológica históricamente construida en una comunidad determinada.

Los contendientes poseen una identidad marcada y estructurada por la cual la visión de amigo-enemigo Schmittiana es fácil de percibir, pues muchas veces se pone en juego su modo de vida o su vida en sí. Dentro de estos conflictos, en su lucha, es posible vislumbrar procesos de subjetivación y emancipación política.

Estos procesos son tan complejos que se ha optado por estudiarlos a través de la inter y transdisciplina, desde las ciencias sociales hasta las física-biológicas, para comprender más de ellos es indispensable saber de su actuar, en el lugar de lucha por autonomía: el territorio.

## **1.6 Sistemas socio-ambientales y territorio**

Los conflictos ecológicos-distributivos tienen una intrínseca relación con el espacio. Por ello, es imposible delegarlo a un segundo plano para enfocarse sólo en el ámbito social. Entender a los conflictos ecológicos-distributivos, es entender el espacio dónde se desarrollan, esto es, sus procesos biogeoquímicos y la implicación que tienen con la repartición del mundo sensible, su relación con los sujetos en pugna considerando sus particularidades (cosmovisión, intereses, formas de vida, lenguajes de valoración y otras categorías inconmensurables) y la acción colectiva de éstos, que materializan el devenir. En síntesis, es entender un sistema complejo.<sup>193</sup>

---

<sup>193</sup> Karl Ludwin von Bertalanffy, biólogo de origen húngaro, en los años sesenta impulsó el enfoque orgánico de la biología en oposición a los argumentos vitalista-reduccionistas en auge durante su época, lo que llevó a postular su Teoría General de Sistemas (TGS), la cual se caracteriza por su perspectiva holística e integradora en donde lo importante son las relaciones y los conjuntos que de ella emergen. Vid Ludwin Von Bertalanffy, *Teoría General de los Sistemas*, (México: FCE, 1986). Esta teoría sentó las bases de la Teoría de Sistemas Complejos que junto con la interdisciplinariedad busca un análisis de la realidad compleja a través de los criterios de heterogeneidad, interdefinibilidad y mutua dependencia. Vid Rolando García « Interdisciplinariedad y sistemas complejos » en *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, vol. 1, no 1, (primer semestre 2011): 101.

Considerando que un conflicto ecológico-distributivo ocurre en la suma de espacio geográfico y espacio socialmente transformado, debemos hablar entonces del sistema socio-ambiental entendido como esa relación entre los sistemas humanos y los sistemas naturales (ecosistemas) considerando que los cambios sociales y ambientales son indivisibles, puesto que los humanos y sus sistemas sociales evolucionan dentro de los ecosistemas naturales.

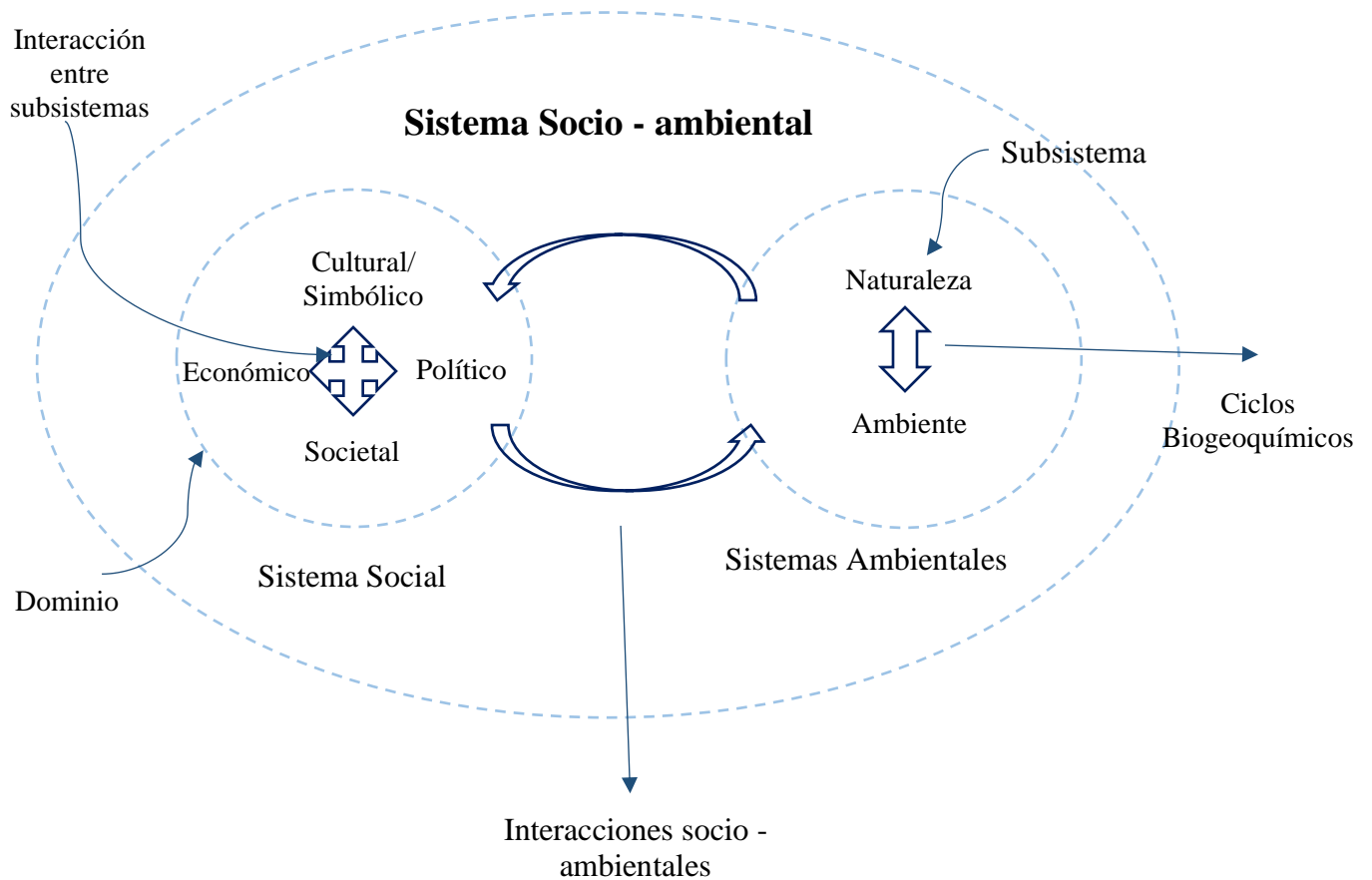
A diferencia de las ciencias clásicas, en donde la realidad se estudia a partir de una visión fragmentada (lo social separado de lo natural) los estudios de ecología política no asumen a los fenómenos analizados como elementos aislados sino como sistemas que se acoplan a otros sistemas, sociales y ecológicos por ello se estudia su conjunción como un supra-sistema: el sistema socio-ambiental.

Tal y como se ha visto con anterioridad, dentro los conflictos socio-ambientales ocurren simultáneamente una multitud de fenómenos y procesos (tanto naturales como sociales) complejos, es decir, a la par en que un pueblo se levanta en desacuerdo por la construcción de un megaproyecto que pone en jaque su modo de vida, también en la naturaleza están ocurriendo procesos biogeoquímicos que les permiten mantener el modo de vida por el que se lucha. Es una urdimbre que se debe desenredar con fines analíticos. Para un mejor entendimiento observar el esquema 1. *El sistema socio-ambiental*.<sup>194</sup>

---

<sup>194</sup> Salas-Zapata, Walter Alfredo, Rios-Osorio, Leonardo Alberto y Álvarez-Del Castillo Javier « Bases conceptuales para una clasificación de los sistemas socioecológicos de la investigación en sostenibilidad» en *Revista Lasallista de Investigación*, vol 8. no. 2 (Colombia, julio-diciembre 2011): 136-142.

## Esquema 1. El sistema socio-ambiental



Fuente: elaboración propia con base en: Salas-Zapata, *et. al*, Bases conceptuales para una... y otras lecturas anteriormente citadas.

El intercambio entre los sistemas sociales y ambientales no es otra cosa que “las interacciones que se dan entre estos dos dominios y que causan impactos y perturbaciones entre ellos”.<sup>195</sup> Dentro del dominio de los sistemas sociales se encuentran algunos subsistemas como lo es el político, cultural / simbólico, económico y societal. Mientras que en el dominio de los sistemas ambientales, encontramos al ambiente y la naturaleza, como aquellos no creados por el ser humano.

Las interacciones socio-ambientales son intercambios que se establecen entre estos subsistemas a través de distintas vías, estas pueden ser: actividades y procesos humanos que

<sup>195</sup> *Ibid.*, p. 137.



generan impactos diferenciados, desde pesca a baja escala hasta minería a cielo abierto; u otras interacciones como las provenientes de dinámicas de la naturaleza: inundaciones, variaciones climáticas, ciclos biogeoquímicos en general.

Los conflictos ecológicos-distributivos forman parte de las interacciones presentes en este sistema complejo, en general es un constante forcejeo en el dominio del sistema social, es decir entre sus subsistemas (político, societal, cultural/simbólico y económico) todo ello con relación al uso, acceso, derecho, control y simbolización del sistema ambiental. Estas interacciones siempre ocurren en espacios específicos, se encuentra una localización espacial generalmente delimitada, con actores particulares, en un tiempo histórico y espacio característico, es decir ocurre en un *territorio*. El territorio como recuerda Raymond Aron puede ser considerado como medio, teatro y motivo / objeto, como el escenario en donde ocurre la obra de las interacciones sociambientales<sup>196</sup>.

Sin embargo no hay que confundir al territorio como el espacio, si bien se apoya de él, no es espacio. Es “una producción a partir del espacio”;<sup>197</sup> un espacio que ha sido apropiado por grupos sociales, construido socialmente. Se vuelve una producción compleja y multidimensional. De acuerdo con Di Méo, geógrafo de origen francés:

el territorio participa de tres órdenes distintos: el primero corresponde a la realidad geográfica; el segundo, a la perspectiva de la psique individual, es decir, a la relación a priori, emocional y pre-social del Hombre (*sic*) a la Tierra; y el tercero, a las representaciones colectivas sociales y culturales.<sup>198</sup>

El territorio para este autor es una invención y construcción individual y colectiva que se apropia del espacio bajo distintos lenguajes de valoración y procesos de asimilación del espacio geográfico, se vuelve una extensión misma de la sociedad. “En ese sentido el territorio no es solamente una porción de tierra delimitada en su complejidad biofísica (relieve condiciones ambientales, biodiversidad). Es, sobre todo, un espacio construido socialmente, es decir, histórica, económica, social, cultural y políticamente”.<sup>199</sup>

---

<sup>196</sup> Raymond Aron 1984 citado por Caroline Stamm y Enrique Aliste « El aporte de un enfoque territorial al estudio de los conflictos socio-ambientales » en *Revista faro* vol. 2 no. 20 (2014): 5.

<sup>197</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>198</sup> *Ídem*.

<sup>199</sup> Mario Sosa Velásquez *¿Cómo entender el territorio?* (Guatemala: Editorial Cara Parens, 2012): 7.

La relación que forma una población con su espacio crea *dinámicas territoriales* por ejemplo: el poblamiento, asentamiento, uso de recursos, expresiones culturales ante el mismo, la preferencia por un tipo de agricultura (pluricultivo, monocultivo), e inclusive cambios radicales como la construcción de alguna obra de mega infraestructura bajo una lógica hegemónica de progreso. Estaríamos hablando de una multitud incalculable de dinámicas territoriales.

Es por esta razón que los territorios son espacios culturales, transformados por el trabajo humano. En los territorios, se vive y se desarrolla la vida en su más amplia concepción, los sujetos sociales y la naturaleza habitan el espacio simultáneamente, por eso, es ahí donde se concentran potencialidades, posibilidades, límites y soluciones de la vida.

El territorio afirma Jara es un nido que abriga realidades cambiantes que no son un simple agregado de elementos o cosas separadas.<sup>200</sup> Es una compleja red de interconexiones que en ese nido se traducen como los elementos de la naturaleza (tierra, agua, flora, fauna, recursos naturales, paisajes, lagos, etc.) que se unen en relaciones sinérgicas con construcciones simbólicas, comportamientos, hábitos, sistemas y formas productivas, tecnologías, arreglos institucionales, redes y estructuras sociales, objetivos a futuro, una visión de la existencia en distintos niveles históricos de las colectividades.<sup>201</sup>

Víctor Toledo retoma esta forma de producir el mundo aceptando que muchas culturas, sobre todo aquellas que llevan habitando un territorio por largos periodos, han evolucionado de una manera sustentable en donde sus impactos no generan una alteración significativa al equilibrio ecológico, sin embargo, también hay otras visiones del mundo que sí lo hacen.

Es por ello que los territorios son espacios de una gran tensión social, están mediados por relaciones de poder generalmente asimétricas por lo tanto tienen una alta tendencia al cambio, después de todo están “penetrados por el sentido progresivo del tiempo lineal, por la rutina de los tiempos cíclicos y por la vivencia del tiempo simultáneo”,<sup>202</sup> es decir se deja

---

<sup>200</sup> Carlos Jara «Reflexiones sobre la teoría de los campos mórficos y el desarrollo sostenible» en *CIDES-UMSA, Desarrollo territorial y desarrollo rural: enfoques de desarrollo territorial y desarrollo rural* (Bolivia: Plural Editores, 2009): 15-40.

<sup>201</sup> *Ídem.*

<sup>202</sup> Luis Llanos Hernández «El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales» en *Revista: Agricultura, sociedad y desarrollo* (México: Universidad Autónoma de Chapingo, septiembre-diciembre 2010).

atrás la flecha del tiempo de la modernidad unidireccional ascendente, y esto abre un abanico de posibilidades en donde los seres humanos y la naturaleza se presentan como elementos cambiantes de incertidumbre.

El conflicto yace cuando la dirección y posibilidad a tomar para la construcción de un territorio entra en desacuerdo. En ese momento los procesos de territorialidad, estudiados por las ciencias naturales con antelación y con fines analíticos incluidos en las ciencias sociales, darán pauta a nuevas formas de interacciones socioambientales en este caso de tipo conflictivas. El territorio se vuelve el espacio político por excelencia y los actores sociales tendrán dinámicas bien establecidas para defender su modo de concebir, estructurar, simbolizar y vivir el territorio.

### **1.6.1 Territorio como campo de conflicto y resistencia**

Las múltiples representaciones de un territorio son símiles a la multiplicidad de actores que se desenvuelven en él, a través de sus visiones, interpretaciones, simbolizaciones, valores e intereses le dan forma y lo constituyen. Estas representaciones pueden provenir de distintas matrices que configuran la repartición del mundo sensible; matrices religiosas, cosmogónicas, económicas, políticas entre muchas otras.

Tal repartición y configuración fijan un curso a seguir con posibilidades bien definidas de qué hacer, qué no hacer, qué ver y qué ignorar, a qué aspirar y a qué tenerle aversión. En síntesis, que tipo de vida deben llevar los seres humanos y cómo deben relacionarse con el ambiente para ello. Todo esto tras un sin fin de interacciones sociales y socio-ambientales dentro del sistema complejo. El territorio entonces, “aparece como el lugar de expresión de la racionalidad plural de los agentes”.<sup>203</sup>

Desde la antropología se puede afirmar que el territorio está vinculado estrechamente a la identidad. La fortaleza y vínculos de los grupos humanos hacia su espacio, son características identitarias. Así lo afirma Sergio Mendizábal: “Los territorios son parte del conjunto de representaciones colectivas que dan a las conciencias étnicas y son marcos, no sólo físicos sino también simbólicos, para la experiencia grupal; un territorio es el resultado

---

<sup>203</sup> Velasquez Sosa, *¿Cómo entender el territorio? ... op. cit.* p. 21.

de la articulación entre una población con su espacio”<sup>204</sup> en ese sentido, los territorios son parte inalienable de la identidad.

Constituir un territorio es construir un modo de vida, en algunos casos más o menos sustentable, más o menos equilibrado; es el fundamento de la identidad colectiva, de la organización política. Los conflictos ecológicos-distributivos nacen a raíz de una nueva apropiación del territorio, de una representación ajena a la existente por la comunidad con anterioridad. Por ello se entra en constante confrontación y disputa, en busca de apropiarse del territorio y los bienes -naturales y materiales- que allí se encuentran y como se ha visto con anterioridad, el desacuerdo trae consigo múltiples niveles de disputa.

Los territorios son espacios cuya organización, límites y control están en constante incertidumbre, pues se sustentan en relaciones de poder,<sup>205</sup> generalmente asimétricas. Muchas veces el poder de la comunidad es tan disperso y poco organizado que no puede hacerle frente a las grandes corporaciones transnacionales o las decisiones unilaterales desde las cúpulas del gobierno. Sin embargo, también existen casos de éxito inédito: pueblos organizados y con un alto sentido de *comunalidad*<sup>206</sup> han logrado afrontar a los grandes poderes coercitivos, con altos costos sociales, pero con victorias innegables. Desde Asia hasta Europa<sup>207</sup> y claro está en América, países como México y sus múltiples comunidades han confrontado a la concepción de territorio hegemónica de los representantes del sistema económico ponderante.<sup>208</sup>

Estas resistencias no son otra cosa que la representación de la complejidad territorial entendida como “una espacialidad en tanto fenómeno plural y múltiple, de espacialidades interactuando, en tanto momento de las relaciones sociales geografizadas, que inciden en una determinada disposición espacial”<sup>209</sup>, en otras palabras, configuraciones de espacialidades en

---

<sup>204</sup> *Ibid.*, p. 21 y 22.

<sup>205</sup> El ejercicio de poder que construye el territorio pasa por procesos y dinámicas históricas de larga, mediana y corta duración, tal es el caso del sistema económico hegemónico, la configuración de la sociedad y las políticas presentes en un determinado periodo, respectivamente.

<sup>206</sup> De acuerdo con Víctor Toledo y retomando las palabras de Martínez-Luna “La comunalidad es la Ideología, pensamiento y acción que ha permitido a las comunidades originarias enfrentar y resolver retos y problemas tanto históricos como actuales. La cooperación, el altruismo, la solidaridad y la reciprocidad son valores que cruzan a la comunalidad y dictan su devenir y sus relaciones con la naturaleza”. Víctor Manuel Toledo, *Los civilizacionarios: repensar la modernidad desde la ecología política* (México: UNAM, Juan Pablos editor, 2019): 98.

<sup>207</sup> Martínez-Alier, *Ecologismo de los pobres... op. cit.* p. 137-197.

<sup>208</sup> Toledo, *Ecocidio en México... op. cit.*, p. 85-119.

<sup>209</sup> Velasquez Sosa, *¿Cómo entender el territorio? ... op. cit.* p. 21.

territorio que dan forma a la producción social del espacio. Si un megaproyecto como un aeropuerto arriba a una comunidad; reorganizará el modo de vida de la misma, quizá tenga que desplazar a una parte privatizando sus tierras y hogares; al momento de la construcción se abrirán nuevos caminos que fracturarán el paisaje, la necesidad de insumos llevará a la explotación de material pétreo encontrado en cerros y montañas por lo que se alterarán algunos ciclos naturales y en el peor de los casos tendrán grandes repercusiones ambientales por lo que la comunidad no podrá seguir manteniendo su modo de vida en aquel espacio. Es decir, es ruptura de la territorialidad.

La territorialidad es entendida como la “combinación de espacialidades determinantes en la definición de un territorio [...] resulta de la valorización producida por la intervención activa de las personas sobre el territorio, para mejorarlo, transformarlo o enriquecerlo [...] lo que es decir, también, de la acción que impacta sobre la complejidad del mismo (espacialidad relacional)”<sup>210</sup> en síntesis son los procesos sociales de territorialización.

Dentro de los conflictos ecológicos-distributivos se reconoce que surgen en distintos niveles procesos de *des-territorialización* y *re-territorialización*<sup>211</sup> inclusive en lapsos cortos de tiempo. Considerar a la dimensión social para entender estos procesos es fundamental, después de todo el territorio se conforma de una concentración social estructurada en clases sociales, grupos, pueblos, redes e instituciones sociales que históricamente junto con las incontables relaciones: económicas, de procesos de poblamiento, desplazamiento, repartimiento, configuración de identidades, conflictos, desacuerdos y demás interacciones, configuran un territorio.

Todo territorio presentará una configuración social particular, conforme su carácter de enclave social. Por ejemplo como reconoce Mario Sosa:

habrá territorios donde las diferencias sociales no sean tan abismales como en otros, donde exista un conglomerado social diferenciado por su carácter de propietarios y comerciantes que en la escala local pueden ser *los ricos*, pero en una escala nacional serán aquellos que se insertan como parte de las pequeñas o medianas burguesías, quizá excluidas de la conducción

---

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>211</sup> María Teresa Herner « Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guatarri » en *Huellas* no. 13 (Argentina: Instituto de Geografía-Facultad de Ciencias Humanas, 2009).

política del proceso nacional. Mientras, en otros territorios, dicha configuración reflejará con mayor precisión la estructuración de clases con sus manifestaciones más relevantes de lo nacional, como sería el caso de las ciudades principales.<sup>212</sup>

Dentro de los territorios con diferencias menores resaltarán aquellos en donde predomine el campesinado, los pequeños productores y en general las clases bajas o históricamente delgadas<sup>213</sup> como las comunidades indígenas. En donde la relación con la naturaleza es más estrecha y por ello los sitios en donde se presenta esta población se encuentran en mejor estado de conservación<sup>214</sup>. Esta conservación de la naturaleza es el resultado del sentido de territorialidad en relación con la cultura y la política que se ha producido a través de procesos históricos.

Desde la visión de Hanna Arendt, la política se trata del estar juntos, los unos con los otros, de hacer comunidad. En ese sentido vale la pena retomar el afamado libro de la politóloga estadounidense Elinor Ostrom, *El gobierno de lo bienes comunes* en donde se apuesta por la dirección en el uso y control de los recursos naturales a través de la comunidad, compartiendo valores comunales, como el respeto, solidaridad, entre otros. Dejando atrás la tragedia de los bienes comunes de Garrett Hardin.<sup>215</sup>

En los territorios entonces, se presentan comunidades políticas, más o menos organizadas a través de un modo de vida. Después de todo el territorio es el espacio político por excelencia y los conflictos serán constantes. Por ello cuando ocurre un conflicto la comunidad resistirá tal y como lo explica Francisco López Bárcenas:

Ellos no reclaman sólo su tierra, sino su territorio; no sólo defienden la superficie de la tierra donde se asientan sus pueblos, siembran para obtener sus alimentos, y un poco más, que les permite intercambiar y satisfacer sus necesidades, exigen respeto a la relación cultural que mantienen con su entorno, la que han forjado por siglos y de la cual, en mucho, depende su existencia; demandan se reconozca que la naturaleza y el entorno cultural que la permea -las

---

<sup>212</sup> Velasquez Sosa, *op. cit.* p. 21.

<sup>213</sup> Esta configuración social del territorio también presenta en muchos casos factores identitarios marcados, como el caso de lo étnico. Habrá territorios monoétnicos, multiétnicos o con presencia mayoritaria de alguna configuración sociocultural. “Esta diferencia se constituye en factor, regularmente, para el establecimiento de ámbitos posibles de relación y fronteras sociales que pueden traducirse en prácticas de apropiación del territorio” *Ídem*.

<sup>214</sup> Toledo, *Ecocidio en México... op. cit.* p. 119.

<sup>215</sup> Elinor Ostrom, *El gobierno de los bienes comunes* (México: FCE, 2000): 341.

cuevas, los ríos, las montañas, las piedras- son parte de su patrimonio y les es indispensable para existir.<sup>216</sup>

En ese sentido, piden que se les respete su derecho a ser como son y a seguir siendo lo que quieren ser. Defienden pues, su derecho a sus pueblos y a su territorio. Las resistencias dependerán de los recursos (humanos y materiales) de la comunidad, así como de su capacidad organizativa. Lo primero y más común es que se movilicen personalmente, con las pocas armas que tienen para defenderse (en muchos casos el machete, simbólica arma de defensa de las comunidades agrarias), si bien seguramente estas armas entran en desventaja clara frente al poder coercitivo del Estado (simbólico, militar, jurídico entre otros) y de las compañías de talla internacional.<sup>217</sup> Parafraseando a Manuel Castells, esto les permite diferenciar de un *ellos* y un *nosotros*.

Conforme la resistencia avanza en el tiempo, se aprueban declaraciones en defensa de los territorios y contra los proyectos que ponen en jaque su modo de vida, inician juicios agrarios y de amparo por algunas violaciones a sus derechos, los más comunes giran en torno a la falta de consulta previa, libre e informada, antes de otorgar algún tipo de concesión para transformar el territorio o permiso para realizar alguna obra en general.

Las luchas pueden durar generaciones enteras y siempre se está a la espera de defender nuevamente. Las violaciones a derechos durante el conflicto son recurrentes, por lo que también los agredidos exigen justicia, *justicia ambiental*. Retomando la idea del *derecho a la ciudad* expuesto en los trabajos de David Harvey y Henri Lefebvre antes que él. Este derecho se considera como: “el intento más coherente y en general más logrado del hombre por rehacer el mundo en el que vive de acuerdo con sus deseos más profundos”.<sup>218</sup> Es entonces, un derecho colectivo que promueve la reinvención de la ciudad a raíz del interés colectivo. En este caso yo propongo denominarlo derecho al territorio, alejándose así solo lo necesario del entramado urbano predominante de los movimientos sociales en las grandes capitales, para retomar las movilizaciones y resistencias en las periferias.

---

<sup>216</sup> Francisco López Bárcenas, ¡La tierra no se vende! Las tierras y los territorios de los pueblos indígenas en México (México; IMDEC, 2015): 16.

<sup>217</sup> poder económico y casi militar en algunas ocasiones.

<sup>218</sup> David Harvey « El derecho a la ciudad » en Ciudades rebeldes, del derecho a la ciudad a la revolución urbana por David Harvey (Salamanca: Ediciones Akal S.A, 2013); 19.

## Capítulo II. El caso del NAICM, un conflicto ecológico-distributivo

Desde la revolución industrial, las ciudades han tomado un papel predominante en la historia de los asentamientos humanos, con ello, han constituido una forma de configurar las relaciones sociales enfocadas en lo urbano. Actualmente las zonas rurales alrededor del globo están disminuyendo a pasos agigantados, las ciudades tras una lógica capitalista competitiva han tomado el territorio de otros estilos de vida alejados del bullicio urbano.

América Latina es un claro ejemplo de este fenómeno, actualmente es la región con mayor cantidad de habitantes urbanos en economías en desarrollo, 75% de su población vive en zonas urbanas.<sup>219</sup> Esta región también se caracteriza por su amplia asimetría entre sectores más pobres y aquellos con mayor poder adquisitivo. Las ciudades se han encargado de manifestar tal polarización en el mundo físico que no es extraño encontrar grandes rascacielos a escasas calles de barrios en extrema pobreza.

Algunos autores hablan de un nuevo proceso que viven las ciudades; las grandes metrópolis en el mundo, en donde su sentido está encaminado a ser *ciudades competitivas*, es decir, aquellas que propicien el desarrollo de actividades económicas generadoras de riqueza y empleo.<sup>220</sup> Este proceso se logra a partir de grandes inversiones de capital en nuevos proyectos que posicionan a la ciudad como un centro atractivo del capital nacional e internacional. Ya sea la construcción de enormes rascacielos o grandes proyectos de infraestructura como carreteras, puertos y aeropuertos, las ciudades toman mucho empeño por figurar en el ranking de ciudades mundiales.

Elegir este camino requiere modificar el territorio y con ello el modo de vida de habitantes ya asentados en determinado espacio. En los mejores escenarios se puede negociar con un acuerdo justo entre los grandes inversores y el terreno que poseen los pobladores, sin embargo, dadas las asimetrías existentes entre proyectos contrapuestos dentro del territorio, los conflictos son más recurrentes.

---

<sup>219</sup> Alfredo E. Lattes « Población urbana y urbanización en América Latina » en *La ciudad construida: urbanismo en América Latina* por Fernando Carrión editor (Quito: Flacso-Ecuador, 2001): 49-77.

<sup>220</sup> Fernando Díaz Orueta, María Luisa Lourés, Carla Rodríguez, Verónica Devalle, « Ciudad, territorio y exclusión social: Las políticas de recualificación urbana en la ciudad de Buenos Aires en *Reis. Revista Española de investigaciones Sociológicas*, núm 103 (Madrid, 2003): 159-189.



Para este segundo capítulo trataré uno de los conflictos más antiguos que se han presentado en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), la construcción de un nuevo Aeropuerto Internacional.

Desde el año 2001 la idea de un nuevo aeropuerto que resuelva los problemas de congestión aérea en la Ciudad de México ha estado en la agenda del ejecutivo Federal. En un primer momento el presidente Vicente Fox (2000-2006) promovió su construcción en los remanentes del ex Lago de Texcoco y en terrenos ejidales expropiados en los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán. Pero la resistencia de grupos ejidatarios no permitieron la creación de la obra. Es hasta 2014 cuando el presidente Enrique Peña Nieto recupera el proyecto y rápidamente comienza su implementación.

Los anteriores grupos opositores al megaproyecto vuelen a emitir su desacuerdo con el mismo. Actores clave como el ya constituido Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) promovieron la campaña *#YoPrefieroelLago* como principal estandarte en contra del aeropuerto.

El análisis en torno a esta campaña y las formas de resistencia que la secundan responderán a la pregunta de investigación en la que gira este trabajo, la distinción sobre el debate en torno al conflicto, es decir ¿Qué es por lo que se delibera, discute y lucha en este conflicto?, ¿por qué está intrínsecamente relacionado con el ambiente?, ¿Acaso es un conflicto ecológico-distributivo?

Este capítulo está dividido en tres apartados. En el primero de ellos presento los antecedentes de la construcción del proyecto aeroportuario en el sexenio de Vicente Fox, sus postulados y sobre todo la razón de su inminente cancelación. En el segundo discuto el conflicto más reciente ocurrido desde el año 2014 al 2019 en donde el proyecto comienza su construcción, pero se ve mermado por múltiples cuestionamientos y resistencias. En el tercer apartado pongo énfasis especial en el campo del conflicto y cómo se desarrolla durante los primeros cuatro años, cuáles son sus elementos y por ende sus actores más destacados.

## 2.1 El proyecto fallido, veinte años de lucha en contra del megaproyecto aeroportuario, el sexenio de Vicente Fox

El cambio de milenio traería consigo transformaciones en la vida pública de México. El Partido Acción Nacional (PAN) tomaría el máximo puesto del ejecutivo federal destronando a la hegemonía que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) que había prevalecido por más de 70 años.<sup>221</sup> En el entonces Distrito Federal, capital del país y sede de los poderes de la unión, culminaba el primer mandato de un jefe de gobierno electo popularmente, Cuauhtémoc Cárdenas del Partido de la Revolución Democrática (PRD). Las siguientes elecciones de la capital fueron ganadas por el candidato Andrés Manuel López Obrador del mismo partido. El Gobierno de la Ciudad de México, entonces, seguiría encabezado por un partido opositor al del ejecutivo federal.

En materia de economía, la aplicación del modelo económico sustentado en el libre mercado<sup>222</sup> acompañado de los primeros resultados de la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC)<sup>223</sup> modificarían de manera significativa la estructura económica-sectorial del país. El Distrito Federal, por ejemplo, experimentó una importante transformación hacia la tercerización, así la ciudad capital se convirtió en un centro muy importante de sectores de servicios especializados como: los financieros y de seguros, los de información y medios masivos, los inmobiliarios y de alquiler. Por su parte el sector manufacturero exportador se desplazaría a otras ciudades y estados del país en su mayoría en la frontera norte.<sup>224</sup>

En sintonía con la globalización, el país tomó un rumbo hacia la apertura comercial sin precedentes, parte de este objetivo se sustentó por diversos acuerdos en materia internacional de los que México formaría parte, como lo es el Plan Puebla Panamá (PPP), un proyecto multiregional que abría las puertas ante el capital transnacional para la inversión.

---

<sup>221</sup> Rosendo Bolívar Meza « Alternancia política y transición a la democracia en México » en *Revista Legislativa de Estudios Sociales y de Opinión Pública* vol. 6 núm. 12 (México, julio-diciembre 2013): 33-53.

<sup>222</sup> José Jaboco Tepoz Grande « 1995-2012: Consolidación y efectos del modelo neoliberal y la globalización » en *Economía y Sociedad Mexicana* por Jaime Estar Reyno coordinador, (México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla: 2016): 308.

<sup>223</sup> Vid Paulino Ernesto Arellanes Jiménez « El Tratado de Libre Comercio de América del Norte: antes, durante y después, afectaciones jurídicas en México » en *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla IUS*, núm. 33 (Puebla, enero-junio de 2014): 257-274.

<sup>224</sup> A Enrique Dussel Peters y Samuel Ortiz Velásquez « ¿Tiene la industria futuro en la Ciudad de México? » en *La Ciudad de México en el siglo XXI: Retos y realidades* por Adrian Guillermo Aguilar coordinador (México: Secretaría de Ciencia y Tecnología e Innovación: Miguel Ángel Porrúa, 2016): 403-412.

El PPP pretendió la construcción de proyectos transnacionales encaminados a resolver problemas relativos a la migración, medio ambiente, narcotráfico, intercambio comercial y proyectos de desarrollo regional.<sup>225</sup>

Estos proyectos necesitaban de infraestructura que lograra las conexiones para la movilidad de mercancías y personas que demandaba el sistema económico. En la Ciudad de México, como sitio estratégico de conexión, este planteamiento retomaría la necesidad de resolver el problema aeroportuario que presentaba la ciudad con anterioridad.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), comenzó su construcción en 1932; su infraestructura se constituyó hasta 20 años después de su fundación, en 1952. Este trabajo se realiza al tiempo que el AICM cumple casi siete décadas activo. En aquel momento el aeropuerto, ofrecía servicios de transporte aéreo a 21 millones de viajeros anualmente; en sus instalaciones se efectuaban 340 mil vuelos por año y su plantilla rondaba en aproximadamente 20 mil personas. Ofrecía traslados a más de 300 destinos, a partir de la operación de ocho aerolíneas nacionales y 23 extranjeras, que conectan con Estados Unidos, Canadá, el sur del continente americano y Europa.<sup>226</sup> Desde aquel entonces el AICM era un aeropuerto imprescindible para la conexión del continente.

Con el crecimiento de la Ciudad de México y las transformaciones en el país a finales del siglo XX la demanda de usuarios del AICM aumentó. Esta problemática a su vez reclamó la necesidad de nueva infraestructura que resolviera el problema. Con esto en mente, el gobierno de Vicente Fox planteó la idea de crear una nueva terminal aeroportuaria que resolviera el congestionamiento aéreo.

De acuerdo con el documento *Opciones de localización del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México* citado por Rafael Alfaro *et al* se “destaca el año 2000 como punto de saturación en el caso de una tasa alta de crecimiento”<sup>227</sup> igualmente el documento resalta la imposibilidad de ampliación de la terminal aérea puesto que se encuentra limitada por la falta de superficie disponible dada las condiciones de asentamientos urbanos alrededor.

---

<sup>225</sup> Margarita Camarena Luhrs y Andrés Valdez Zepeda « El Plan Puebla-Panamá y las políticas de desarrollo: un análisis crítico » en *Espiral* vol. IX, núm. 25 (Guadalajara: Universidad de Guadalajara, septiembre-diciembre 2002).

<sup>226</sup> Rafael Alfaro Izarraraz, Francisco Guízar Vázquez Jr., Ivonne Vizcarra Bordi «El traslado fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco» en *Argumentos* vol. 24 núm. 65 (México, enero-abril 2011).

<sup>227</sup> *Ídem*.

La necesidad de una nueva terminal aérea era un hecho, la cuestión giraría en torno a la ubicación. De acuerdo con Enrique Moreno Sánchez, los estudios técnicos y financieros para analizar la posibilidad de construir un nuevo aeropuerto comenzaron desde la década de los 90 del siglo pasado, ya en el siglo XXI las opciones para la construcción serían Tizayuca en el estado de Hidalgo o Texcoco.<sup>228</sup>

El mismo autor reconoce que se consideró la demanda a largo plazo (más de 50 años) por ello se propuso que el aeropuerto “tuviera tres grandes pistas paralelas que permitieran operaciones simultáneas independientes y un terreno amplio de 4 mil hectáreas, ya que el actual era pequeño para las operaciones crecientes. Otro de los elementos considerados fue el centro generador de demanda y las vías de comunicación y acceso”.<sup>229</sup>

El día 23 de octubre de 2001 se hace presente en los medios que el nuevo aeropuerto sería construido en Texcoco. El proyecto utilizaría terrenos federales de los remanentes del lago de Texcoco y 5,391 hectáreas de trece ejidos expropiados<sup>230</sup> en los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán en el Estado de México.<sup>231</sup>

La adquisición de estos terrenos fue a partir de 19 decretos presidenciales con fecha del 21 de octubre de 2001,<sup>232</sup> bajo causa de utilidad pública<sup>233</sup> (a pesar de que el proyecto en su mayoría sería privado, puesto que se financiaría con 75% de capital privado y sólo 25% de capital público). El 38% de las hectáreas expropiadas (2,063 has) quedarían a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) que se destinarían a la construcción del Nuevo Aeropuerto y sus obras complementarias. Mientras que el 62% (3,328 has) estarían

---

<sup>228</sup> Enrique Moreno Sánchez « El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el ex lago de de Texcoco, Estado de México, problemática socioterritorial y ambiental » en *Revista CS* núm 26 (México, septiembre-diciembre 2018).

<sup>229</sup> *Ídem*.

<sup>230</sup> De la superficie expropiada el 69% (3,741 has) provenía de los ejidos en el municipio de Atenco, el 25% (1,338 has) de los ejidos del municipio de Texcoco y el 6% (311 has) del ejido en el municipio de Chimalhuacán. La expropiación tomaba en cuenta tierras parceladas y de uso común así como las concesiones para la explotación, uso y aprovechamiento de aguas nacionales en esas tierras. El total de los ejidatarios afectados por la expropiación de las tierras ascendía a 4,365 titulares.

<sup>231</sup> Matilde Perez «Anuncian expropiación de 5 millones de hectáreas » en *La jornada*, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 18 de Agosto de 2020, disponible en línea en:

<https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/022n1pol.html>

<sup>232</sup> María Elena Espinoza Hernández, « Incorporación de la propiedad ejidal a proyectos urbanos a partir de la reforma de 1992, al artículo 27 constitucional y a la ley agraria, caso de estudio: El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México » (tesis de maestría, El Colegio de México, 2017).

<sup>233</sup> Después de la Reforma al Artículo 27 Constitucional y a la Ley Agraria en el año 1992 aunado de la adopción de políticas neoliberales de liberalización de los terrenos ejidales dejaron su carácter de inalienables, imprescriptibles e inembargables, su uso agrícola y su protección agraria para incorporarse formalmente al mercado de tierras urbano.

en manos de la Secretaría de Medio Ambiente y de Recursos Naturales (SEMARNAT) para consignarse, al Plan Lago de Texcoco accionado por la Comisión Nacional de Agua.<sup>234</sup>

El entonces titular de la SCT Pedro Cerisola Weber, presentó la decisión del proyecto Texcoco, mencionó que la primera fase del proyecto costaría 8 mil millones de pesos, 40% más barato que la opción de Hidalgo<sup>235</sup> además expresó que la decisión de la construcción de una nueva terminal se había pospuesto durante cinco sexenios y que de no hacerlo ahora sería una irresponsabilidad, pues el AICM ya había llegado a su límite.<sup>236</sup>

Entre otros argumentos a favor de la obra destacaron: i) la viabilidad para la construcción ya que no se encontraron problemas sin solución posible; ii) la posibilidad de crear una terminal integrada que evite la pérdida de tiempo en conexiones, iii) la cercanía con la Ciudad de México y iv) el coste de la inversión inicial además de los costos de operación la opción Texcoco era la mejor.<sup>237</sup>

De acuerdo con Cerisola Weber las obras comenzarían una vez que se tuviera listo el plan maestro. Luego de ello se sometería a concurso los proyectos hasta elegir y definir cuál sería el mejor, posteriormente mandar las obras a licitaciones públicas de tipo internacional, que serían supervisadas por observadores internacionales que garantizaran la transparencia de estas. Acorde con sus estimaciones la obra llevaría entre tres y cinco años dependiendo las complicaciones durante el proceso.<sup>238</sup>

El subsecretario Aarón Dychter comentó que entre los grupos interesados por la construcción de la nueva terminal aeroportuaria se encontraba “ICA, de Bernardo Quintana; Gutsa, de la familia Gutiérrez Cortina, y el Grupo Martínez Hermanos. Además, en cuanto a los grupos interesados en lograr la concesión para la operación aeroportuaria, estaban presentes el *British Airport* y el aeropuerto de *Francofort*”.<sup>239</sup>

La construcción del nuevo aeropuerto modificaría la organización de la ciudad, puesto que no se trataba sólo de la construcción de la terminal aérea, sino de un modelo de desarrollo completo, que traería consigo un proyecto urbanístico comercial y de servicios a largo plazo.

---

<sup>234</sup> Espinoza Hernández María, *op. cit.* p. 35.

<sup>235</sup> Patricia Muñoz Rios, «Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto» en *La jornada*, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>

<sup>236</sup> *Ídem.*

<sup>237</sup> *Ídem.*

<sup>238</sup> *Ídem.*

<sup>239</sup> *Ídem.*

El Aeropuerto Internacional Benito Juárez tendría que cerrarse pues ambos aeropuertos compartirían espacio aéreo lo cual hacía imposible su permanencia, Cerisola Weber precisó que en los terrenos se construiría “una especie de Santa Fe” para así aprovechar los mismos.<sup>240</sup>

La decisión no fue aplaudida por todos, el Gobierno del Distrito Federal argumentó que la obra traería más problemas que soluciones, y pondría en riesgo la sustentabilidad de la ciudad. Pero el grupo opositor más contundente vendría desde los ejidatarios a quienes por sorpresa y sin aviso previo vieron sus tierras y su modo de vida amenazado por la construcción de un megaproyecto aeroportuario.

### **2.1.1 Desacuerdo con el gobierno del Distrito Federal**

Tras el anuncio de la construcción del nuevo proyecto aeroportuario en terrenos federales del ex lago de Texcoco así como de los ejidos expropiados; la entonces secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal, Claudia Sheinbaum, expresó que el Gobierno del Distrito Federal (GDF) exigiría a las autoridades federales revocar la decisión, pues aseguró que no se tomaron en cuenta los argumentos técnicos que presentaron contra esa opción, igualmente comentó que en cuestiones que pongan en riesgo la sustentabilidad de la ciudad no puede haber decisiones inapelables como lo expresó Cerisola Weber.<sup>241</sup> Los tres argumentos que presentó el GDF contra la obra fueron:

Se pone en riesgo la sustentabilidad de la ciudad de México al incrementarse los índices de crecimiento poblacional con las implicaciones que esto significa sobre el manto acuífero y sobre los recursos naturales del Distrito Federal; se pone en riesgo de inundaciones a la capital, debido a que el ex lago de Texcoco es un vaso regulador fundamentalmente de la cuenca de la ciudad. Por último, se pone en riesgo una zona de rescate ecológico en la que se ha trabajado los últimos 20 años, que alberga a 144 especies de aves residentes y migratorias.<sup>242</sup>

---

<sup>240</sup> Muñoz Patricia *op. cit.*

<sup>241</sup> Bertha Teresa Ramirez « Exige el gobierno capitalino revocar la decisión de construir el nuevo aeropuerto en Texcoco » en *La jornada*, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/023n1pol.html>

<sup>242</sup> *Ídem.*

La Zona de Rescate Ecológico (ZRE) de la que formaba parte el lago de Texcoco fue parte de un decreto presidencial aprobado en junio de 1971. La propuesta giró en torno a ejecutar obras de mitigación ecológica para darle sustentabilidad a la ciudad. Lagos artificiales como el *Lago Nabor Carrillo*, estructuras de control hidráulico, bordos, drenajes, lavado de suelos y reforestación, eran los principales productos de la iniciativa. Se podría asegurar que el programa había tenido éxito pues las aves habían retornado al lago y sus ciclos reproductivos y migratorios<sup>243</sup> nuevamente eran parte de este. La reestructuración o inminente cancelación de este proyecto era uno de los puntos más cuestionables hacia la decisión del gobierno federal.

Estas problemáticas ya habían sido consideradas por la Comisión Nacional de Población (CONAPO), la cual mencionaba que la construcción del proyecto Texcoco representaba un riesgo en la generación de infraestructura fragmentada y segregada, así como la destrucción y desarticulación del entorno urbano, una transformación de control de uso de suelos y con ello la presión masiva sobre los servicios y la infraestructura vial.<sup>244</sup> No bastaba con los criterios técnicos, también era necesario los demográficos, ambientales y urbanos.

Por todas estas cuestiones, el GDF había entrado en desacuerdo con sus homólogos federales, consideraba la obra como un detonante de la mancha urbana y como un peligro para la estabilidad de la ciudad.

La baja disponibilidad de servicios, sobre todo en la zona oriente de la capital, aumentaría con un proyecto de tal magnitud. A estos cuestionamientos se le sumaron actores como el presidente municipal de Texcoco, Horacio Duarte Olivares quien era afín al Gobierno capitalino después de todo pertenecía al mismo partido.

La disputa se trasladó a vías legales, por su parte, el GDF de mano del secretario de Gobierno capitalino, José Agustín Ortiz Pinchetti, prosiguió a emitir una controversia constitucional argumentando que el ejecutivo federal no tenía las facultades para elegir la

---

<sup>243</sup> Enrique Moreno Sánchez « Lo ambiental del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, en Texcoco, Estado de México » en *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales* num. 22 (México, septiembre 2017):248-273.

<sup>244</sup> Alonso Urrutia «Alertó Conapo sobre riesgo de Texcoco » en *La jornada*, miércoles 14 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/14/060n1con.html>

opción Texcoco,<sup>245</sup> igualmente alcaldes del PRD en entidades del Estado de México prepararon otra controversia.

Si bien el desacuerdo por parte de estos grupos políticos giraba en torno a lo urbano, también estaba permeada por una disputa en las competencias, las decisiones del gobierno federal afectarían en gran medida el ejercicio del gobierno capitalino junto con sus intereses, así como los del municipio de Texcoco.

A la par que los gobiernos discutían sobre sus facultades, la oposición con mayor impacto respecto al megaproyecto se presentó con los ejidatarios quienes preparaban una resistencia ante la expropiación de sus tierras, desde todos los frentes posibles.

### **2.1.2 ¡La tierra no se vende!, los pobladores de Atenco y el Frente de Pueblos en defensa de la Tierra (FPDT)**

La mañana del 22 de octubre de 2001, los habitantes de tres municipios del Estado de México, Atenco, Texcoco y Chimalhuacán despertaron sorprendidos con la noticia de 19 decretos expropiatorios que les quitaban sus tierras ancestrales. De la noche a la mañana, los ejidos: Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac, Acuestomac, Atenco, Col. Francisco I. Madero en el municipio de Atenco; La Magdalena Panoaya, Tocuila y sus Barrios, San Felipe y Santa Cruz de Abajo, San Martín, Guexotla, San Bernardino, Santiago Cuautlalpan en Texcoco y Santa María Chimalhuacán del municipio de Chimalhuacán, pasarían a proveer los terrenos para el megaproyecto aeroportuario impulsado por el gobierno panista del presidente Vicente Fox.

De acuerdo con los decretos, la superficie expropiada correspondía a tierras de uso común y parceladas. Las de mayor afectación eran estas últimas con un “77,6% (4,185.98 has) de la superficie expropiada, [...] y el restante 22.4% (1,205.28 has) a tierras de uso común”<sup>246</sup> los ejidos en el municipio de Atenco fueron los más afectados por los decretos.

Por su parte el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) preparó un pago por concepto de indemnización a los ejidatarios afectados en sus parcelas de uso individual y al ejido por las áreas de uso común por valor de

---

<sup>245</sup> Andrea Becerril y Patricia Muñoz « Sensacional, que el GDF presente controversia, dice Pedro Cerisola» en *La jornada*, martes 25 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea <https://www.jornada.com.mx/2001/10/25/022n1pol.html>

<sup>246</sup> María Elena Espinoza Hernández, «Incorporación de la propiedad ejidal a proyectos urbanos a partir de la reforma de 1992, al artículo 27 constitucional y a la ley agraria. Caso de estudio: El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México» (tesis de maestría, El Colegio de México, 2017), 36.



\$534,374,391.20 pesos. El instituto determinó que el precio de los terrenos expropiados era de la irrisoria cantidad de \$7.2 pesos el metro cuadrado en tierras de temporal y \$25 pesos por metro cuadrado de tierras de riego. De acuerdo con el instituto la evaluación de las tierras era la correcta, e inclusive estaba sobrevalorada al valor del mercado actual.<sup>247</sup>

En Atenco las campanas de la iglesia de la comunidad retumbaron llamando a la población a reunirse en la plaza principal para difundir la noticia y a su vez conocer los nombres de las familias afectadas por los decretos. Igualmente se reunieron para conformar asambleas públicas donde cualquiera pudo emitir su sentir y pensar, independientemente de la posesión o no de las tierras. Dentro de estas asambleas se decidieron las acciones a tomar frente a la implantación del proyecto.

El problema no solo radicaba en la partición de las tierras, sino en la pérdida de la productividad agrícola que era el sustento de estas comunidades; igualmente se estaba violentando el patrimonio familiar y el legado cultural de sus antepasados, así como la paz y la tranquilidad del ejido. Defender la tierra es defender la herencia, la identidad, la cultura, las tradiciones, costumbres y en sí mismo la historia. La discusión entraba en el campo de la inconmensurabilidad y de los lenguajes de valoración que difícilmente se pueden jerarquizar.

La primera acción que tomó la comunidad fue bloquear los principales accesos al poblado así como la carretera Lechería- Texcoco por más de cinco horas. Los campesinos y habitantes de San Salvador Atenco acudieron armados con machetes, bombas molotov, varillas y palos para defenderse ante cualquier confrontación, bajo gritos de ¡Zapata vive!, ¡Aves de carne, no de acero! y ¡No a la terminal aérea!, permanecieron.<sup>248</sup>

Igualmente acudieron a la sede de la presidencia municipal y tomaron el edificio, donde el alcalde Margarito Yáñez huyó del lugar.<sup>249</sup> Clausuraron simbólicamente la sede del poder ejecutivo municipal. Entre tantas acciones a tomar, de igual manera decidieron cavar zanjas para imposibilitar el acceso de maquinaria pesada al lugar, conformar comisiones que

---

<sup>247</sup> Damián Gustavo Camacho Guzmán, « Atenco arma su historia » (tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, 2008), 104.

<sup>248</sup> Rene Ramón Alvarado, Javier Salinas Cesareo, Israel Dávila, Silvia Chavez Gonzalez y Angeles Velasco « Violenta protesta de ejidatarios expropiados » en *La jornada*, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>

<sup>249</sup> Alvarado Rene Ramón et. al « Ejidatarios demandan desaparecer poderes en Atenco » en *La jornada*, sábado 27 de octubre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/27/037n1est.html>

se encargaran de la vigilancia del territorio y el impedimento de cualquier tipo de expropiación de la tierra.

La resistencia también escaló hacia los tribunales, Ignacio Burgoa Orihuela, jurista y académico de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) aceptó encabezar la defensa legal del núcleo agrario de Atenco. Burgoa preparó la defensa alrededor del argumento de *utilidad pública* no comprobado por el Gobierno Federal, en donde se tendría que especificar y argumentar claramente la necesidad de un nuevo aeropuerto y la idoneidad de las tierras del ejido. Igualmente el jurista consideró las posibles violaciones al artículo 27 y 16 constitucionales.<sup>250</sup>

Desde el 22 de octubre de 2001 en que se anunciaron los decretos expropiatorios hasta el 11 de julio del año siguiente, en donde el conflicto entró en crisis por la represión sin precedentes de los manifestantes, las acciones giraron en lo que Charles Tilly denomina el WUNC,<sup>251</sup> la reproducción de actitudes colectivas que hacían presente la dignidad, unidad, el número y el compromiso de los participantes. Con el pasar de los días el movimiento se fortalecía, familias completas tomaban parte en el mismo. Algunos de los acontecimientos más destacados fueron los siguientes:

El cierre de la carretera Texcoco-Lechería en varias ocasiones para demostrar su inconformidad por el proyecto aeroportuario, generalmente estaban complementados con pancartas llenas de mensajes de defensa del territorio, así como del arma simbólica de los campesinos: el machete.

La primera gran marcha hacia la capital a finales de octubre estuvo envuelta de cientos de simpatizantes, quienes llegaron a Los Pinos con la bandera nacional, el estandarte de la Virgen de Guadalupe y la imagen del Divino Salvador (patrono del pueblo). La marcha fue interceptada por elementos policiacos, sin embargo los manifestantes llegaron. El grupo de Texcoco fue recibido por el director de Concertación Ciudadana de la Secretaría de

---

<sup>250</sup> José Galan « Brugoa interpondrá amparo contra expropiación en Atenco » en *La jornada*, sábado 3 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/015n1pol.html>

<sup>251</sup> Para Charles Tilly, los movimientos sociales, como procesos de larga duración y con un alto contenido político, presentan distintos procesos característicos, uno de ellos es la expresión en el espacio público de *worthiness, unity, numbers and commitment*, WUNC por sus siglas en inglés, estas actitudes colectivas demuestran el compromiso de los participantes con las demandas de su causa. Tilly., *op. cit* 189-241.

Gobernación y el director de audiencias de la Presidencia; al grupo de San Salvador Atenco lo atendió un ayudante del director de audiencias de la presidencia.<sup>252</sup>

Diversas organizaciones brindaron su apoyo como el Consejo Nacional Indígena (CNI) quien mediante un comunicado llamó a sumarse al rechazo ante el nuevo aeropuerto en Texcoco pues “significa un acto del gobierno autoritario y vertical al despojar de sus tierras y territorios primordiales a 13 comunidades indígenas de los municipios de Texcoco, Chimalhuacán y Atenco en el Estado de México”<sup>253</sup> igualmente señalaron que los decretos expropiatorios solo eran parte de la implantación de las reglas del libre mercado que violentan a los pueblos y privatizan territorios y recursos naturales. Por tanto, también se hacía una denuncia contra la violación de los acuerdos de San Andrés y del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en todo lo relativo al derecho consignado de los pueblos originarios para que se les consultara de manera efectiva y en forma obligada por antelación.

Conforme más organizaciones se sumaban a la causa, las marchas se volvieron masivas como la *mega marcha* del 14 de noviembre 2001 proveniente de Texcoco hacia la Ciudad de México, donde los ejidatarios se enfrentaron contra granaderos por impedirles el paso hacia el zócalo capitalino.<sup>254</sup> Por parte de los gobiernos las movilizaciones fueron desestimadas e inclusive minimizadas. En un programa de radio, Vicente Fox expresaba que los ejidatarios habían ganado la lotería, pues el trabajo y desarrollo que traería la nueva terminal aérea los beneficiaría. Ante esto los ejidatarios tomaron el comentario como una burla para con su resistencia.<sup>255</sup> Por su parte el gobernador del Estado de México Arturo Montiel Rojas mencionó que los participantes de las protestas ni siquiera eran ejidatarios de la comunidad sino personas ajenas a la misma.

---

<sup>252</sup>Matilde Pérez « Manifestación contra las expropiaciones, de Atenco a la sede del Ejecutivo » en *La jornada*, jueves primero de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/01/marcha.html>

<sup>253</sup> Rosa Rojas « Se manifiesta el Congreso Nacional Indígena contra el nuevo aeropuerto » en *La jornada*, sábado 3 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/014n1pol.html>

<sup>254</sup> Javier Salinas, Rene Ramón Alvarado, Matilde Pérez, Gustavo Castillo y José Romanx, « Fox se equivocó con su decreto; seguirá la defensa de la tierra advierten ejidatarios » en *La jornada*, jueves 15 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/15/marcha.html>

<sup>255</sup> Juan Manuel Venegas « Lotería a los habitantes de Texcoco: Fox » en *La jornada*, domingo 4 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/04/022n2pol.html>

Durante los siguientes meses los ejidatarios denunciaron el hostigamiento policiaco que recibieron durante sus manifestaciones, también se habló de las amenazas de muerte recibidas hacia los líderes del movimiento por vía telefónica y de manera personal para dejar la participación en las manifestaciones.

A dos meses de los actos de resistencia y movilizaciones, los líderes ejidales de los núcleos agrarios de San Salvador Atenco, Chimalhuacán y Texcoco fueron advertidos de una posible ocupación del Ejército Mexicano en las tierras que el gobierno federal expropió. Esta situación alarmó a la comunidad, los campesinos decidieron instalar casas de campaña para vigilar las tierras de cultivo 24 horas al día.

Dada la intriga de la probable confrontación entre el Ejército Mexicano y los ejidatarios por las parcelas expropiadas, en conferencia de prensa, celebrada en un ejido texcocano de Magdalena Ponoaya-Vicente Riva Palacio, un reportero preguntó sobre cómo se defenderían en caso de que arribara el ejército. Ante el cuestionamiento los ejidatarios negaron contestar, solo afirmaron que: “cualquier padre familia es capaz de dar la vida si alguien intenta quitarle el patrimonio que será heredado a sus hijos”.<sup>256</sup> Los ejidatarios se encontraban de acuerdo con tal afirmación, estaban consientes que la defensa de su territorio podría costarles la vida, al igual que la pérdida de este.

Los campesinos tenían una larga trayectoria en organizaciones políticas, cada una de ella con finalidades, intereses, objetivos distintos; algunas se desviaron al caer en intereses partidistas y otras simplemente fracasaron por las pugnas por el liderazgo. Entre las más destacables se encuentra el Frente Popular de la Región Texcoco (FPRT) que junto con el Frente Popular del Valle de México (FPVM) promovieron la lucha por el agua. Por su parte la organización Habitantes Unidos de San Salvador Atenco (HUSSA) fue una de las primeras organizaciones presentes en el movimiento en defensa de la tierra.

Tras esta tradición organizacional además de la preexistente organización ejidal, el 23 de diciembre campesinos de los ejidos expropiados acordaron constituir un frente en defensa de sus tierras: el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), así reiteraron que la tierra no se vende y que permanecerían firmes a su defensa.

---

<sup>256</sup> René Alvarado y Georgina Saldiera, « No permitiremos que las fuerzas armadas ocupen nuestras parcelas » en *La jornada*, domingo 23 de diciembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/12/23/037n1soc.html>

El ya constituido FPDT sería la organización que aglutinaría la lucha campesina por las parcelas expropiadas. A finales de diciembre, sin olvidar la advertencia de la llegada del Ejército Mexicano, el FPDT junto con comités del Frente Zapatista de Liberación Nacional (FZLN) así como estudiantes de la UNAM, colocaron barricadas, costales rellenos de arena y tierra en las principales entradas de las comunidades, para impedir el acceso de fuerza pública o militar a las parcelas. Jesús Adán Espinoza e Ignacio del Valle, líderes del movimiento campesino, expresaron que: “esta es una muestra enérgica de que estamos dispuestos a perder la vida si el gobierno pretende introducirse a nuestros ejidos y construir el nuevo aeropuerto”.<sup>257</sup> Esto fue un ejemplo más de compromiso y resistencia que el movimiento había tomado.

El 11 de julio de 2002 el movimiento del FPDT sufre la mayor represión policiaca dentro de sus casi nueve meses de resistencia, miles de policías de la Fuerza de Acción y Reacción Inmediata (FARI) del Estado de México arremetieron contra poco más de 100 campesinos de San Salvador Atenco, cuando estos se dirigían a la cabecera municipal para protestar en un acto encabezado por el gobernador mexiquense Arturo Montiel. Los ejidatarios respondieron con machetes, piedras y palos. El percance dejó un saldo de al menos 30 comuneros lesionados, muchos de gravedad, 19 desaparecidos y tres elementos estatales heridos.<sup>258</sup> Ante el hecho tan violento los ejidatarios se movilizaron buscando a sus compañeros que habían sido detenidos, las confrontaciones siguieron todo el día. La represión costó la vida de José Enrique Espinoza Juárez.

Luego de los violentos hechos ocurridos en el Estado de México, Vicente Fox aseguró que el proyecto no daría marcha atrás, y que el gobierno federal estaba abierto a negociar sólo con los ejidatarios posesionarios legítimos de la tierra, siempre y cuando estos no violentaran el estado de derecho. El 25 de julio los ejidatarios acusaron al gobierno federal

---

<sup>257</sup> Javier Salinas y René Ramon « Colocan ejidatarios barricadas en Atenco;apoya el FZLN y estudiantes » en *La jornada*, domingo 28 de diciembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/12/28/029n1est.html>

<sup>258</sup> Javier Salinas y René Ramon « Reprimen marcha campesina en atenco; hay 33 lesionados » en *La jornada*, domingo 12 de julio de 2002, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2002/07/12/052n2pol.php?origen=index.html>

de romper los acuerdos y violentar el diálogo,<sup>259</sup> pues las autoridades federales no asistieron al encuentro convocado en la Universidad Autónoma de Chapingo.

Una semana después, el primero de agosto de 2002 la Presidencia de la República decide cancelar el proyecto aeroportuario, de acuerdo con el documento emitido por la SCT, tras la negativa de las comunidades ejidales a vender sus tierras. Se decidió iniciar los trámites para dejar sin efecto los decretos expropiatorios. Para el 5 de agosto, el presidente Vicente Fox declaró la abrogación total de los decretos expropiatorios emitidos el 21 de octubre del año pasado. La resistencia por parte de los campesinos logró dar marcha atrás al proyecto federal más ambicioso del sexenio.

### **2.1.3 2002 el aeropuerto que no se construyó**

La lucha de Atenco en contra del proyecto aeroportuario dejó varias lecciones al gobierno federal, que serían consideradas por los gobiernos siguientes, pues el megaproyecto estaría latente y se retomaría 12 años después tras una nueva alternancia política y con ello, el retorno del PRI a la presidencia.

La resistencia del FPDT destacó por dos cuestiones. En primer lugar, por su capacidad organizativa, en donde la experiencia dentro de otras organizaciones políticas más encaminadas hacia la sociedad civil y las juntas ejidales, direccionaron la logística del movimiento y, junto con el apoyo de múltiples organizaciones afines, se mantuvo la defensa de sus territorios por medio de la movilización y manifestación social permanente en el área de influencia del nuevo aeropuerto. Estos procesos de resistencia los llevó a lograr lo que se creía imposible, hacer que el Gobierno Federal diera marcha atrás en la construcción de la nueva terminal aérea.

Como segundo punto resalta la similitud entre lo que Martínez-Alier considera como ecologismo de los pobres,<sup>260</sup> es decir esos movimientos que vienen desde una base popular históricamente relegada por el sistema económico y que ante la agresión a su modo de vida

---

<sup>259</sup> Javier Salinas, René Ramon y Roberto Garduño «El gobierno rompe y violenta el diálogo, acusan campesinos » en *La jornada*, domingo 27 de julio de 2002, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2002/07/27/003n1pol.php?origen=index.html>

<sup>260</sup> Martínez-Alier, *El ecologismo de los pobres...* op. cit., p.15.

y a su territorio, conforman resistencias que mantienen un equilibrio ecológico territorial<sup>261</sup> sin estarlo buscando. La zona del lago de Texcoco en donde se llevó a cabo el conflicto se caracteriza porque:

Se ubica el cuerpo de agua más importante de la zona metropolitana de la ciudad de México y del área conurbada, el lago *Nabor Carillo*, [...] tiene una extensión de 1000 hectáreas. Dicho cuerpo de agua tiene capacidad de 36 millones de metros cúbicos de agua, además tiene bordo perimetral de 12 kilómetros. [...] Este lago artificial y las lagunas que existen en la zona federal del ex Lago de Texcoco son parte de un complejo de pequeñas lagunas - facultativas de recirculación- para el tratamiento de aguas residuales a través de procesos químico-biológicos, así como en beneficios agrícolas, de industria y otros servicios de municipios cercanos.<sup>262</sup>

A estos servicios ecosistémicos se le suman las funciones de vaso regulador de los escurrimientos artificiales, regulador de temperatura y albergue de distintas clases de aves que arriban al lugar. Este ecosistema estaba comprometido por la construcción de la terminal aérea, su cancelación dio un respiro durante poco tiempo más.

El conflicto ecológico-distributivo en las tierras expropiadas de 13 ejidos en el Estado de México ejemplifica la complejidad en torno a estos desacuerdos. La lucha es en primera instancia una pugna dialéctica, rodeada de lenguajes de valoración, identidades, historia, cultura, mitos y simbolismos que el capital trasnacional no considera al momento de proyectar su desarrollo. La construcción de aeropuerto en Texcoco supone entonces la desaparición de un territorio, con todo lo que ello implica, es decir el espacio físico (las tierras ejidales, los recursos naturales, la fauna y flora del lugar) así como la fragmentación y desarticulación de la forma societal de las comunidades, las cuales habían construido desde hace miles de años.

De la noche a la mañana ejidatarios del Estado de México se les había prohibido la posibilidad de la construcción de un proyecto a futuro dentro de su territorio, sin embargo, ante el desacuerdo, estos se organizaron y defendieron sus tierras hasta las últimas

---

<sup>261</sup> No es que a partir de los conflictos se logre un equilibrio con el medio ambiente, esta estructura más o menos sustentable es característica de la sociedad asentada, parte de su identidad, los conflictos sólo reproducen la identidad de los pueblos.

<sup>262</sup> Enrique Moreno Sánchez en *Lo ambiental del Nuevo Aeropuerto ... op. cit.*

consecuencias. La organización del FPDT siguió vigente y mantuvo un estandarte de lucha en dos frentes. Por una parte, continuó con una batalla legal basada en amparos y demandas en contra del Gobierno Federal e instancias involucradas, para impedir la construcción del aeropuerto o cualquiera de sus obras complementarias en los ejidos de la zona. Y, por otro lado, mantuvo la defensa de sus territorios por medio de la movilización y manifestación social de la mano de otras organizaciones con quienes formaron redes de resistencia, su área de influencia permanente en el territorio circundante a la terminal aérea, principalmente en los municipios de Atenco y Texcoco.

#### **2.1.4 ¿Una zona de rescate ecológico?**

Tras la cancelación de la construcción del Aeropuerto Internacional en el sexenio de Vicente Fox, dada la resistencia de los ejidatarios por la expropiación de sus tierras, la propuesta para mitigar el congestionamiento aéreo cambió a una ampliación del Aeropuerto Benito Juárez que se extendió hasta la siguiente administración.

En el primer año de gobierno del presidente panista, Felipe Calderón, se puso en operación la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM),<sup>263</sup> con un costo de 7 mil 720 millones de pesos,<sup>264</sup> dicha terminal ha apoyado en la operación promedio de 13 millones de pasajeros anualmente.

Mientras tanto la idea de un nuevo aeropuerto quedó descartada durante el sexenio calderonista. En cambio, el Gobierno Federal de la mano de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) se enfocaron en la conformación de una Zona de Mitigación y Rescate Ecológico en el ex Lago de Texcoco (ZMRE). El proyecto retomó propuestas del decreto presidencial de 1971<sup>265</sup> que consolidaba a la zona del vaso del Lago Texcoco como prioritario en temas ambientales, una zona lacustre de alta importancia.

---

<sup>263</sup> « Cumple el AICM seis décadas de conectar al país y cimentar su desarrollo », Prensa, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México acceso el 18 de septiembre de 2020 disponible en: <https://www.aicm.com.mx/cumple-aicm-seis-decadas-de-conectar-al-pais-y-cimentar-su-desarrollo-2/19-11-2012>

<sup>264</sup> Roberto González Amador, «Al operar el aeropuerto el actual cerrará, dicen funcionarios » en *La Jornada*, 5 de septiembre de 2014, consultado del 18 de septiembre de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/003n1pol>

<sup>265</sup> José Luis Luege Tamargo, «La desaparición de la ZFLT» en *El Universal*, 28 de agosto de 2016, consultado el 18 de septiembre de 2020, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/08/29/desaparicion-de-la-zflt>



El objetivo era que los servicios ecosistémicos que la ZMRE del ex lago de Texcoco brinda, permeara sobre todo en los municipios de Texcoco y Ecatepec en el Estado de México, por lo que se determinó que los terrenos federales eran insuficientes, y se requeriría adoptar una cantidad mayor de tierra posible. Así, la CONAGUA comenzó a comprar terrenos aledaños a la ZMRE en la región para conformar el proyecto.

De acuerdo con María Elena Espinoza la tarea de la CONAGUA en ese sexenio fue “lograr que la mayoría de los ejidos autorizaran la adopción del dominio pleno<sup>266</sup> y comprar la mayor superficie de tierras en los mismos, para destinarlas a la ZMRE del ex Lago de Texcoco”.<sup>267</sup> Al final la CONAGUA logró la compra de un total de 1,681.6 hectáreas.

La estrategia se enfocó en conseguir el apoyo de los comisarios ejidales para llamar a juntas ejidales y convencer a los propietarios de vender sus parcelas, igualmente el argumento del uso para una zona ecológica convenció a muchos ejidatarios, por si fuera poco, el apoyo económico aumentó considerablemente a lo propuesto hace unos cuantos años antes.

Con los terrenos adquiridos se esperaba que el proyecto de la ZMRE del Lago de Texcoco se pusiera en marcha sin embargo esto no sucedió y al terminar el sexenio los terrenos quedarían a juicio del siguiente presidente, Enrique Peña Nieto.

## **2.2 Retomando el proyecto aeroportuario 2014, nuevas resistencias**

En el año 2012 ocurre una nueva alternancia política en el ejecutivo federal, el regreso del PRI a la presidencia encabezado por Enrique Peña Nieto, quien tomaría posesión en diciembre del mismo año.

Apenas dos años después del inicio de su mandato, los terrenos federales del ex Lago de Texcoco volverían a estar en la mira del gobierno federal. En el segundo informe de gobierno del presidente Peña se resalta la construcción de una nueva terminal aérea, el proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), que, de

---

<sup>266</sup> La autorización del dominio pleno es un procedimiento administrativo, que consiste en cambiar el régimen de las parcelas ejidales y convertirlas en predios rústicos de propiedad privada, este mecanismo está sustentado en el artículo 27 constitucional y la Ley Agraria. Los cuales consideran dos puntos para llevarse a cabo 1) El acuerdo colectivo de los ejidatarios para autorizar la privatización de la tierra, 2) Decisión individual del ejidatario para adoptar dominio pleno.

<sup>267</sup> Espinoza Hernández., *op. cit.* p. 49.

acuerdo con el informe, es una obra que implicaría una inversión aproximada de 175 mil millones de pesos una vez concluida.

El informe también asegura que se elaboraría el Programa de Ordenamiento de la Zona Oriente del Valle de México que consideraría el nuevo aeropuerto y el impacto alrededor de 12 municipios y tres delegaciones, con el fin de asegurar la calidad de vida de los seis millones de habitantes en la zona.<sup>268</sup>

El tres de septiembre de 2014 en la Residencia Oficial de los Pinos, se da a conocer el proyecto NAICM, acompañado de senadores, diputados, empresarios y los arquitectos ganadores del proyecto, Fernando Romero y Norman Foster se mostraron las maquetas del proyecto, los planos y explicaciones de estos. Así mismo los ponentes expresaron la necesidad de la construcción de la nueva terminal aérea debido a un nuevo congestionamiento aéreo en la zona metropolitana.

Peña Nieto mencionó que, desde el primer día de su administración ordenó realizar los estudios técnicos necesarios para determinar la mejor opción para un nuevo aeropuerto. El proyecto del NAICM sería la obra de infraestructura más importante en la historia moderna del país y uno de los proyectos aeroportuarios más importantes del mundo. De acuerdo con él, la saturación operativa del AICM impide significativamente la capacidad para crecer y ser más competitivo, lo que afecta considerablemente el flujo de pasajeros y también el traslado de mercancías, es decir le resta competitividad internacional al país.

Tal y como lo expresó el presidente en su discurso, la construcción de la nueva terminal aérea gira en torno a la lógica de la *competitividad*, proceso que se logra a partir de grandes inversiones en obras que posicionen a la ciudad – o en este caso a la metrópoli- como un centro atractivo del capital internacional. Estas obras buscan sobre todo potenciar la movilidad de mercancías y personas que permiten el funcionamiento del sistema económico en un mundo globalizado.

La localización estratégica de la capital del país también fue un punto a considerar ya que esta funge como nodo conector de flujos de pasajeros entre Norteamérica, Europa y Asia. De acuerdo con el blog de la presidencia de la república, sólo el 21% de los pasajeros del

---

<sup>268</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, «Manifestación de impacto ambiental, resumen ejecutivo», Ciudad de México. Disponible en línea en: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/mex/resumenes/2014/15EM2014V0044.pdf>

AICM están en conexión hacia diferentes destinos, mientras que en São Paulo esa porción es de 35%; 54% en Panamá y 68% en Atlanta.<sup>269</sup>

En la misma línea, de acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte, se estimó que en el año 2015 el AICM podría tener filas de hasta 18 aviones en espera de despegues, lo cual implicaría retrasos de 20 minutos en promedio. Para cerrar con las justificaciones de la construcción de la obra aeroportuaria, se argumentó que el AICM sobrepasó su límite técnico de operaciones ya que sólo puede atender a 32 millones de pasajeros al año y de acuerdo con datos del propio aeropuerto, se atiende a más de 50 millones.<sup>270</sup>

Por su parte, de acuerdo con los arquitectos encargados de diseñar 470 mil metros cuadrados de la nueva terminal aérea, la obra sería única en su tipo, construida bajo los más altos estándares internacionales y con la mejor tecnología. Igualmente destacaron la sustentabilidad de la nueva terminal aérea, posicionando a México como referente mundial. A pesar de que Norman Foster admitió que el terreno sería un reto dadas las condiciones de este, se mostró optimista por resolverlo.

Para la ubicación de la obra se retomaría el plan de Vicente Fox, y tomaría lugar a 10 kilómetros del AICM, en terrenos federales del ex lago de Texcoco, la ventaja de acuerdo con el Gobierno Federal era que no necesitaba de la expropiación de parcelas, pues la mayor parte de la obra se construiría en terrenos federales además de la centralidad y cercanía del terreno. El proyecto entonces se ubicaría en el Estado de México, en los municipios de Texcoco y Atenco, en un terreno de aproximadamente 4,431.16 hectáreas ubicadas al este de la ciudad. El sitio está limitado al norte por el depósito de evaporación solar *El caracol*, al sur por la carretera Peñón-Texcoco, al este por tierras de cultivo, y al oeste por áreas urbanizadas de las delegaciones Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, y el municipio de Ecatepec de Morelos.<sup>271</sup>

En la siguiente imagen, se muestran los planos presentados por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), organismo encargado de la planeación y ejecución del

---

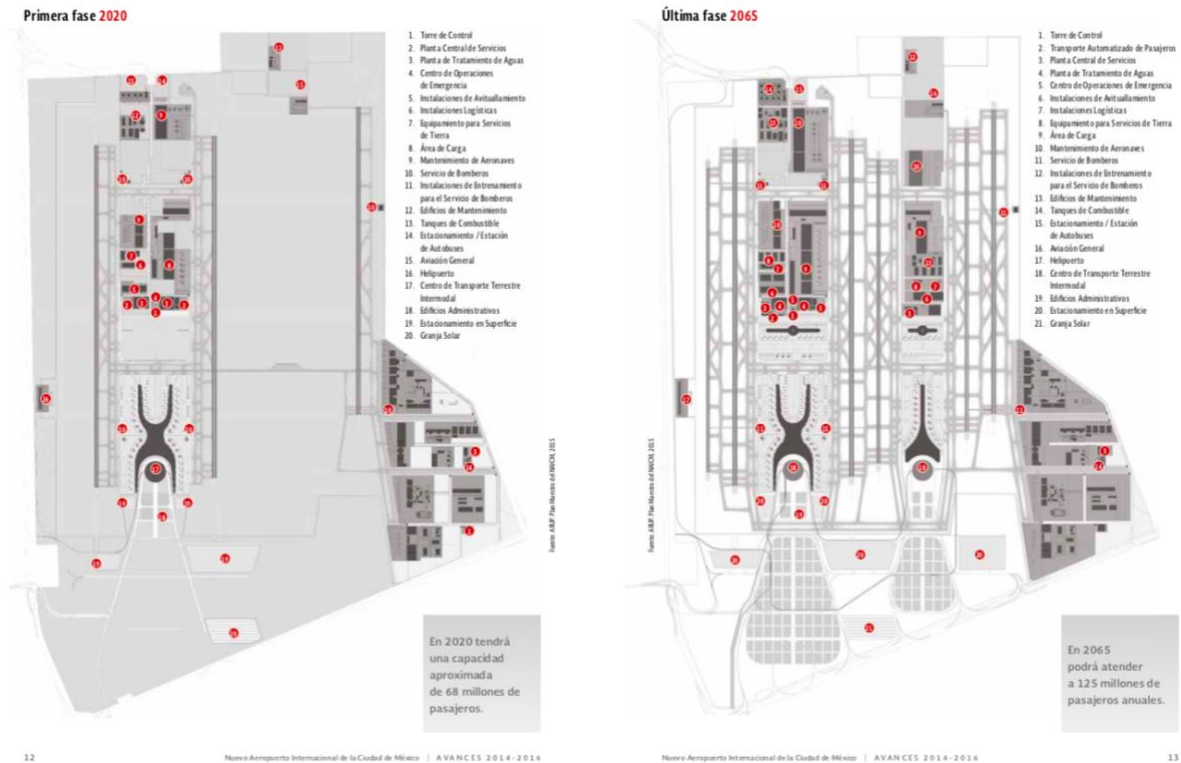
<sup>269</sup> Presidencia de la República EPN, 03 de septiembre de 2014, «¿Por qué un nuevo aeropuerto? », Blog presidencia de la república, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/por-que-un-nuevo-aeropuerto?idiom=es>

<sup>270</sup> «AICM en cifras diciembre 2019 », Estadísticas AICM, acceso el 18 de septiembre de 2020 disponible en: <https://www.aicm.com.mx/estadisticas-del-aicm/17-09-2013>

<sup>271</sup> Secretaría de Comunicaciones... *op. cit.* p. 6.

proyecto de la nueva terminal aérea, en su primera fase, así como su expansión en las décadas siguientes proyectada hasta 2065.

**Imagen 1. Planos del proyecto NAICM 2014 a 2065.**



Fuente: GACM-NAICM avances- 2014-2016

El gobierno de Peña Nieto aprendió de los acontecimientos del año 2001, y decidió reorientar las pistas y la terminal aérea para evitar mayores confrontaciones con los ejidatarios como hacía 13 años.

Una vez considerados los terrenos, la mega estructura se dividía en dos partes, en la primera de ellas se construirían tres pistas paralelas de operación simultánea, con capacidad para más de 50 millones de pasajeros anuales, y un estimado de 410 mil operaciones al año, acompañadas de 118 plataformas de aeronaves. Y, en la última fase terminarían tres pistas

más con un total de seis de aproximación triple simultánea y llegar a 120 millones de pasajeros al año con un millón de operaciones anuales.<sup>272</sup>

La magnitud e importancia del proyecto desataría una cadena de otras obras de infraestructura que acompañarían al aeropuerto en sus funciones, esto son obras de conexión y de mantenimiento principalmente. Entre las que destacan la construcción de la Planta de Tratamiento de Agua Residual (PTAR) que abastecerá el aeropuerto, una nueva Red de transporte público que considera un tren expreso, la ampliación del sistema Metro, Metrobús y Mexibús.

Igualmente se habló de la construcción de una zona urbanizable de 375 hectáreas que colinda con el NAICM y que ofrecía oportunidades de desarrollo para bienes raíces comerciales de clase mundial, es decir hoteles, restaurantes, centros comerciales una *Aerotrópolis* en otras palabras una metrópoli centralizada en el aeropuerto, (a su vez dentro de la megalópolis de la Ciudad de México). Los impactos detallados que todas estas obras traerán hacia el territorio no quedan claros en los documentos, y la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) prioriza poco en ello,<sup>273</sup> así mismo, el discurso de la presidencia enfatizaba que la obra garantizaba la protección de los derechos de los habitantes de las colonias y comunidades adyacentes.

Inclusive el Gobierno Federal explicó que el aeropuerto traería beneficios inmediatos a dichas comunidades, pues transformaría una zona de alta marginación en una de “oportunidades con acciones en infraestructura, educación, salud y vivienda”<sup>274</sup> lo que -de acuerdo con ellos- aseguraba la calidad de vida de los habitantes del oriente del Estado de México.

En cuanto al financiamiento de la obra, se aseguró que cerca del 58% de la inversión sería aportada por los contribuyentes mediante transferencias multianuales del presupuesto.

---

<sup>272</sup> Presidencia de la República EPN, 03 de septiembre de 2014, «Características del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México », Blog presidencia de la república, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/caracteristicas-del-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es>

<sup>273</sup> Secretaría de Comunicaciones... *op. cit.* p. 22.

<sup>274</sup> Presidencia de la República EPN, 03 de septiembre de 2014, «Preguntas frecuentes sobre el nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México », Blog presidencia de la república, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/preguntas-frecuentes-sobre-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es>

El resto de los fondos serían de origen privado y se obtendrían mediante créditos bancarios,<sup>275</sup> algo muy común en la construcción de megaproyectos, financiados por firmas internacionales.<sup>276</sup> El costo total sólo de la obra sería de 169 mil millones de pesos, lo equivalente al 0.96 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) de aquellos años.<sup>277</sup> En resumen, la obra se pagaría en un esquema que combina recursos públicos (aportaciones de los contribuyentes y el excedente del impuesto a las tarifas aeroportuarias) y privados (créditos bancarios) para no considerar la inversión como deuda pública.

De acuerdo con las primeras estimaciones el NAICM iniciaría obras en el mes de octubre, para así avanzar en el tema hidráulico, el mejoramiento del suelo y la conectividad de la zona. Para que en menos de un año se comenzaran los trabajos de la terminal aérea. Entre cuatro y seis años eran los cálculos que tenían previstos para la finalización de la primera etapa, por lo que el proyecto -y su desarrollo- dependería de las decisiones del próximo gobierno, era un proyecto transexenal.

Tan solo tres meses después, en diciembre la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) autorizó la MIA del nuevo proyecto aeroportuario, sin aparentemente ningún cuestionamiento ecológico sobre las afectaciones que traería un proyecto de estas magnitudes a la región. El permiso tendría una vigencia de 48 años para llevar a cabo las actividades de preparación del sitio y construcción, en el terreno.

La obra rápidamente traería cuestionamientos y desacuerdos entre la población, los antiguos afectados por la expropiación volverían a alzar la voz para defender el territorio; académicos cuestionarían el verdadero impacto de la obra, y en esta ocasión sólo una parte de políticos se opondría a ella, los acontecimientos de esta megaobra de infraestructura permearían en el debate público durante más de un sexenio.

### **2.2.1 Opositores, viejas luchas: El FPDT contra el aeropuerto peñista**

Desde los acontecimientos de 2001 y 2002, momento en el que campesinos, ciudadanos, académicos y organizaciones ecologistas entre otras, se opusieron a la construcción de una

---

<sup>275</sup> Roberto González Amador, «Aportará el gobierno 58% de los 169 mil millones que costará el nuevo aeropuerto» en *La Jornada*, 4 de septiembre de 2014, consultado el 18 de septiembre de 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/007n1pol>

<sup>276</sup> Nicola Scherer *et. alt.*, *op. cit.* p. 3.

<sup>277</sup> González Amador, aportará el gobierno, *op. cit.*

nueva terminal aérea al oriente de la Ciudad de México en terrenos ejidales, la organización, protesta y resistencia se materializó en la cancelación absoluta de la obra. Un actor destacable en estas acciones colectivas fue el ya mencionado FPDT quienes años siguientes continuó con su campaña contra los distintos proyectos (ahora de conexión vial y compra de terrenos) e igualmente solidarizándose con otras causas comunes.<sup>278</sup>

En el año 2006, el FPDT sufre un altercado que propició desatender en alguna medida su lucha por la defensa del territorio a una lucha frente a la libertad de presos políticos. En el mes de abril de aquel año, una trifulca se desató cuando en el mercado municipal de Texcoco, la policía municipal desplazó algunos floristas impidiéndoles la venta de sus productos en las instalaciones y cerca de ellas. Los floristas de Texcoco solicitaron al FPDT que apoyaran como interlocutores entre el Gobierno Municipal y los vendedores de flores.

A pesar de haber llegado a un acuerdo, en donde se aceptaba que los floristas ocuparan el lugar como punto de venta como lo habían hecho siempre, el 3 de mayo el Gobierno Municipal rompió su palabra y nuevamente impidió el paso hacia el mercado. Con el apoyo de la policía estatal, se reprimió a los floristas y a algunos miembros del FPDT, muchos de ellos fueron detenidos. La confrontación costó la vida de Javier Cortés Santiago quien fue asesinado por un elemento de la policía estatal,<sup>279</sup> la extrema violencia policiaca indignó a la población atenquense y continuó con los enfrentamientos.

El 4 de mayo con la excusa de devolver la paz pública, la Policía del Estado de México y la Federal Preventiva, así como el ejército<sup>280</sup> se trasladaron al poblado de San Salvador Atenco donde sitiaron el lugar con cerca de tres mil 500 efectivos. La situación de violencia escaló dejando un saldo de tres muertos, 211 detenidos (entre ellos los principales líderes del

---

<sup>278</sup> Luego del pasar de los años el FPDT extendió redes con otros grupos sociales de diversa índole, como lo son asociaciones estudiantiles, de obreros, políticas, universidades entre otras. En su momento organizaciones nacionales como el Sindicato Mexicano de Electricistas (SME) y el Frente Popular Revolucionario (FPR), que se aliaron en la lucha social con diversos propósitos, como el empleo y la seguridad social, pero no ha habido una alianza directa con algún partido político en específico. También participan grupos sociales y organizaciones no gubernamentales tanto nacionales como internacionales. Entre los organismos internacionales destacan Human Rights, Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Heart Voice, y diversas redes internacionales dedicadas a la defensa de los derechos humanos en Italia, Canadá, Francia, España y Estados Unidos. – Vid Moreno Sánchez Enrique, « Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis sociourbano y político » en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol 29, núm 3. (México, 2014).

<sup>279</sup> Ayra Irasema Torrones Medina, « Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra: Luchando por la Vida » en *La Jornada del campo*, 26 de mayo 2012, consultado el 12 noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2012/05/26/cam-pueblos.html>

<sup>280</sup> Ídem.

FPDT),<sup>281</sup> 47 mujeres torturadas sexualmente, cinco extranjeros expulsados y cientos de heridos.<sup>282</sup> La lucha por la defensa del territorio, así como causas similares se volcó a una campaña de libertad y justicia para Atenco.<sup>283</sup>

El conflicto llegó a instancias internacionales, como la Audiencia Nacional de España y la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH). Fue hasta 2010 que la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) liberó a todos los detenidos. El FPDT sólo tuvo cuatro años para reponerse de los atropellos ocurridos, para nuevamente tomar una postura en contra del proyecto del ahora presidente Enrique Peña Nieto, la construcción de un mega aeropuerto aledaño a sus poblados.

Tras el anuncio de la construcción de la nueva terminal aérea, integrantes del FPDT iniciaron movilizaciones. Como primer movimiento se realizaron recorridos por los campos de cultivo, mostrando la productividad de sus terrenos, alejándose de la idea de las tierras improductivas<sup>284</sup> de las que el gobierno hablaba en sus comunicados. Igualmente se llevó a la prensa a los cerros aledaños, el Huatepec y Tepezingo, donde se mostró el área que pretendía utilizar la nueva terminal aérea. Con esto se retomó la compra -que de acuerdo con ellos era ilegal- de los terrenos por parte de la CONAGUA que adhirió al proyecto aeroportuario.

La intención de mostrar las tierras que por generaciones han poseído era lograr llenar un significativo vacío -el territorio- demostrando que las tierras no eran improductivas, que tenían historia y procesos socio-ambientales; que la construcción de la terminal aérea traería consigo cambios irreversibles al sistema; todo ello pesaba más que la intención económica que abanderaba el aeropuerto. Una vez más, emitían su demanda por la defensa del territorio, de su modo de vida y de todo lo que ello conlleva, en conferencia de prensa, Jesús Adán Espinoza señaló:

---

<sup>281</sup> Contra todo proceso legal, Ignacio del Valle, uno de los líderes del FPDT fue condenado a 112 años de prisión, el resto a 67 y 31 años.

<sup>282</sup> Sanjuana Martínez, « El caso Atenco revive en el peor momento de EPN: NYT; las mujeres se volvieron un botín de guerra » en *Sin embargo*, 23 de septiembre 2016, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea en: <https://www.sinembargo.mx/23-09-2016/3095801>

<sup>283</sup> Al momento que toda esta suma de acontecimientos en torno a la represión y violencia policiaca ocurría, parcelas del oriente de la Ciudad de México eran compradas por la CONAGUA para la construcción de un parque ecológico.

<sup>284</sup> Javier Salinas Cesáreo, « Habitantes de San Salvador Atenco inician movilizaciones contra el nuevo aeropuerto » en *La Jornada*, 04 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/006n1pol>



Le mandamos el mensaje Enrique Peña Nieto que defenderemos con nuestras vidas los terrenos; que aquí nos tendrá defendiendo nuestros pueblos y nuestras tierras. Le decimos que aquí estamos y si quiere acabarnos que venga por nosotros; ya verá de qué somos capaces los pueblos.<sup>285</sup>

En cuanto a la primera batalla legal, se interpuso un amparo para denunciar la compra ilegal de las parcelas por parte de la CONAGUA, de acuerdo con el FPDT las asambleas ejidales en donde se aprobó el dominio pleno fueron fraudulentas.

Mientras tanto, académicos y organizaciones ambientales muchas veces estos acompañando al FPDT veían con escepticismo la viabilidad de construir un aeropuerto en los remanentes de un vaso regulador. Entre los argumentos más recurrentes, circulaba el tema de las aves<sup>286</sup> que anidaban en aquellos terrenos, los problemas de conurbación, sobreexplotación y abastecimiento de agua,<sup>287</sup> la calidad del suelo el cual de acuerdo con datos oficiales se hunde entre 30 y 40cm anualmente por la explotación descontrolada de los mantos freáticos,<sup>288</sup> entre otros muchos problemas que el megaproyecto debía prever.

A pesar de todos los cuestionamientos la SEMARNAT aprobó la MIA tres meses después. En enero de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) que la concesión para construir, administrar, operar y explorar el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A de C.V (NAICM), había sido otorgada al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A de C.V, por un periodo de 50 años, con posibilidad de prórroga, contados a partir del inicio de operaciones del aeropuerto.<sup>289</sup>

En septiembre del mismo año, comenzaron los trabajos de nivelación del terreno, que constó de tres licitaciones públicas, que fueron: las obras de carga, acarreo y descarga de la zona de los trabajos de nivelación, la limpieza del predio y la construcción de caminos

---

<sup>285</sup> *Ídem*

<sup>286</sup> Angélica Enciso L., «Grupo ecologistas prevén que el proyecto afectará el medio ambiente» en *La Jornada*, 05 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre de 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/005n2pol>

<sup>287</sup> César Arellano, « Con el nuevo aeropuerto, más problemas de conurbación y abasto de agua: experto » en *La Jornada*, 08 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/08/politica/010n3pol>

<sup>288</sup> Angélica Enciso L. « EL nuevo aeropuerto estaría en un área e gran hundimiento y riesgo de inundación » en *La Jornada*, 23 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/23/sociedad/037n1soc>

<sup>289</sup> Espinoza Hernández María Elena, incorporación de la ... *op. cit.* p. 82.

provisionales de acceso.<sup>290</sup> En esa primera etapa, se limpió, desazolvó y niveló una superficie de 1,110 hectáreas donde comenzó la construcción de las pistas y el edificio de la terminal. Estos trabajos trajeron consigo aún más cuestionamientos, pues dada la dificultad del terreno, los materiales utilizados, en esta primera etapa, ya calificaban al proyecto como extractivo, trayendo de minas aledañas el material pétreo, lo que exacerbó el conflicto.

Tras el pasar de los meses, las licitaciones continuaron avanzando, se buscó la conexión de la obra con la construcción de la Autopista Pirámides-Texcoco, así como el inicio de otras obras complementarias, de acuerdo con la SCT para el año 2017 se previó la realización de 21 licitaciones, desde la cimentación del lugar, pasando por el inicio de la construcción de la terminal, hasta el centro de operaciones,<sup>291</sup> es decir en apenas tres años la construcción de la obra avanzaría sin mayor demora.

Con cada licitación dada, y el avance de la obra a un paso lento dada la dificultad del terreno, los conflictos aumentaban, pero su visibilidad queda opacada por otros temas nacionales y otros conflictos existentes de igual importancia como el caso Ayotzinapa<sup>292</sup> ocurrido en septiembre de 2014, que dados los trágicos hechos y el llamado justicia, la solidaridad tuvo que estar en otra parte.

Sin embargo, las resistencias seguían presentes en los tres frentes, la batalla legal, la batalla política informando a la población de los estragos de la obra y la acción directa, tomando las calles.

## **2.2.2 La política como campo del conflicto ecológico-distributivo**

Los años siguientes, la discusión sobre los trabajos de nivelación e inicios de la construcción de la nueva terminal aérea, así como sus obras complementarias, se desarrolló en el campo político, es decir la lucha y el conflicto tomó visibilidad en la política nacional, pues se

---

<sup>290</sup> El Financiero, « Inician licitaciones de paquete uno para el NAICM » en *El Financiero*, 29 de septiembre 2015, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/inician-licitaciones-de-paquete-uno-para-el-naicm>

<sup>291</sup> El financiero, « SCT inician licitación del primer paquete de nuevo AICM » en *El Financiero*, 10 de septiembre 2015, consultado el 13 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/sct-inicia-licitacion-del-primer-paquete-de-nuevo-aicm.html>

<sup>292</sup> La madrugada del 26 de septiembre de 2014 se presentó uno de los acontecimientos más violentos en la historia reciente del país, la desaparición forzada de Iguala, una serie de episodios de violencia en los que cinco jóvenes de la normal rural de Ayotzinapa murieron, una veintena de ellos resultaron heridos y 43 jóvenes, cuyo último paradero conocido fueron autos policiales a los que los subieron, están desaparecidos desde entonces.

formaron alianzas de amigos y enemigos en el sentido Schimitano<sup>293</sup> dado que se disputaba el qué se debería hacer con el territorio en pugna, es decir el destino del tercero excluido.

La política entendida como la organización de la vida cuando se desarrolla en colectividad, además del espacio de los diversos<sup>294</sup> configuró las identidades, que en el escenario por fines prácticos se delimitaban entre los actores que estaban a favor de la construcción del NAICM y quienes encontraban dicho proyecto inviable para seguir con él, por lo que exigían su inmediata cancelación.

En el primer grupo claramente se encontraban a los promoventes del megaproyecto, el Gobierno de la República encabezado por Enrique Peña Nieto, el Secretario de Comunicaciones y Transportes Gerardo Ruiz Esparza, el Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Rafael Pacchiano Alamán; los arquitectos del proyecto Fernando Romero y Norman Foster (así como los despachos y relaciones con constructoras de estos)<sup>295</sup> y por último el encargado del desarrollo del proyecto, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México dirigido por Federico Patiño. A este grupo se le puede agregar colectivos de ciudadanos simpatizantes con el proyecto, así como algunos gobernantes y mandatarios de los siguientes niveles de gobierno, tal es el caso del Jefe de Gobierno de aquel entonces, Miguel Ángel Mancera y algunos alcaldes y presidentes municipales.

Por su parte en la agrupación que emitía su negativa hacia la obra, era un grupo más heterogéneo sin líderes visibles, un conglomerado de campesinos, ciudadanos, académicos, organizaciones civiles y alguno que otro líder opositor al gobierno en turno.

Entre los actores más destacables se encontraba el ya conocido FPDT quien había mantenido la lucha desde hacía más de una década y apoyado de grupos ecologistas y académicos se posicionaron como punta de lanza en la resistencia ante el megaproyecto.

Entre las organizaciones académicas que simpatizaban con la lucha del FPDT más destacables se encontró a la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS), un grupo multidisciplinario encabezado por el Dr. Fernando Tapia quienes realizaron diversos estudios en cuanto a la viabilidad de la obra. Por último, en campo de la política

---

<sup>293</sup> Vid apartado 1.2.

<sup>294</sup> Arendt Hanna, ¿Qué es la política? *op. cit.* p.45.

<sup>295</sup> Vid. Gersaín Grande, « ¿Quiénes quieren construir la terminal del nuevo AICM? » en *Mileno* 08 de diciembre 2016, consultado el 13 de noviembre de 2020, disponible en línea: <https://www.milenio.com/negocios/quienes-quieren-construir-la-terminal-del-nuevo-aicm>

tradicional, el líder de izquierda opositor Andrés Manuel López Obrador, también expresó el descontento con el proyecto acompañado de la presidenta municipal de Texcoco, Delfina Gómez, municipio más afectado en temas de agua por la nueva terminal aérea.

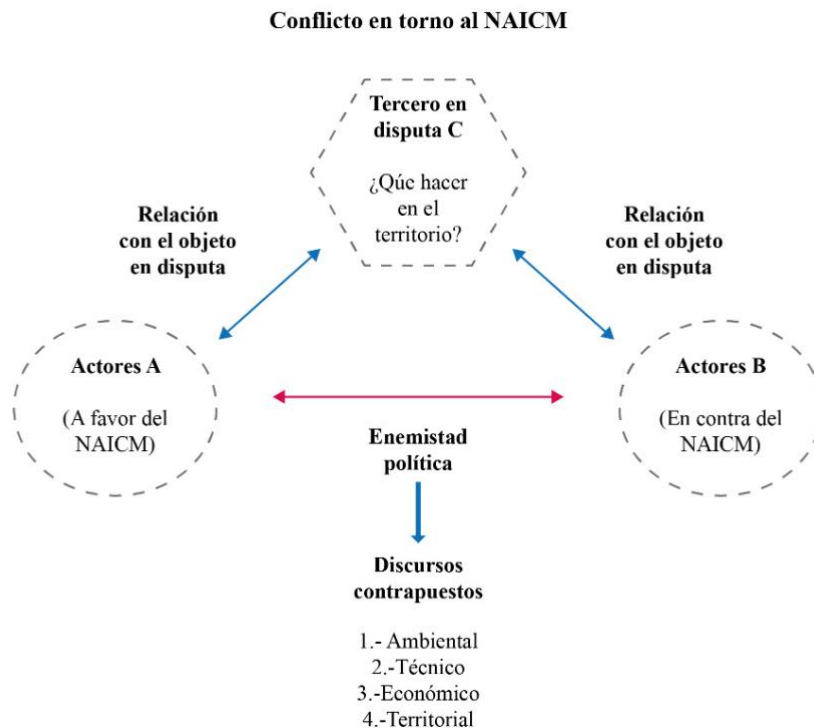
El conflicto es visible en el discurso, los posicionamientos, las alianzas y las amistades y enemistades se configuran a partir del mismo; empero como se ha manejado en este trabajo, no todos los discursos se suscriben en el mismo campo, e incluso aquellos que lo están presentan desacuerdo entre los significantes vacíos, es decir, la razón por la que se lucha. En este caso el territorio del ex lago de Texcoco, 12 mil hectáreas en manos de la Federación que se encuentran en una disputa por conformarse como un Aeropuerto Internacional que abra las puertas al mundo y genere una derrama económica para la Megalópolis y otros que cuestionan la posibilidad ecológica del proyecto, las obras y problemáticas que trae consigo y el cómo simplemente no toma en cuenta otros modos de habitar posible.

Entre los discursos capturados mediante más de 600 noticias, en donde se realizó un seguimiento del conflicto, apoyándose de múltiples comunicados, programas de opinión, conferencias, notas en diversos periódicos de circulación nacional disponibles en versiones electrónicas y debates públicos<sup>296</sup> se encontraron cuatro confrontaciones principales: Ambiental, Técnico, Económico y Territorial. Esta confrontación es explicada en el siguiente esquema:

---

<sup>296</sup> Vid Anexo.

## Esquema 2. El conflicto en torno al NAICM



Fuente: Elaboración propia con base en las lecturas anteriormente consultadas

El anterior esquema busca sintetizar el conflicto alrededor del NAICM, sin embargo, como se ha explicado en los apartados anteriores, hay que realizar ciertas aclaraciones en torno a la relación de los actores con el objeto en disputa, pues ésta se encuentra sustentada por una serie de lenguajes de valoración y discursos que le dan sentido a su lucha. Otro punto importante es tomar en cuenta las asimetrías de poder, existentes entre los actores, los capitales -en el sentido Bordieuano del término- con las que estos cuentan para opacar el discurso del otro. Y cómo último punto, destacar la relación que tiene cada uno con las ciencias ambientales y el por qué esta lucha es considerada como un conflicto ecológico-distributivo.

### 2.2.2.1 ¿Construir un aeropuerto en el vaso regulador del lago de Texcoco?, el desacuerdo en el campo Ambiental

El tema ambiental es quizá el primer desacuerdo que se tuvo por parte de los campesinos y académicos en oposición a la visión del Gobierno Federal en la construcción del Nuevo

Aeropuerto, la pregunta era recurrente: ¿por qué construir ahí?, considerando el valor ambiental de la zona.

Para Leff la cuestión ambiental evidencia las problemáticas de la producción enraizada en el paradigma económico de la modernidad -el sistema capitalista- que pone en duda a la construcción de futuros posibles acordes con los límites de las leyes de la naturaleza en los potenciales ecológicos.

Asimismo, recuérdese que el concepto de ambiente, así como el discurso del desarrollo sostenible adquiere legitimidad con la publicación del Informe de Burndtland bajo el nombre de *Nuestro Futuro Común* a finales del siglo pasado. Con los antecedentes del famoso libro *La Primavera Silenciosa* de Rachel Carson y la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano en 1972, la tesis de que las acciones humanas incentivan la degradación ambiental es aceptada. De acuerdo con Enrique Leff “es en ese momento cuando se señalan los límites de la racionalidad económica y los desafíos que genera la degradación ambiental al proyecto civilizatorio de la modernidad”.<sup>297</sup> Se conforma entonces una percepción de una crisis ecológica a nivel global.

Bajo esta visión el ambiente se percibe como un sistema que tiene un funcionamiento equilibrado que permite el mantenimiento de la vida, este a su vez se compone de naturaleza y todo aquello modificado y construido por el ser humano.<sup>298</sup> Con el discurso del desarrollo sostenible aceptado -el cual se entiende como un proceso que permite satisfacer las necesidades de la población actual sin comprometer la capacidad de atender a las generaciones futuras- no se combate el sistema económico sólo se ajusta. Los procesos económicos que transforman el ambiente deberán internalizar las condiciones ecológicas del mismo, en una visión de ganar-ganar, donde la degradación ambiental se controla y el desarrollo avanza.

Esto fue lo que ocurrió con el proyecto del NAICM.<sup>299</sup> Desde que se presentó el proyecto, se resaltó la sustentabilidad de éste, siendo el primer aeropuerto en poseer la

---

<sup>297</sup> Enrique Leff, *Saber ambiental: sustentabilidad/ racionalidad / complejidad / poder* (México: Siglo XXI Editores, 1998): 7.

<sup>298</sup> Vid, Gerardo Morales-Jasso « La categoría de ambiente. Una reflexión epistemológica sobre su uso y su estandarización en las ciencias ambientales » en *Revista Electrónica Nova Scientia* num. 17, vol 8, (2016): 579-613.

<sup>299</sup> El los últimos documentos emitidos por el GACM, el acrónimo NAICM (Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México) cambió por NAIM (Nuevo Aeropuerto Internacional de México) se desconoce la razón del cambio, Lueghe Tamargo, explicó que surge de una idea de reapropiamiento del proyecto para dejar fuera

certificación *LEED v4 Platino*<sup>300</sup> con iniciativas como: iluminación y ventilación natural, acceso en transporte público, uso de energía renovable local, tratamiento y reúso de agua para riego y captación de agua de lluvia. Igualmente se presumía que la terminal tendría una mayor eficiencia energética, el uso de materiales reciclados y regionales para su construcción y una huella neutral de carbono.<sup>301</sup>

Para hacer frente a las tareas de mitigación ambiental, el proyecto consideró rescatar zonas desprovistas de vegetación a través de un programa de restauración ecológica con el fin de crear un conjunto de áreas verdes y arboladas en una superficie estimada de 3 mil hectáreas.<sup>302</sup>

El reto más grande fue responder a los desafíos ambientales que implicaba construir en los remanentes del lago de Texcoco una terminal aérea en cuya una fase final mantuviera activas seis pistas simultáneas para el aterrizaje y despegue de vuelos. La historia del Lago de Texcoco se remonta hasta el antecedente de la ciudad de Tenochtitlán, e inclusive a la historia de la cuenca misma.

La cuenca de México es una planicie de origen volcánico que se eleva sobre el nivel del mar 2,350 metros en promedio. Se encuentra rodeada por montañas del mismo origen, y se considera una cuenca endorreica, es decir, el agua que ahí se almacena no tiene salida, esto favoreció la existencia de lagos y ciénegas en la porción más baja de la estructura,<sup>303</sup> igualmente, propició un clima favorable para el asentamiento de vida.

La ciudad de Tenochtitlán fue erigida al interior de la cuenca de México; Tenochtitlán fue fundada en un islote en el lado poniente del gran lago de Texcoco (conformado por cinco lagos) la ciudad fue única en su tipo y a través de diversas obras de ingeniería como las chinampas para la agricultura, las calzadas, acueductos y dediques que evitaron las

---

al gobierno de la Ciudad de México, veáse en: José Luis Lueg Tamargo, « NAICM vs. NAIM » en *El Universal*, 09 de abril de 2018. Sin embargo, desde el punto de vista del autor de este trabajo, el cambio habla de una intención por apagar las críticas sobre la alta centralización del proyecto y la visión de ciudad como polo de desarrollo del mismo. Por esta cuestión, el acrónimo NAICM seguirá utilizándose en el resto del trabajo.

<sup>300</sup> La Certificación LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental, por sus siglas en inglés) es un sistema de certificación con reconocimiento internacional para edificios sustentables creado por el Consejo de Edificación Sustentable de Estados Unidos (U.S. Green Building Council).

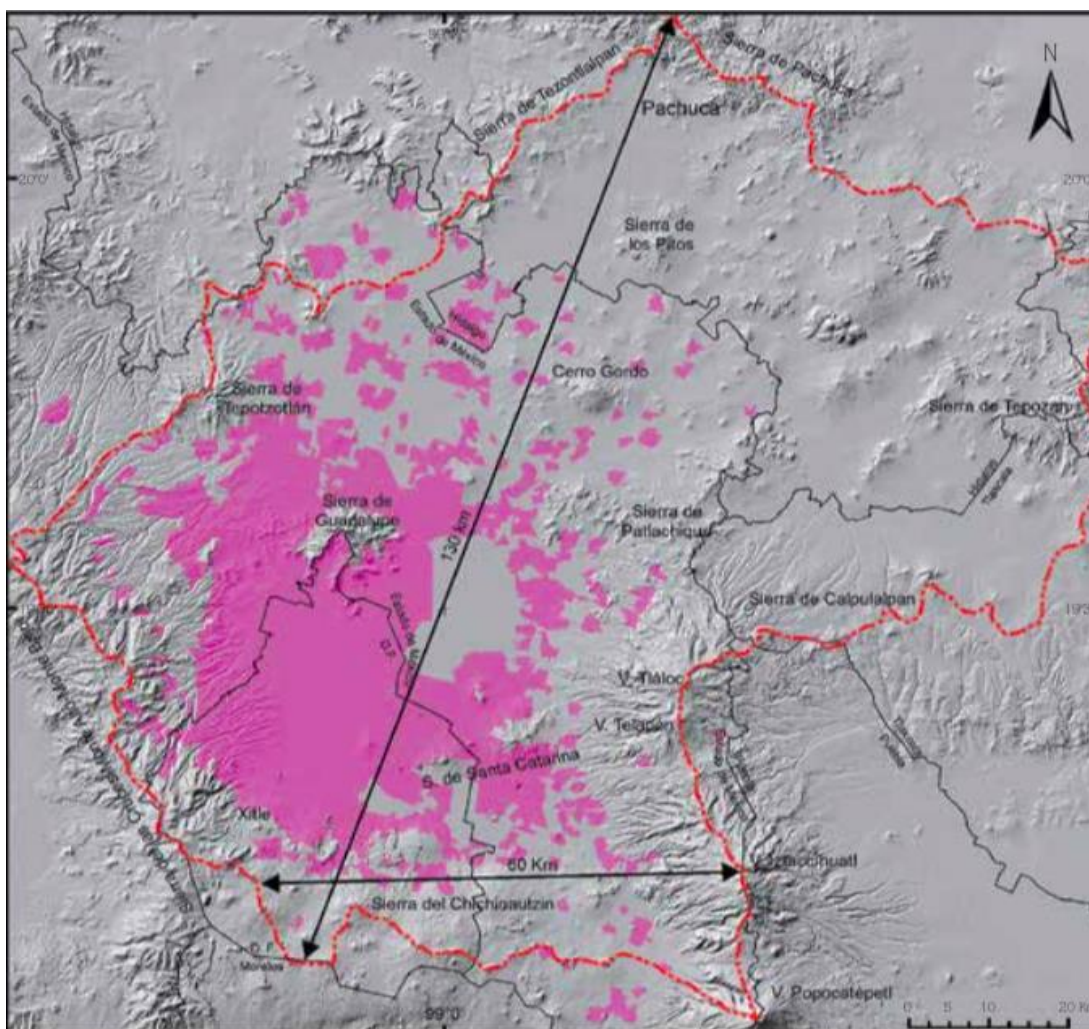
<sup>301</sup> Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. *Manifestación de Impacto Ambiental: Datos Generales del Proyecto. Nuevo Aeropuerto Internacional de la ciudad de México* (México: SCT, 2015): 925.

<sup>302</sup> *Ídem*.

<sup>303</sup> J. Juan Zamorano y Isaac Quijada Mendoza, « El relieve de la cuenca de México » en *La Ciudad de México en el siglo XXI: Realidades y retos* por Adrián Guillermo Aguilar M. (coordinador), (México: Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación, Miguel Ángel Porrúa, 2016): 30.

inundaciones de la ciudad (tal es el caso del albaradón de Nezahualcóyotl) se adaptó el territorio para habitarlo sin mayores percances.<sup>304</sup> Tenochtitlán es considerada una de las urbes más pobladas en su momento,<sup>305</sup> resultado de los recursos que la cuenca proveía. A continuación, se presenta un mapa de la cuenca de México.

**Mapa 1. La cuenca de México**



Se muestra el área que ocupa la Ciudad de México (2,300 kilómetros cuadrados: INEGI, 2010), dentro de la cuenca endorreica del mismo nombre (límite en rojo: 9,650 kilómetros cuadrados). Se observa la distancia más corta (60 kilómetros) y la más larga (130 kilómetros), así como el Popocatepetl, volcán activo. Fuente: <sup>1</sup> J. Juan Zamorano y Isaac Quijada Mendoza, « El relieve de la cuenca de México ».

<sup>304</sup> Salvador Medina « Agua, sismos y la ruptura metabólica de la Ciudad de México » en *Nexos*, 18 de enero 2018, disponible en línea: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1658>

<sup>305</sup> Noticonquista « México-Tenochtitlán » en *Noticonquista UNAM*, s/f, disponible en línea: <https://www.noticonquista.unam.mx/lugar/78/2301>



Con la llegada de los españoles y posterior a ello la Conquista, la visión de la ciudad cambió. Durante los siglos siguientes se buscó desecar al gran Lago de Texcoco, alterando irremediablemente el ambiente de la cuenca. En 1940 la ciudad se convirtió en un gran centro urbano, su población creció exponencialmente y la idea de desecar el lago para alimentar la mancha urbana continuó.

Los problemas que trajo tal desecación fueron múltiples, pero para la población asentada el de mayor importancia fue el levantamiento de polvos salitrosos contaminados que los vientos convectivos movían como grandes tormentas de polvo sobre el área metropolitana.<sup>306</sup> A raíz de esta problemática, en 1971, a través de un decreto presidencial se establecieron los límites del vaso del lago de Texcoco, con una superficie aproximada de 14,500 hectáreas,<sup>307</sup> así mismo se creó una comisión con el fin de rehabilitar la zona y evitar aquellas tolvaneras.

Así fue como el proyecto Lago de Texcoco, a cargo de la Comisión Nacional del Agua (CNA), se encargó de controlar y manejar los problemas generados por la desecación del lago. Dicha comisión tenía entre sus funciones más importantes revisar la captación de los escurrimientos de agua y aprovecharlos para fines agrícolas, industriales, recreativos; controlar, regular y canalizar las avenidas y en general evitar inundaciones en la Ciudad de México, además claro, evitar las tolvaneras.

El proyecto fue efectivo, luego de su constitución la Zona Federal del Lago de Texcoco (ZFLT) se caracterizó por sus grandes pastizales y zonas arboladas, que figuran como rompevientos, evitando así las tolvaneras. Igualmente se crearon cinco cuerpos de agua artificiales: El Lago recreativo, lago Churubusco, lago Regulador Horario, laguna Xalpango y el lago Nabor Carrillo,<sup>308</sup> este último considerado uno de los cuerpos de agua más importantes de la cuenca, pues con su superficie (mil hectáreas) ha servido como hábitat principal de poblaciones de aves acuáticas migratorias.<sup>309</sup> Entre otros servicios ecosistémicos

---

<sup>306</sup> Ofelia Gabriela Meza Márquez, « Avifauna del Lago Nabor Carrillo, Texcoco, Estado de México » (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000): 9.

<sup>307</sup> Diario Oficial de la Nación, « Secretaría de Recursos Hidráulicos: Acuerdo por el que se aprueba el Plan lago de Texcoco y las recomendaciones formuladas por la Comisión de Estudios a que se refiere los considerados del mismo » en *DOF* (México: 1971) disponible en línea en: [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=205319&pagina=8&seccion=0](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=205319&pagina=8&seccion=0)

<sup>308</sup> Meza Márquez Ofelia, avifauna del ... *op. cit.* p. 9.

<sup>309</sup> *Ídem.*

que estos cuerpos de agua brindan al valle de México, resaltan: regular la temperatura, almacenamiento de agua, hábitat de fauna y flora, entre otros.

Geográficamente también, el lugar está ubicado sobre la Ruta Central de migración de las aves de Norteamérica,<sup>310</sup> por esta razón año tras año recibe una gran cantidad de aves que vienen del norte del continente para pasar o quedarse en este lugar durante el otoño e invierno. De acuerdo con las últimas cifras las aves que viven en este sitio rondan 270,000 individuos<sup>311</sup> gran parte de ellas se asentaban en el lago Nabor Carrillo, por ello este cuerpo de agua fue considerado como uno de los mayores éxitos de restauración ecológica en el país.

Parecía que el proyecto ecológico seguiría cuando en el año 2006 la CONAGUA bajo la dirección del ingeniero José Luis Luege Tamargo, se presentó el Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PPELT), con el objetivo de “mejorar la calidad de vida de la población asentada en la región oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México al mejorar las condiciones ambientales, reducir las afectaciones a la salud y aumentar la proporción de áreas verdes por habitante”,<sup>312</sup> en la misma medida el proyecto también buscaba consolidar una reserva natural que brindara resguardo al sistema hidráulico y ambiental del Lago de Texcoco. Bajo este supuesto se realizó la compra de cientos de hectáreas que luego serían aprovechadas por el gobierno peñista para el NAICM.

Considerando la importancia de tal zona, y tomando en cuenta que cambiarían por completo el paisaje del lugar, el Gobierno Federal propuso construir 9 cuerpos de agua -que replazasen los anteriores cinco lagos, incluyendo el lago Nabor Carrillo- con el fin de incrementar la capacidad de regulación de agua pluvial, así mismo construir 24 plantas de tratamiento de aguas residuales. También se buscaba triplicar la regulación de agua para proteger el área y la ZMVM contra inundaciones.

Un desastre ecológico, fue el calificativo que se utilizó para referirse a los planes que el Gobierno tenía para la Zona Federal Lago de Texcoco. Académicos, campesinos, organizaciones ecologistas entre otros actores, emitieron su preocupación por el cambio radical que sufriría la zona a partir de la implementación del megaproyecto.

---

<sup>310</sup> Huberman Muñiz Miriam, El Nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México un peligro... *op. cit.* p. 22.

<sup>311</sup> Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, *¿Construir? op. cit.*

<sup>312</sup> SEMARNAT, « Libro Blanco CONAGUA-07: Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT) » (México: CONAGUA, 2012): 16.

En un primer momento las alertas ambientales se enfocaron en dos temas primordiales: 1) la vulnerabilidad del sistema hidrológico de la cuenca 2) la destrucción del hábitat de la fauna y flora del lugar, ambas con resonancia para con el modo de vida de los habitantes.

El agua es el recurso por excelencia para la supervivencia de la vida, su disponibilidad y calidad configura el habitar en un territorio. La cuenca de México se ha visto transformada radicalmente en los últimos 100 años. La mancha urbana prácticamente ha alcanzado todo terreno más o menos firme para la construcción, incluyendo la zona lacustre, la cual es el último reducto para la infiltración de agua.

La Ciudad de México es la urbe más grande y poblada del país con una población de más de 9 millones de habitantes, su crecimiento ha sido tal que ha sobrepasado sus fronteras con una expansión metropolitana denominada como: Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), esta región está integrada por las 16 delegaciones de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo, concentra poco más de 20 millones de habitantes. “Esta delimitación refleja una apreciación tal de las dimensiones del proceso de expansión urbana en el territorio y de las relaciones funcionales entre las zonas centrales de la ciudad y una periferia metropolitana cada vez más extendida y lejana”<sup>313</sup> con ello sólo se demuestra que un megaproyecto construido en un sitio de importancia ecológica tendrá repercusiones no sólo en la ciudad, sino en la metrópoli misma, ante sus habitantes y el sistema biofísico de la región.

El tema del agua siempre ha sido un problema para la ciudad, tal concentración de población se expresa en el hecho de la alta demanda del recurso agua. La Ciudad de México cuenta con una disponibilidad de este recurso de 74 m<sup>3</sup> /habitante/ año, es la región que se enfrenta a la más baja disponibilidad de agua per cápita y la densidad de población más alta del país. En general este problema se debe a la baja planificación territorial de la ciudad y también es respuesta de las afectaciones antrópicas en el sistema hidrológico de la cuenca.

Diversos estudios<sup>314</sup> han evidenciado que las condiciones actuales en la Ciudad de México, así como sus tendencias, no son sustentables, la creciente demanda y la limitada

---

<sup>313</sup> Adrián Guillermo Aguilar (coord), « La Ciudad de México en el siglo XXI: Realidades y retos » (México: Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación, Miguel Ángel Porrúa, 2016): 12.

<sup>314</sup> UNAM, « La crisis del agua en la Ciudad de México: Retos y soluciones » (México: diciembre 2013): 9.

disponibilidad en cantidad y calidad del recurso agua dentro de la cuenca conlleva, entre otros aspectos, a la sobreexplotación del acuífero, al deterioro de la calidad del agua a los hundimientos diferenciados y a los conflictos sociales por el acceso y uso de este recurso.<sup>315</sup>

La necesidad del agua ha traído otros problemas, en la búsqueda de este recurso cada vez se realizan más perforaciones más profundas para obtenerlo del subsuelo, lo que ha provocado una sobreexplotación de los acuíferos del Valle de México que a su vez traen consigo el hundimiento de la ciudad. La ciudad se convirtió en un tapete de concreto que, entre muchas otras cosas, impide al agua reincorporarse a los mantos acuíferos, tan sólo el 16% de lo que llueve se logra infiltrar al subsuelo para la recarga de acuíferos.<sup>316</sup>

La problemática llega hasta el aeropuerto por el simple hecho que este pretendió ser construido en los terrenos de la zona más importante en temas hídricos de la ciudad. De acuerdo con Comisión Nacional de la Biodiversidad (Conabio) los remanentes del complejo lacustre de la Cuenca de México es un área de regulación, captación, de recarga de aguas pluviales; conservación de lagunas naturales y de recreación.<sup>317</sup>

El propio Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México, documento de política ambiental que en teoría tiene la finalidad de regular las actividades productivas sin comprometer el equilibrio y calidad de los ecosistemas, establece el ordenamiento territorial en relación con el desarrollo urbano del estado, considera al ex lago de Texcoco como una importante zona en procesos de regeneración en donde sus 10 mil hectáreas de zona federal se han destinado a acciones de rescate hidro-ecológico<sup>318</sup> de la cuenca.

De acuerdo con el mismo documento esta región cumple con dos principales funciones:

- a) Brinda de zonas de recarga de los mantos acuíferos y áreas protegidas que mantienen la sustentabilidad del ecosistema, principalmente en la parte oriente.
- b) Son áreas susceptibles de inundación.

---

<sup>315</sup> Aguilar Adrián, La ciudad de México... *op. cit.* p. 48.

<sup>316</sup> Medina Salvador, Agua, sismos... *op. cit.*

<sup>317</sup> CONABIO, « 68. Remanentes del complejo lacustre de la cuenca de México » disponible en línea en: [http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/regionalizacion/doctos/rhp\\_068.html](http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/regionalizacion/doctos/rhp_068.html)

<sup>318</sup> Gobierno del Estado de México, « Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Cuatitlán- Texcoco » (México, 2005): 99.

Sobre este último punto el polígono es considerado como una zona inundable desde el programa ambiental de 1971, por lo que el mantenimiento de este lugar es clave para la estabilidad de la ciudad. Junto con ello, el desacuerdo avanza pues en el lugar afluyen nueve ríos (San Juan Teotihuacán, Papalotla, Xalpango, Coaxacoaco, Texcoco, Chapingo, San Bernardino, Sta. Mónica y Coatepec)<sup>319</sup> con el paso de la construcción del aeropuerto se mencionó que estos ríos tendrían que ser entubados y direccionar el agua hacia otro lugar, los impactos ambientales de esta acción fueron ignorados.

Otro tema fundamental que se vio subestimado por la MIA es el tema de la fauna, esta zona se caracteriza por ser uno de los ejemplos más exitosos de restauración ecológica en México, destacando el lago Nabor Carrillo, un lago artificial permanente que brinda servicios ambientales como proveedor de humedad, amortiguador de la temperatura, y hábitat de unas 250 especies de aves locales y migratorias. Así mismo el sitio se ubica en la Ruta Central de Migración de Aves de Norte América y es hogar de especies endémicas.

El rescate de esta zona fue tan exitoso que el sitio se consideró como un Área de Importancia para la Conservación de las Aves (AICA), en donde se encontraban un número entre 144 y 250 especies reportadas por la CONABIO, la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras (RHRAP), y la misma CONAGUA; de acuerdo con los datos, la densidad poblacional de estos animales rondaba entre 100 y 150 mil aves acuáticas en invierno, siendo el área más importante de hibernación de aves acuáticas del Valle de México.<sup>320</sup>

El AICA en Texcoco de estas 250 especies considera “12 están enlistadas en la NOM 059-SEMARNAT-2010, una bajo la categoría de amenazada y 11 sujetas a protección especial, tres se encuentran dentro de la lista de la [La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza] IUCN [por su siglas en inglés], dos en la categoría de casi amenazadas y una en la categoría vulnerable”.<sup>321</sup> Por su parte el promoviente del proyecto

---

<sup>319</sup> Gobierno de la República, « Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: Sustentabilidad y Restauración Ambiental » (México, 2015).

<sup>320</sup> Miriam Huberman Muñiz, « El Nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México un peligro para las aves y las aeronaves » en *Ensayos NAICM Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* por Fernando Córdova Tapia y Sara Magdalena Pineda Torres (coord), (México: México Sostenible 2018):20.

<sup>321</sup> Fernando Córdova Tapia, Alejandra Traffon Díaz, Gemma Abisay Ortiz Haro, Karen Levy Gálvez, Omar Arellano Aguilar, Luis Zambrano González, Daniel Joaquín Sánchez Ochoa, Shanty Daniela Acosta Sinencio, « Análisis del resolutivo SGPA/DGIRA/DG/09965 del proyecto “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A de C.V MIA.15EM2014V0044» (México: Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental, Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, 2015): 14.

omite información sobre las aves y la poca que rescata utiliza un método inadecuado<sup>322</sup> para el registro de estas.

El tema en si radicaba en el qué pasaría con tal cantidad de aves, si de acuerdo con reglamentos internacionales ninguna fauna nociva puede estar cerca de aviones, por obvias razones, el GACM, promovente del proyecto, propuso crear un plan de reubicación de la fauna, sin embargo, la incertidumbre en cuanto a su implementación, así como la ausencia del plan en específico dentro de la MIA hace pensar que era una propuesta sin fundamento.

Así mismo la afectación en la flora vendría no sólo de la construcción del proyecto sino también de las medidas de mitigación de éste. De acuerdo con las medidas de compensación, el proyecto contemplaba la siembra de 264,534<sup>323</sup> individuos de especies exóticas, las especies del género *Tamarix* (cedro salado) las cuales son consideradas por la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) como una de las principales amenazas para la flora y fauna a nivel nacional.<sup>324</sup>

Todos estos impactos en donde no quedaba claro las repercusiones a largo plazo ni tampoco si las medidas de mitigación funcionarían para evitar una ruptura metabólica<sup>325</sup> mayor en la zona, apenas fueron la punta del iceberg, conforme el proyecto avanzó, más desacuerdos ambientales surgían y la incertidumbre crecía.

Tan sólo para la cimentación de la mega estructura se necesitaría de 36.56 millones de toneladas de material pétreo (basalto y tezontle) que sería transportado por 3,500 tracto-

---

<sup>322</sup> Mijal Montelongo Huberman, « Mal método , mal resultado» en *Ensayos NAICM Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* por Fernando Córdova Tapia y Sara Magdalena Pineda Torres (coord), (México: México Sostenible 2018):29.

<sup>323</sup> Fernando Córdova Tapia, « El nuevo aeropuerto debió ser rechazado por la SEMARNAT » en *Animal Político*, 08 de enero 2015, consultado 13 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.animalpolitico.com/blog-invitado/el-nuevo-aeropuerto-debio-ser-rechazado-por-la-semarnat/>

<sup>324</sup> El establecimiento de plantas exóticas puede provocar perturbaciones en el sistema biológico, igualmente hay riesgo de perturbación a otros ecosistemas aledaños al no permitirle a la flora local poder competir con estas especies.

<sup>325</sup> El concepto de ruptura metabólica expuesto por Marx hace referencia a una interacción existente entre el ser humano y la naturaleza, en un constante intercambio de materia y energía entre ambos, esto permite la subsistencia de la especie humana. Esta interacción puede ser equilibrada o destructiva, si el intercambio es desigual y la extracción natural supera el equilibrio, se llega a una ruptura.

camiones que diariamente moverían el material extraído de 119 minas y bancos irregulares<sup>326</sup> de 28 municipios alrededor del Estado de México.<sup>327</sup>

Por otra parte, los 9 ríos que desembocan en el área serían entubados (un total de 200 km de cauce)<sup>328</sup> lo que provocaría otros daños ambientales aún no calculados. Igualmente, se descubrió que los impactos se dispersaban, tal fue el caso del cerro de Chiconautla, ubicado en los límites de los municipios de Ecatepec, Tecámac y Acolman, que, de acuerdo con el GACM, interferiría con el despegue de los aviones en la pista número 3, por lo que se previó reducir al menos 26 metros de la cima, un pasivo ambiental más que la obra no consideró en la MIA.

En cuanto a la contaminación auditiva<sup>329</sup> y cómo esta afectaría a las formas de vida cercana, la acumulación de gases de efecto invernadero (GEI) otros contaminantes atmosféricos, sólo se podía especular que crecerían al triple.

Son estas razones por las que desde el comienzo de la obra, campesinos, activistas, ambientalistas y académicos como el grupo multidisciplinario Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS) denunciaron que “El proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A de C.V. debió ser rechazado debido a que existen muchas incertidumbres sobre el proyecto que surgen de la omisión deliberada de información y que no permiten una evaluación correcta del posible impacto ambiental de la obra”.<sup>330</sup> A pesar de ello, el discurso por parte de los defensores del proyecto giró en torno a una decisión técnica y económica que mostraba poco interés por el sistema socio-ambiental y la relación metabólica de dependencia del mismo. Las últimas imágenes satelitales muestran el cambio del polígono luego del avance de la construcción del megaproyecto, a continuación, se muestra el cambio de los polígonos.

---

<sup>326</sup> La explotación irregular de las minas provocaba otros tantos pasivos ambientales incalculables, así como el riesgo para las comunidades aledañas a la misma. *Vid.*, Nahielli Pulido, «Más de 60 viviendas dañadas en Tezoyuca por la mina El Tezoyo» en MTV noticias, 20 de mayo de 2016, disponible en línea: <https://mvt.com.mx/mas-de-60-viviendas-danadas-en-tezoyuca-por-la-mina-el-tezoyo/>

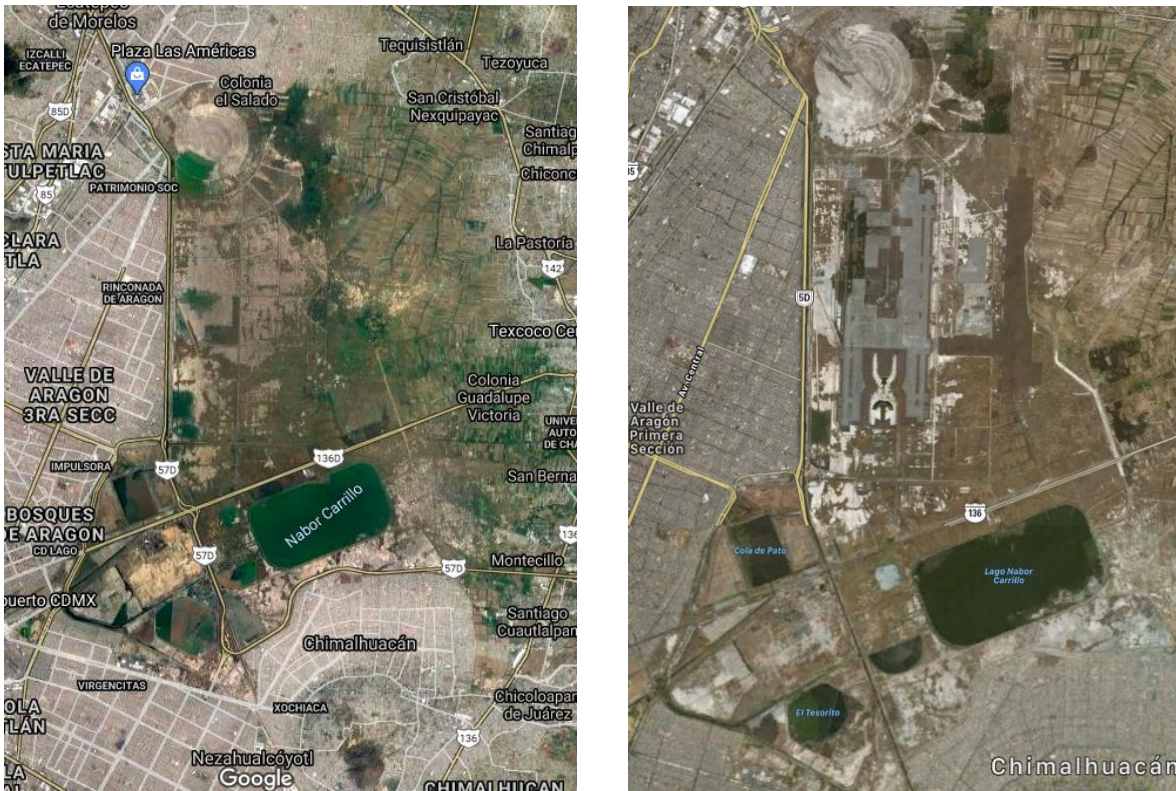
<sup>327</sup> Gian Carlo Delgado Ramos, « Impactos socioambientales del NAICM » en *La Jornada del Oriente*, 21 de octubre 18, consultado 13 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/impactos-socioambientales-del-naicm/>

<sup>328</sup> Jessica Ulloa Ramírez, « Los megaproyectos urbanos de infraestructura, impacto social y movimientos sociales: Caso de estudio “Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (2000-2019) »», (tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2020): 111.

<sup>329</sup> Hector Hidalgo, « El ruido y el derecho a la tranquilidad en la ZMVM » en *Nexos* 30 de agosto 2016, disponible en línea: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=933>

<sup>330</sup> Cordova Tapia F. *et. al.* Análisis del resolutive *op. cit.*

**Imagen 2. Cambio de la Zona Federal del lago de Texcoco 2010-2020.**



Fuente: Google maps y Apple Inc. Maps.

### 2.2.2.2 La tecnología lo resuelve todo, el desacuerdo en el campo Técnico

La ciencia y la tecnología han tomado un papel indiscutible en las transformaciones sociales de los últimos tres siglos, junto con el capitalismo estas se han impulsado de manera conjunta guiadas por la promesa de la modernidad.

En la construcción de un mundo pleno y lleno de satisfacciones, los científicos y técnicos actualmente figuran muchas veces como un juez *imparcial* en la toma de decisiones políticas: la forma de planificación urbana, el tipo de modelo económico, las políticas públicas entre otros. El discurso científico, genera saber y ejerce poder.

En ese mismo sentido, las democracias representativas o indirectas, como lo es el caso de México, se constituyen bajo la tesis de que los gobernantes tomarán las decisiones correctas, apoyadas en un saber técnico y científico, para intervenir, y en dado caso resolver, problemas que atañen a todos. Este proceso es deseable, pero poco explicativo para los casos



de disputa. Se ignora en mayor parte, el ejercicio de poder que tiene la ciencia, en donde no sólo se sobrepone a otros discursos, sino que también los invisibilizan, haciéndolos pasar como ruido, como si la pluralidad no pudiese competir en un tema de discusión pública.

Tal fue la disputa técnica alrededor del NAICM, en donde las controversias del proyecto se encasillaron en dos cuestiones: 1) la viabilidad del terreno en donde se construía la obra y 2) la posibilidad real de su funcionamiento, cuestionamientos que fueron minimizados al comienzo de la construcción de la estructura, y posteriormente retomados en un avance considerable de la obra.

El nuevo aeropuerto construido en 4 mil 660 hectáreas, cuya estructura sería de 743 mil metros cuadrados de construcción distribuidos en cuatro niveles, y en donde se estimaría tener tres pistas donde realizar 540 mil 500 operaciones simultáneas por año, estaría sobre los remanentes del vaso regulador lago de Texcoco. Los suelos de esta región son considerados como “el peor terreno para la construcción de un aeropuerto”.<sup>331</sup> Dentro de la MIA, el mismo GACM exponía que los terrenos donde se ubicaría el NAICM, son de los más inestables de la cuenca, a su vez los que más se hunden, con un promedio de entre 21 a 30 cm al año, sin ningún tipo de estructura sobre ellos.<sup>332</sup>

El hundimiento se debe al desecamiento artificial del valle consecuencia de la alta demanda en el recurso agua que exige la Ciudad de México, en donde los mantos acuíferos se encuentran sobreexplotados y al extraer toda esa agua de los manto freáticos, añadiendo el relieve y el tipo de suelo arcilloso característico de la zona lacustre, los terrenos están en constante hundimiento.

Igualmente, esta zona es considerada como *zona inundable*, pues al estar dentro de una cuenca cerrada, el agua excesiva que se junta en la parte más baja tiene que trasladarse a algún sitio, y este lugar era, la zona federal del lago de Texcoco. El 42.04% de la zona en la que se estaba desarrollando el nuevo proyecto aeroportuario se situaba en esta zona inundable.<sup>333</sup>

---

<sup>331</sup> César Arellano García, « Texcoco: el peor sitio para construir el aeropuerto: expertos » en *La Jornada*, 11 octubre 2018, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/11/expertos-vaticinan-fracaso-del-naicm-4944.html>

<sup>332</sup> Rosa Marina Flores, « Al nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se le mueve el piso » en *Ensayos NAICM Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* por Fernando Córdova Tapia y Sara Magdalena Pineda Torres (coord), (México: México Sostenible 2018): 12.

<sup>333</sup> Cordova Tapia F. *et. al.* Análisis del resolutivo... *op. cit.* p.7.

Para los promoventes del proyecto, esta dificultad estructural en el terreno se tomó como un reto que la ciencia y tecnología podían resolver, se planteó la reestructuración de la zona lacustre mediante la implementación de obras de ingeniería. Para el caso del hundimiento en la zona, se optó por resolverlo nivelando el terreno con más de 4 millones de toneladas de tezontle y la remoción de 2.4 millones de toneladas de desperdicios,<sup>334</sup> así mismo se procuró drenar el agua con estructuras de PVC semejantes a gigantes *popotes* (50 metros) para así separar el agua del suelo arcilloso y luego esperar 8 meses a que el terreno se asentase.<sup>335</sup>

Posterior a ello, recubrirlo con capas de diversos materiales y solo así construir sobre un terreno más estable. La megaestructura también estaría soportada en 5,394 pilotes de concreto enterrados varios metros bajo tierra.<sup>336</sup> Con esto no se lograba detener el hundimiento<sup>337</sup> sólo controlarlo, lo que se traduciría en costos de mantenimiento aún no calculados.

En cuanto a las inundaciones proclives en esta zona, se planeó una serie de obras hidráulicas en el drenaje, se consideraron “tres aspectos para evitar las inundaciones: un drenaje perimetral para aislar el terreno de cualquier aportación externa; un drenaje superficial para el manejo del agua que llegue por lluvia, y un drenaje subterráneo para recolectarla y bombearla a lagunas de regulación, entre ellas la cuatro y la cinco”.<sup>338</sup> Estas obras concordaban con otras cinco importante para el manejo del agua dentro de los terrenos del aeropuerto, las otras obras eran las siguientes:

---

<sup>334</sup> GeoComunes y Cordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México en Defensa de la Tierra el Agua y su Cultura, « No al megaproyecto de muerte más grande y corrupto de Latinoamérica: el innecesario, ecocida e incoesteable Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México » s/f.

<sup>335</sup> Dulce Olvera y Daniel Barragán, « EPN no terminará para 2018 el NAICM, su *proyecto estelar*; heredará deuda y obra negra » en *Sin embargo*, 03 de octubre 2017, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/03-10-2017/3306272>

<sup>336</sup> Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: Informe Anual 2017*, (México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes,2017): 62.

<sup>337</sup> Ángel Malagón, « El terreno del Nuevo Aeropuerto está bajo hundimiento controlado » en *Expansión*, 31 de julio 2017, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://obras.expansion.mx/construccion/2017/07/31/el-terreno-del-nuevo-aeropuerto-esta-bajo-hundimiento-controlado>

<sup>338</sup> Dulce Olvera y Daniel Barragán, « Senadores del PAN ven ocioso el NAICM, como AMLO, y se preguntan si se puede frenar y si hay plan B » en *Sin embargo*, 04 de octubre 2017, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/04-10-2017/3306837>

- 1) Construcción de nueve nuevos cuerpos de agua con el fin de incrementar la capacidad de regulación pluvial en casi 1,000 ha.
- 2) Rehabilitar cauces para mejorar los escurrimientos.
- 3) 150 km de colectores marginales para llevar aguas residuales a plantas de tratamiento.
- 4) Construcción de 24 plantas de tratamiento de aguas residuales: 21 para los municipios vecinos al lado de Texcoco y tres plantas regionales.
- 5) Entubar 15 km de cauces y construir 38.50 km de túneles para mejorar el sistema de drenaje.<sup>339</sup>

A pesar de ello, aún estaba en duda, si estos proyectos complementarios podrían manejar el agua que llegaba a los terrenos donde se construía el NAICM, el grupo multidisciplinario UCCS, argumentaba que “no hay ningún estudio, mapa, ninguna descripción técnica de cómo van a solucionar el problema del agua”,<sup>340</sup> es decir, se caía en una incertidumbre completa pues, aunque la propuesta estaba sobre la mesa, los fundamentos y especificaciones no.

En cuanto a la posibilidad real del funcionamiento de la obra, se cuestionó la problemática en torno a las aves, de acuerdo con la Administración Federal de Aeronáutica (FAA) se recomienda una distancia mínima de 5 millas u 8 kilómetros entre las pistas y cualquier cuerpo de agua que pueda albergar fauna peligrosa, como lo son los patos que habitan en los lagos del NAICM.<sup>341</sup> El resolutivo ante este interrogante sólo se centraba en la reubicación de la fauna -que no quedaba claro el procedimiento- así como la destrucción de su hábitat esperando que estas especies se reubicaran en otros cuerpos de agua, alejados del aeropuerto, es decir una posibilidad llena de incertidumbre.

Igualmente, también se cuestionó la posibilidad logística de pasar inmediatamente de un aeropuerto (AICM) a otro (NAICM) de forma simultánea, pues el NAICM interfiere con el espacio aéreo del anterior aeropuerto por lo que sólo se puede utilizar uno a la vez.

---

<sup>339</sup> Enrique Moreno, *El Nuevo Aeropuerto*, *op. cit.* p. 262.

<sup>340</sup> Cordova Tapia F. *et. al.* Análisis del resolutivo... *op. cit.*

<sup>341</sup> Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, « ¿Construir o no el Nuevo Aeropuerto? Estos son los pros y contras » en *Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad*, 23 de abril 18, disponible en línea: <https://www.uccs.mx/article.php?story=construir-o-no-el-nuevo-aeropuerto-estos-son-los-pros-y-contras&query=NAICM>

La discusión se recrudeció cuando a partir del año 2018 en donde la coyuntura electoral en el cambio de gobierno, el candidato opositor Andrés Manuel López Obrador expresó su negativa en torno al proyecto aeroportuario y más aún, aseguró que, de llegar a la presidencia, se realizaría una consulta popular<sup>342</sup> con el fin de decidir el destino del megaproyecto. Ante esta posibilidad no fueron pocas las voces que se alzaron para referir que la decisión del aeropuerto sólo concernía a los *técnicos y especialistas*, no era una decisión que pudiera abrirse al público en general, y menos aún a aquellos que no poseían los conocimientos técnicos que conlleva la construcción de una obra de ingeniería como lo es un aeropuerto.<sup>343</sup>

Sin embargo, esta discusión, deja de lado los múltiples estudios científicos que argumentaban la inviabilidad de la obra, desde el resolutivo a la manifestación ambiental por parte del grupo multidisciplinario UCCS,<sup>344</sup> los estudios realizados por los Pueblos Unidos Contra el NAICM coordinado por el arquitecto Jesús Flores Hernández,<sup>345</sup> el trabajo de la organización Ciudad Posible a cargo del ingeniero José Luis Luege Tamargo,<sup>346</sup> los mismos estudios de los planes y programas de desarrollo metropolitanos, municipales y regionales que consideraban al área como no apta para ningún tipo de construcción, e inclusive un estudio realizado por el colegio de ingeniería de la UNAM en 1995<sup>347</sup> que explicaba las causas por las que los terrenos de Texcoco eran inviables para una obra aeroportuaria.

El desacuerdo entonces no estaba sólo en si la tecnología podía resolver el problema del suelo o la posibilidad real de las operaciones de la estructura, sino en que la ciencia y los estudios técnicos como los antes mencionados, no cabían en una decisión política tomada desde el gobierno federal y apoyada por algunos estudios técnicos, que negaban la simetría

---

<sup>342</sup> María Fernanda Navarro, « El pueblo decidirá si continúa construcción del NAICM: López Obrador » en *Forbes*, 17 de agosto 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/el-pueblo-decidira-si-continua-construccion-del-naicm-lopez-obrador/>

<sup>343</sup> Jorge Flores Kelly, « NAICM: consulta por cortesía, decisión técnica » en *Forbes*, 20 de agosto 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/>

<sup>344</sup> Cordova Tapia F. *et. al.* Análisis del resolutivo... *op. cit.*

<sup>345</sup> Jesús Flores Hernández, *Pueblos Unidos contra el NAICM: Evidencias técnicas, ambientales y sociales del impacto negativo del proyecto de desarrollo del NAICM y su aerotrópolis asociada en la vida y derechos humanos de los habitantes de la cuenca de México* (México: UNAM-Facultad de arquitectura, 2016).

<sup>346</sup> José Luis Luege Tamargo, *Nuevo Aeropuerto Internacional: En Tizayuca SÍ, sobre el Lago de Texcoco NO* (México: Ciudad Posible, 2014).

<sup>347</sup> Proceso, « En 1995, la UNAM descartó a Texcoco » en *Proceso* 2 de agosto 2002, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2002/8/2/en-1995-la-unam-descarto-texcoco-68213.html>

de poder y su capacidad por imponerse frente a otros. Igualmente, esta discusión pasó al plano económico, en donde el saber técnico también tomó su lugar y buscó implantarse argumentando el temor del mercado.

### **2.2.2.3 Negocios son negocios, el desacuerdo en el campo Económico**

Desde el anuncio del comienzo del proyecto aeroportuario, este se presentó como “algo más que una gran obra de infraestructura aérea. Se trata de un proyecto de desarrollo regional de alto impacto llamado a transformar para bien y para siempre la zona oriente del valle de México”.<sup>348</sup> Con una visión de *competitividad de la ciudad* se hablaba de un proyecto encargado de abonar a la calidad de vida y las oportunidades de empleo para los pobladores del oriente del Estado de México, en donde habitan alrededor del 25% de la población de aquella entidad.

La mega obra se presentó con un costo total de 169 mil millones de pesos, los cuales se pagarían bajo un esquema que combinaba recursos públicos (aportaciones de los contribuyentes y el excedente del impuesto a las tarifas aeroportuarias) y privados (créditos bancarios) para no considerar la inversión como deuda pública.

Para su construcción se estimó la generación de 160,000 empleos bajo una política de contratación local que buscaba dar oportunidades de trabajo a las personas de los municipios cercanos a la mega obra. De la misma forma se habló de la derrama económica por cerca de 17,500 millones de pesos en el proceso de la construcción, a ello se agregó la esperanza de empleos indirectos, por parte de las empresas locales que buscarían proveer al aeropuerto de servicios para su operación.<sup>349</sup>

De acuerdo con el GACM, una vez en operación, el aeropuerto generaría 450 mil empleos,<sup>350</sup> se realizarían 540 mil 500 operaciones simultáneas al año y transportaría a 70 millones de pasajeros anualmente, sería la nueva puerta que México construiría para con el exterior.

---

<sup>348</sup> Federico Patiño M., « ¿Por qué construir el nuevo aeropuerto en Texcoco? (II) » en *El Economista* 05 noviembre 2017, disponible en línea: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Por-que-construir-el-nuevo-aeropuerto-en-TEXCOCO-II-20171105-0094.html>

<sup>349</sup> *Ídem.*

<sup>350</sup> Luis Pazos, *Santa Lucía o Texcoco: Pérdidas y ganancias* (México: Centro de Investigaciones Sobre la Libre Empresa, S.A): 19.

Es de recordar que los proyectos de esta envergadura están planeados hacia el futuro, este en particular a un crecimiento final a 50 años, en donde en su última etapa contaría con seis pistas de uso simultáneo y 120 millones de pasajeros anualmente, superando así las cifras registradas por el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson, en Atlanta, Estados Unidos, el cual reporta a 90 millones de pasajeros anualmente, calificado como el aeropuerto más grande del mundo.<sup>351</sup>

En papel y discurso todo aparentaba regularidad y una buena inversión para el futuro económico de la región y el país en general, resolvería los problemas de saturación del AICM y reestructuraría la región oriente del valle de México. Como se ha visto a lo largo de este trabajo, los desacuerdos y cuestionamientos fueron múltiples, en igualdad de temas.

Para el apartado económico, el primero de ellos llegó con el costo tan elevado de la obra<sup>352</sup> y este se intensificó cuando al poco tiempo, en febrero de 2017, dada las condiciones técnicas de la zona, el costo de la obra aumentó 10% más, es decir 186 mil millones de pesos, frente a los 169 mil millones inicialmente. En aquel momento se había ya comprometido un presupuesto de 117 mil millones de pesos en la obra.<sup>353</sup>

Para manejar los aumentos progresivos en el costo del megaproyecto, el GACM utilizó dos cifras como si estas significaran lo mismo, en 2014 los costos totales de la inversión para todas las fases del proyecto se estimaron en 169 mil millones de pesos. “El GACM tomó esta cifra en pesos y utilizando el tipo de cambio \$12.7 pesos por dólar, lo convirtió a USD\$13,300 millones de dólares”.<sup>354</sup> Esta cifra en moneda estadounidense sería la que utilizaría con mayor frecuencia.

Cuatro años después, la moneda mexicana se depreció considerablemente ante a la estadounidense, el tipo cambiario de aquel momento rondaba entre los \$18.4 pesos por dólar lo que incrementaría el costo de la obra a cerca de \$244,720 millones de pesos, este precio aún era una especulación, pues no se sabía el precio real de la obra.

---

<sup>351</sup> PODER, *NAICM un mal negocio para México*, (México: PODER, 2018).

<sup>352</sup> Gloria Leticia Díaz, « Costo del NAIM se ha incrementado en 69%; cinco magnates, los beneficiados con la obra: PODER » en *Proceso* 17 octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2018/10/17/costo-del-naim-se-ha-incrementado-en-69-cinco-magnates-los-beneficiados-con-la-obra-poder-213981.html>

<sup>353</sup> Daniela Barragán y Dulce Olvera, « ¿Cuánto nos costará el NAICM? Y después, cuando quede, ¿cuánto pagarán los usuarios? No se sabe » en *Sin Embargo* 05 octubre de 2017, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/05-10-2017/3310272>

<sup>354</sup> PODER, NAICM... *op. cit* p. 19.

Siendo 2017, la antesala de los comicios de 2018 en donde se votaría por el titular del ejecutivo federal, el proyecto aeroportuario como una obra prioritaria que marcaría el sexenio peñista fue tomado por el candidato opositor Andrés Manuel López Obrador como bandera electoral, promoviendo la idea de la cancelación del NAICM.<sup>355</sup> El futuro de este proyecto quedaría en la incertidumbre electoral.

Con el retraso de la obra, los sobrecostos y las diversas resistencias y desacuerdos, el campo económico fue la más frecuente defensa para continuar con el NAICM. Los argumentos circulaban en torno a tres cuestiones: a) Los trabajos que la construcción proveía b) la inversión ya realizada, considerando los contratos y acuerdos ya firmados y c) los beneficios económicos recurrentes que la obra traería una vez en operaciones.

Con respecto a los trabajos que la construcción de la terminal ya estaba generando 40 mil empleos, se hablaba de trabajos de calidad y bien pagados, a pesar de estar bajo subcontratación; detener la obra sería la pérdida de los trabajos ya creados. Esta idea fue capturada por José Antonio Meade Kuribreña, precandidato a la coalición Todos por México encabezada por el PRI, partido político en el gobierno, quien mencionó:

La única alternativa para darle competitividad a la Ciudad es el aeropuerto que se está construyendo, de entrada, cancelarlo implicaría quitarle la oportunidad de un empleo de alta calidad y bien remunerado a 450 mil personas, que pudieran, al amparo de este aeropuerto y de la inversión del espacio anterior, encontrar una mejor alternativa de desarrollo.<sup>356</sup>

A este discurso se le sumaron los otros precandidatos: Ricardo Anaya<sup>357</sup> y Margarita Zavala<sup>358</sup> quienes también apoyaban los cambios que la obra traería para la región y el país.

---

<sup>355</sup> Político Mx, « Así se movió el discurso de AMLO sobre NAICM en 3 años » en *Político Mx*, 15 de marzo de 2017, disponible en línea: <https://politico.mx/central-electoral/elecciones-2018/presidencial/%C3%AD-se-movi%C3%B3-el-discurso-de-amlo-sobre-naicm-en-3-%C3%B1os/>

<sup>356</sup> Francisco Reséndiz, « Meade defiende la construcción del nuevo aeropuerto » en *El Universal* 02 de febrero de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/meade-defiende-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto/>

<sup>357</sup> Reporte Indigo, « Anaya defiende construcción del NAICM y llama a Obrador “espanta inversiones” » en *Reporte Indigo* 17 de abril 2018, disponible en línea: <https://www.reporteindigo.com/reportes/anaya-promete-auditar-contratos-del-nuevo-aeropuerto/>

<sup>358</sup> Reporte Indigo, « Zavala defiende construcción de aeropuerto » en *Reporte Indigo* 27 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.reporteindigo.com/reportes/zavala-defiende-construccion-aeropuerto-transparencia-oposicion-amlo/>

A pesar de ello otros cuestionamientos surgieron, si bien era innegable que la obra brindaba de trabajo -temporal- a la población aledaña, los verdaderos beneficiarios se encontraban en una porción menor de la sociedad, un grupo empresarial minoritario.

Eran cinco los grupos empresariales, quienes se apuntaban como los grandes beneficiados con los contratos del NAICM. El 78% de este monto concertado se concentró en 15 contratos enfocados en la “edificación del edificio terminal, las pistas, gerencia, arquitecto maestro, limpieza de terrenos, barda perimetral, torre de control, supervisión técnica, subestaciones eléctricas, proyecto ejecutivo, seguridad de la obra, pilotes para torre de control y subcontratación de personas técnico y administrativo”.<sup>359</sup> Así mismo el 70% de los contratos se adjudicaron de manera directa (sin concurso). De toda las contrataciones que ya sumaban más de 155 mil millones de pesos, es decir el 51% total de la obra, correspondían a las siguientes empresas:

**Tabla 2. Principales empresas beneficiarias de la construcción del NAICM**

<b>Empresa Matriz</b>	<b>Monto Contratado (pesos)</b>	<b>Número de contratos</b>	<b>Propiedad del grupo empresarial</b>
ICA, S.A de C.V	\$24,720,550,262.73	9	Bernardo Quintana Isaac
Grupo Carso	\$21,250,897,901.25	7	Carlos Slim
Grupo Hermes	\$12,445,987,714.50	2	Carlos Hank Rhon
Grupo Empresarial Ángeles, S.A	\$10,372,332,335.25	6	Olegario Vázquez Raña
Constructoria y Edificadora GIA+A	\$10,371,749,601.25	2	Hipólito Gerard Rivero

Fuente: Investigación de PODER.

El proyecto entonces, en última instancia traería ganancias multimillonarias a un sector históricamente privilegiado como lo es el sector empresarial, entrando nuevamente a la

<sup>359</sup> María Fernanda Navarro, « Slim y Hank Rhon, entre los principales beneficiados con la construcción del NAIM » en *Forbes* 18 de octubre 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/ellos-son-los-principales-beneficiados-con-la-construccion-del-naim/>



dinámica de una baja redistribución de la riqueza. Con la mayoría de los contratos ya comprometidos y una inversión realizada se recurrió al segundo argumento: parar la construcción sería tirar el dinero a la basura, el cual ascendía a más de 100 mil millones de pesos.

Hasta agosto de 2018 en el megaproyecto aeroportuario se había invertido 60 mil millones de pesos en edificación y 40 mil millones en gastos no recuperables.<sup>360</sup> El avance de la obra era del 30% en su edificio terminal y 50% en las pistas.<sup>361</sup> Sin embargo, el proyecto se estaba viendo como un barril sin fondo, no sólo por los sobrecostos recurrentes y por la volatilidad en el tipo cambiario del peso hacia el dólar, sino también por la duda en la rentabilidad de este.

Para pagar un megaproyecto de ingeniería como lo era este Aeropuerto Internacional, se habló de un financiamiento mixto a partir de los excedentes del AICM y la emisión de bonos, 55% y 45% respectivamente, con ello se buscaba no contribuir a la deuda pública y no presionar las finanzas públicas del país.<sup>362</sup> Los excedentes referentes al AICM se refería a la Tarifa de Uso Aeroportuaria (TUA), el cual es un cobro que los pasajeros pagan por los servicios que usan al utilizar una terminal aérea, el cobro depende del aeropuerto y generalmente ya está incluido en la compra de cualquier boleto.

Los ingresos de la TUA ya habían sido utilizados para el financiamiento de la Terminal 2 del AICM, en el periodo de Vicente Fox, cediendo los derechos de cobro de Tarifa Aeroportuaria por 10 años, Federico Patiño Márquez, fue el responsable de crear aquel esquema de endeudamiento, ahora como director general del GAMC replicaría el esquema aún sin saldar la deuda anterior.<sup>363</sup>

La primera gran deuda para la construcción de la nueva terminal aérea se firmó un contrato de crédito revolvente con “Banco Inbursa, S.A., Banco Nacional de México, S.A., HSBC Bank USA, N.A. y BBVA Bancomer por \$1,000,000,000 USD a 5 años”.<sup>364</sup> Por otra

---

<sup>360</sup> Jorge Flores Kelly, « NAICM: consulta por cortesía, decisión técnica » en *Forbes* 20 de agosto de 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/>

<sup>361</sup> Luis Pazos, *Santa Lucía o Texcoco...* *op.cit.* p. 4

<sup>362</sup> Claudia Alcantara, Isabel Becerril y Eduardo Ortega, « ¿Cómo se pagará el nuevo aeropuerto? » en *El Financiero* 04 de septiembre 2019, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/como-se-pagara-el-nuevo-aeropuerto>

<sup>363</sup> PODER, NAICM... *op. cit* p. 19.

<sup>364</sup> *Ídem.*

parte el segundo gran endeudamiento vendría de la emisión de Bonos Verdes<sup>365</sup> por \$6,000,000,000 USD en dos etapas. Por último y quizá el más polémico de los endeudamientos vendría de la emisión de *Fibra E*, por un valor de \$1,600,000,000 USD. El GACM argumentó que:

Esta transacción representa un parteaguas para proyectos de infraestructura en el país, pues se trata de un esquema de financiamiento innovador que permite que los fondos de pensiones inviertan en proyectos de infraestructura de largo plazo, lo cual es consistente con las mejores prácticas internacionales.<sup>366</sup>

En otras palabras, el dinero que los trabajadores habían ahorrado para su retiro fue tomado por las afores mediante el recurso de *Fibra E* que a su vez se invertía en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), respaldando el proyecto. De acuerdo con el diario *El economista*, fueron cuatro afores las que intervinieron en dicho proceso: Inbursa, Profuturo, XXI Banorte y Pensionisste.<sup>367</sup>

Este cuantioso endeudamiento ponía en jaque el futuro de la obra, de acuerdo con la investigación del grupo PODER,<sup>368</sup> “se determinó que no existe mecanismo de control para identificar el flujo de dinero de la TUA”,<sup>369</sup> es decir existía una incertidumbre si una vez operando, la TUA podría pagar la deuda generada. Mientras tanto en cuanto a la viabilidad financiera del NAICM, la misma investigación advirtió que el proyecto “ya entró en una crisis de financiamiento para completar apenas la primera fase”.<sup>370</sup>

De acuerdo con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) establece que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal

---

<sup>365</sup> Los Bonos Verdes son un tipo de instrumento financiero donde el uso de los recursos se aplica exclusivamente para financiar o refinanciar, parical o totalmente, proyectos nuevos y/o existentes que sean elegibles como “verdes” deben de estar alineados con los *Green Bond Principles* (GBP).

<sup>366</sup> Sara Cantera, « Colocan Fibra E por 30 mil mdp para financiar obras del NAICM » en *El Universal* 23 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/grupo-aeropuerto-coloca-fibra-e-por-30-mil-mdp-para-financiar-obras-del-naim>

<sup>367</sup> Ana Karen García, « Conoce las cuatro afores que invirtieron en el NAIM » en *El Economista* 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Conoce-las-cuatro-afores-que-invirtieron-en-el-NAIM-20181029-0070.html>

<sup>368</sup> Para más información sobre los contratos, redes y estructura económica del NAICM, consultar: PODER « Torre de control », último acceso el 23 de diciembre de 2020, <https://torredecontrol.projectpoder.org/contratos.html#slide-1>

<sup>369</sup> PODER, NAICM... *op. cit* p. 19.

<sup>370</sup> *Ídem*.

deberán presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) “la Evaluación Costo y Beneficio de los programas y proyectos de inversión a su cargo, en donde demuestran que dichos programas son susceptibles de generar en cada caso, un beneficio social neto bajo supuestos razonables”.<sup>371</sup>

De acuerdo con esta ley, la Tasa Interna de Retorno Social (TIRS) del proyecto no debe ser menor del 10%, pues de lo contrario se declararía como inviable, pues los beneficios totales que el proyecto brindará a la sociedad serían menores a los costos totales a pagar por este. Con el sobre costo y el progresivo aumento, los investigadores José Félix Farachala y Tonatiuh Osegura de la organización PODER, determinaron que el proyecto NAICM, era un mal negocio para México pues era inviable financieramente.<sup>372</sup>

A esta afirmación habría que agregar las voces que daban cuenta de que se ignoró completamente la inversión realizada apenas dos sexenios atrás para la terminal 2 del AICM, así como todo el Aeropuerto Benito Juárez, y la Base aérea militar no 1 de Santa Lucía, los cuales serían cerradas por ser incompatibles con el NAICM al utilizar el mismo espacio aéreo.

Era innegable que la inversión era cuantiosa y que el proyecto tenía ya un avance considerable, sin embargo, parecía que los costos de la mega obra serían impagables. Si la obra sólo beneficiaba a un pequeño grupo de empresarios contratistas y podría verse impagable, el argumento de los beneficios económicos recurrentes y el trabajo constante para 450 mil personas una vez que la terminal aérea comenzara operaciones se resquebrajaba.

Esta defensa del proyecto pareció girar a una defensa por los intereses del grupo minoritario, los verdaderos ganadores de este gran negocio se enfocarían en el mantenimiento de la estructura, así como las pistas<sup>373</sup> y la Aerotrópolis,<sup>374</sup> que se conjunta con la especulación financiera que los terrenos aledaños ya estaban experimentando. Sin mencionar la superficie que dejaría el AICM con una ubicación privilegiada, que en sexenios anteriores ya se tenía la idea de otro mega desarrollo inmobiliario.

---

<sup>371</sup> *Ídem.*

<sup>372</sup> *Ídem.*

<sup>373</sup> Areli Villalobos, « El hundimiento del nuevo aeropuerto, otro negocio multimillonario » en *Proceso* 05 de septiembre de 2017, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2017/9/5/el-hundimiento-del-nuevo-aeropuerto-otro-negocio-multimillonario-190804.html>

<sup>374</sup> Salvador García Soto, « Aerotrópolis, el gran negocio del aeropuerto » en *El Universal* 28 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/aerotropolis-el-gran-negocio-del-aeropuerto>

En este desacuerdo económico entonces, se debatió la idea del costo-beneficio de la obra, los discursos a favor de esta no estaban exentos de un interés económico personal, y quienes les preocupaba la continuación del proyecto temían a la incertidumbre económica que este cargaba ya desde su implementación.

Esta pugna no fue la única presente en el desacuerdo económico, en este mismo panorama se presentó una disonancia en lo que Karl Polanyi llamaría la economía sustantiva,<sup>375</sup> es decir aquella dependencia real del ser humano frente a la naturaleza, y que dadas la magnitud y características del NAICM en donde se devastaría toda una región, volvería incompatible este sustento. Para el campesino romper con los ciclos biofísicos de la región, sería vulnerar la dependencia a ellos. Esto da pauta al último desacuerdo, el desacuerdo territorial.

#### **2.2.2.4 La madre tierra se ama y se defiende, el desacuerdo en el campo Territorial**

El cálculo realizado por el gobierno de Enrique Peña Nieto, así como el GACM, fue que al construir el NAICM dentro de terrenos federales se evitaría algún tipo de altercado con las comunidades vecinas. Apoyados también por la ingeniería del conflicto utilizada al engañar a ciertos propietarios para vender sus tierras, los promoventes del proyecto consideraron que esta vez ningún movimiento social los detendría.<sup>376</sup>

Para los promoventes, tener jurisdicción sobre un espacio determinado equivalía a tener decisión absoluta sobre un territorio, cambiar por completo el sistema socio-ambiental de este, es decir configurar el medio biofísico y social, junto con sus relaciones, acercamientos, interpretaciones, historia y sobre todo su futuro.

Por su parte, para las organizaciones en desacuerdo a la propuesta aeroportuaria coincidían en que el territorio les pertenecía, por cuestiones históricas, sociales y hasta culturales, que no existía ninguna promesa de desarrollo y o incentivo económico que pudiera igualar el valor de la tierra como medio de vida y subsistencia.

Como se ha señalado con anterioridad, el territorio es una invención y construcción individual y colectiva que se apropia del espacio bajo distintos lenguajes de valoración y procesos de asimilación del espacio geográfico, se vuelve una extensión misma de la

---

<sup>375</sup> Karl Polanyi, *La gran transformación* (Buenos Aires: Quipu Editorial, 2007).

<sup>376</sup> Victor Cardoso, « Descarta Sedatu eventuales protestas de atenguenses por el nuevo aeropuerto » en *La Jornada* 05 de septiembre de 2014, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/006n1pol>

sociedad. En los territorios, se vive y se desarrolla la vida en su más amplia concepción, los sujetos sociales y la naturaleza habitan el espacio simultáneamente, por eso, es ahí donde se concentran potencialidades, posibilidades, límites y soluciones de la vida.

Constituir un territorio<sup>377</sup> es construir un modo de vida, en algunos casos más o menos sustentable, más o menos equilibrado; es el fundamento de la identidad colectiva, de la organización política.

Desde el anuncio de la construcción aeroportuaria, el FPDT junto con otras organizaciones afines, se movilizaron, tal y como en 2001. Los comuneros de Atenco se posicionaron contra el megaproyecto, después de todo la afectación era la misma, en sus palabras:

Este proyecto nos despoja de nuestros ejidos y cambia nuestra forma de vida, quedó demostrado [en 2001] en lo técnico, jurídico, ambiental, social y políticamente que el megaproyecto que incluía el aeropuerto no era viable; por lo que nuevamente el impulso y terquedad de Enrique Peña Nieto de imponer la construcción de ese megaproyecto, los pueblos nos oponemos y rechazamos rotundamente que nuestro territorio sea despojado para ese aeropuerto y su infraestructura urbanística, turística, hidrológica y de comunicaciones.<sup>378</sup>

El FPDT comenzó la resistencia desde dos aristas, la primera de ella era una batalla legal; se buscaba recuperar más de mil hectáreas de uso común que fueron vendidas bajo el dominio pleno, en una asamblea que se había realizado de manera ilegal.<sup>379</sup> Y la segunda batalla sería hacerse presentes en la discusión pública, llenar el significativo vacío de territorio y retomarlos como un sistema socio-ambiental, en donde el profano mundo del mercado no debería tener injerencia alguna.

---

<sup>377</sup> Territorio es una categoría geográfica cuyo significado expresa el espacio físico en el que una población, sea humana o animal ejerce control o dominio, por lo que el territorio es el lugar donde se producen condiciones materiales y sociales de existencia mediante confrontaciones; por eso es también una categoría política en las que se involucra el poder y por lo tanto, la resistencia. En esta dimensión geográfico-política, un territorio es un espacio que se construye socialmente, el cual es producto de las relaciones de poder. Así que, las territorialidades son construidas y destruidas a través de reordenamientos sociales.

<sup>378</sup> FPDT, « Postura del FPDT sobre la consulta pública de la SEMARNAT » en *Blog del FPDT-Atenco*, 27 de octubre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/postura-del-fpdt-sobre-la-consulta.html>

<sup>379</sup> FPDT, « Atenquenses se movilizan en Edomex y DF en rechazo al nuevo aeropuerto #TierraSiAvionesNo » en *Blog del FPDT-Atenco*, 09 de septiembre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/search?updated-max=2014-09-17T15:41:00-05:00&max-results=8&start=154&by-date=false>

Empero, las asimetrías de poder se hicieron evidentes en la denominada *Consulta Pública del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*,<sup>380</sup> una serie de mesas de análisis en donde instituciones académicas, investigadores, agrupaciones sociales y en general la ciudadanía podía asistir y en pequeñas ponencias presentar preguntas, cuestionamientos y problemáticas en torno al proyecto, los promoventes se encargaría de resolverlas y en dado caso retroalimentar el plan maestro de la construcción.

El FPDT convocó a especialistas, ambientalistas, científicos y agrupaciones a participar en la reunión pública y expresar las inconsistencias del megaproyecto aeroportuario,<sup>381</sup> es decir, sus impactos ambientales, culturales y económicos para la zona, su inviabilidad técnica y la problemática social que traería consigo. La discusión apenas tuvo eco,<sup>382</sup> los promoventes con dificultad lograron entablar una conversación con los inconformes y dada la temporalidad tan limitada y la complejidad del proyecto, no se profundizó en el debate que marcaría el futuro de los pueblos de Atenco y Texcoco principalmente.

Tres meses después la SEMARNAT siendo juez y parte, aprobaría la MIA del proyecto aeroportuario, el cambio en el territorio comenzaría a la brevedad alterando irremediablemente los ciclos biofísicos del vaso del ex Lago de Texcoco. Con el avance de la obra, las pugnas en el territorio crecieron exponencialmente y estas se fueron desplazando fuera del polígono en construcción.

La creación de nuevas vías de comunicación necesarias para conectar el nuevo aeropuerto con la ciudad, causó conflicto, tal fue el caso de la carretera Pirámides- Texcoco y Peñón Texcoco, proyectos que comenzaron en septiembre de 2015, y de acuerdo a sus trazos atravesarían los ejidos de Tecuila, la Magdalena, Francisco I. Madero, Atenco,

---

<sup>380</sup> La Ley del Equilibrio General del Ecológico y la Protección Ambiental, prevé este tipo de consultas y foros donde se converse con todo aquello que tenga alguna inquietud con un proyecto, sin embargo, este proceso se ha vuelto mero trámite e inclusive los gobiernos buscas las mejores estrategias para saltarlo o que no tenga repercusión alguna.

<sup>381</sup> FPDT, « Llamado URGENTE del FPDT - Atenco a las organizaciones, académicos y defensores del medio ambiente» en *Blog del FPDT-Atenco*, 22 de octubre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/llamado-urgente-del-fpdt-atenco-las.html>

<sup>382</sup> FPDT, « Farsa, reunión sobre el impacto del nuevo aeropuerto: FPDT » en *Blog del FPDT-Atenco*, 28 de octubre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/farsa-reunion-sobre-el-impacto-del.html>

Acuexcomac y Nexquipayac. En varias ocasiones integrantes del FPDT detuvieron estas obras.<sup>383</sup>

En los últimos tramos de construcción de la autopista Pirámides-Texcoco, el caso de la señora Nieves Rodríguez Hernández se posicionó como un ejemplo de resistencia ante las empresas CIPSA y Pinfra, su casa quedó en medio de la construcción, ella se negó a ser desalojada a pesar de las confrontaciones por parte de las constructoras.<sup>384</sup>

Por su parte, la cuantiosa demanda de material pétreo -para estabilizar el terreno fangoso del ex Lago de Texcoco- propició la explotación de bancos de materiales, la gran mayoría de forma irregular con altas repercusiones sociales y ambientales.

En 24 municipios aledaños al NAICM, “26 minas trabajaron sin tener la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente federal o del Estado de México 106 cometieron algún tipo de irregularidad en su operación”.<sup>385</sup> De acuerdo con una investigación de El Universal, de las causas de ilegalidad en torno a las minas se encontró que: 54 trabajaron antes de conseguir los permisos, 26 trabajaron fuera del perímetro permitido, 16 sin pedir autorización y 10 de ellas siguieron activas después de la denegación del permiso.<sup>386</sup> De acuerdo con el mismo estudio, se descubrió que 75% del tezontle utilizado en la terminal aérea, vino de minas que habían cometido algún tipo de irregularidad.

Las minas arrasaron con todo a su paso, los cerros llenos de árboles fueron desaparecidos para darle paso a la dinamita, maquinaria y camiones que se encargarían de transportar el tezontle,<sup>387</sup> las zonas arqueológicas protegidas por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) como Las cuevas de Tepetlaoxtoc, también fueron vulneradas por los trabajos mineros.<sup>388</sup>

---

<sup>383</sup> Javier Salinas y René Ramón, « Ejidatarios de Atenco paran obras de la autopista Pirámides-Texcoco » en *La Jornada*, 24 de abril 2016, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2016/04/24/estados/023n1est>

<sup>384</sup> El Sol de Toluca, « Mujer se niega abandonar su casa ubicada en trazo de la autopista Pirámides-Texcoco » en *El Sol de Toluca*, 12 de noviembre de 2018, disponible en línea: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/mujer-se-niega-abandonar-su-casa-ubicada-en-trazo-de-la-autopista-piramides-texcoco-piramides-texcoco-2655857.html>

<sup>385</sup> Carlos Carabaña, « La mitad de las minas del NAIM fueron ilegales » en *El Universal*, 23 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/?fbclid=IwAR2bbZSC8fa4qtAyG3nii12nQztWrHT6NcyjExfb1iUo79SuHOL3uqLGTFY>

<sup>386</sup> *Ídem*

<sup>387</sup> Carlos Carabaña, « Afectaciones ambientales » en *El Universal*, 23 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/ambientales.html>

<sup>388</sup> Carlos Carabaña, « Afectaciones sociales » en *El Universal*, 23 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/sociales.html>

Los mayores problemas se les dejó a los habitantes de la zona, muchas viviendas quedaron al filo de un precipicio, otras tantas casas quedaron dañadas por las explosiones y la salud de los habitantes se comprometió, pues el polvo levantado entraba a las casas y dañaba las vías respiratorias.

Tal y como lo reconocieron desde el principio los habitantes de Atenco, el proyecto amenazó el derecho al medio ambiente sano, acceso al agua, vivienda, integridad personal, patrimonial, cultural e identidad<sup>389</sup> de las poblaciones asentadas alrededor del ex lago de Texcoco. Como se ha debatido a lo largo de este trabajo, el proyecto aeroportuario subestimó el enorme impacto ambiental -ecológico y urbano- en la zona, también se ignoró las características físicas e hidrológicas del subsuelo y, al mismo tiempo, comprometía a todo el destino del Valle de México.

Con el NAICM en marcha sólo se agudizarían los problemas de conurbación, sobrepoblación y abastecimiento de agua que ya padece el valle de México. La especulación inmobiliaria se volvería incontrolable. Esto último ya podía verse, en ciertos grupos beneficiarios con los terrenos aledaños al aeropuerto, como lo fue el caso del Centro Estratégico de Recuperación Ambiental del Oriente (CERAO)<sup>390</sup> donde se regalaban 200 hectáreas de una reserva ecológica cercanas al NAICM a una empresa paramunicipal de afiliación priísta.

La organización GeoComunes capturó y representó todos estos conflictos que la población tuvo contra la construcción del aeropuerto en el siguiente mapa, como se puede apreciar, el impacto real del proyecto es por lejos lo plasmado en la MIA que sólo consideraba el polígono de la construcción.

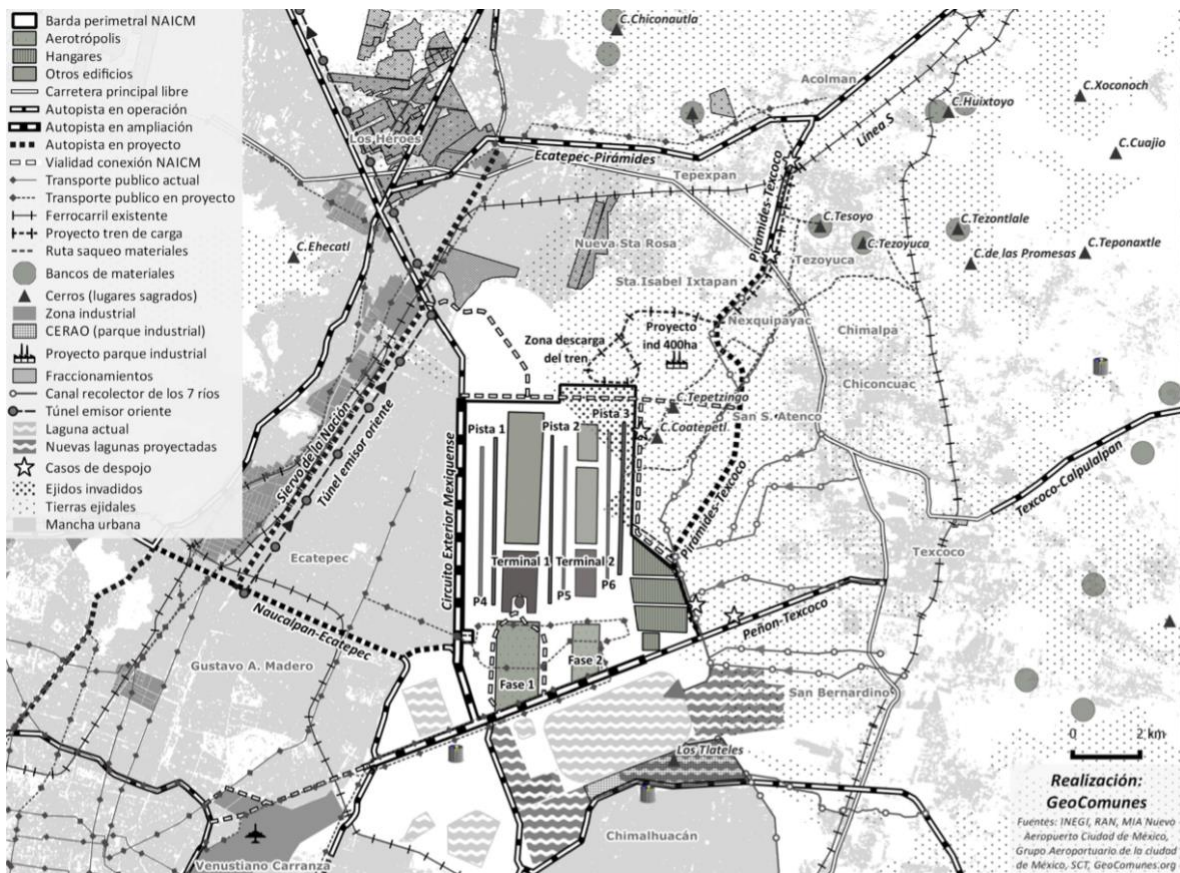
---

<sup>389</sup>Sergio Rincón, « Pobladores de Atenco van contra Nuevo AICM: dañará humedales, aves, agua, dicen » en Sin Embargo, 29 de enero de 2015, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/29-01-2015/1232596>

<sup>390</sup> Aristegui Noticias, « Caso CERAO, la polémica donación de 200 hectáreas cercanas al NAIM » en *Aristegui Noticias*, 26 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://aristeguinoticias.com/2610/mexico/el-caso-cerao-reportaje-de-connectas/>



**Mapa 2. Impactos del NAICM en la región oriente del Valle de México**



Fuente: GeoComunes.

A pesar de que la lucha también era por polígonos determinados, como los de la barda perimetral de 33 km que rebasa en la parte noreste de los límites de la zona federal y aquellos de la pista B que se ocupa 335 hectárea de tierras ejidales de Santa Isabel Ixtapan, Nexmequipan y San Salvador Atenco, el verdadero desacuerdo giraba en torno al derecho a la ciudad y el territorio con ello a la inequidad en la distribución de los males y bienes ambientales y sobre todo a la exigencia de justicia social.

Esto es, un conflicto ecológico-distributivo donde como anuncia Pilar Monreal, en la ciudad se ha abandonado el espacio público, dejándolo en manos de las élites políticas y económicas que deciden quién merece o no la ciudad y que a partir de categorías de

democracia, ciudadanía y otros valores morales, se ejerce el poder como consentimiento para crear un determinado tipo de ciudad.<sup>391</sup>

Barrington Moore declara que las motivaciones de los movimientos que resisten el embate de los poderes económicos y políticos frente al territorio ocurren mediante “la valoración de [asegurar] que se tiene derecho a algo o a sentimientos que han sido violados, y se decide defenderlos rompiendo lazos de obediencia porque la autoridad ha transgredido el contrato social”<sup>392</sup> siendo esto un proceso comunitario, lo que Rancière llamaría, subjetivación política, y luego de ello política misma, el momento de poner en marcha la igualdad en donde todos los discursos deben ser escuchados.

La nueva terminal aérea intercedía con este proceso comunitario de las poblaciones asentadas en el vaso del ex lago de Texcoco, por cientos de años atrás y a su vez debido a los impactos ambientales ponía en riesgo completamente su modo de vida, con la expansión del proyecto, un desplazamiento geográfico para aquellos que se les deja hacerse cargo de los pasivos ambientales. En sus palabras: “Era cuestión de sobrevivencia, de existencia de extinción, entonces es cuando despiertas tu conciencia y no puedes permitir eso. La desaparición de una población, con historia de miles de años, ya que somos un pueblo originario”.<sup>393</sup> En la misma línea, lo que se luchaba era el “futuro de nuestros hijos, que no queríamos dejarle un futuro sin nada, un futuro sin raíces, sin costumbres, sin identidad, ese fue el motivo por el que decidimos participar”.<sup>394</sup>

No solo se trataba de un aeropuerto sino de un modelo de desarrollo que traería consigo un proyecto urbanístico y comercial y de servicios a 50 años, es decir era definir completamente el futuro de la región, ante esto surgieron resistencias que aún sin definirse como ecologistas, dieron un alto valor ecológico a la zona con la que han convivido hace cientos de años, y se dedicaron a defender lo que ellos consideran como la madre tierra.

---

<sup>391</sup> Pilar Monreal « Ciudades neoliberales: ¿el fin del espacio público?, una visión desde la Antropología Urbana » en *Quaderns-E de l'Institut Català d'Antropologia*, (Barcelona: ICA, 2016) pp 98-112.

<sup>392</sup> FPDT « La lucha de Atenco, un derecho universal » en *El Cotidiano* núm, 150, jul-ago (México:UAM, 2008): 107-114.

<sup>393</sup> Camacho Guzman Gustavo, *Atenco arma... op. cit.*

<sup>394</sup> *Ídem.*

### 2.3 El aeropuerto en la disputa electoral

El NAICM se posicionó como la mayor obra de infraestructura del sexenio de Enrique Peña Nieto. Desde el inicio, el proyecto fue promovido como una obra prioritaria llena de beneficios económicos y sociales. Se resaltó su impacto positivo en la región oriente del valle de México, así como, la modernidad, tamaño, tecnología y complejidad de la construcción, de la misma manera, la sustentabilidad financiera y ecológica consideradas en la mega obra se promovió en cientos de spots televisivos.

Para producir y difundir el mensaje de las ventajas que traería consigo la nueva terminal aérea, el gobierno peñista de la mano de la SCT y el GACM gastaron en tres años, 102 millones 103 mil 940 pesos, destinados a cuatro campañas de promoción del NAICM.<sup>395</sup> Cientos de mensajes, encabezados por políticos<sup>396</sup> y grupos empresariales principalmente,<sup>397</sup> se sumaron al discurso de los beneficios de la obra y la necesidad urgente de esta, como si la decisión ya tomada fuera la única opción viable y por ende inapelable.

Desde un principio la nueva terminal aérea fue considerada como un proyecto transexenal, así que su futuro dependería de las decisiones que tomase el próximo presidente. El debate alrededor de la mega obra se acrecentó con la llegada de las elecciones presidenciales de 2018. Donde sólo uno de los cinco candidatos<sup>398</sup> a la presidencia de la República expuso su negativa de continuar con el proyecto aeroportuario.

Andrés Manuel López Obrador, ahora abanderado de su partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA) y tercera vez candidato a la presidencia de la república, tomó como estandarte electoral el destino del NAICM. En un primer momento su mensaje

---

<sup>395</sup> Arturo Daen y Lizbeth Padilla, « Gobierno de Peña gastó 102 mdp en tres años para promocionar en medios el NAIM » en *Animal Político* 2 de enero de 2019, disponible en línea:

<https://www.animalpolitico.com/2019/01/pena-gasto-promocion-naim-texcoco-aeropuerto/>

<sup>396</sup> Lucy Castillo, « ¿Qué dicen los candidatos sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de México? » en *Uno Tv*, 05 de junio 2018, disponible en línea: <https://www.unotv.com/especiales/elecciones-2018/propuestas/detalle/que-dicen-los-candidatos-sobre-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-mexico-413770/>

<sup>397</sup> Alejandro Alegria, « Futuro del NAICM compete a técnicos y científicos: CCE » en *La Jornada*, 16 de agosto 2018, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2018/04/17/politica/003n1pol%20%20%20y%20https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/08/16/futuro-del-naicm-competen-a-tecnicos-y-cientificos-cce-544.html>

<sup>398</sup> Lucy Castillo, ¿Qué dicen los candidatos... *op. cit.*

fue certero, la cancelación total de la mega obra,<sup>399</sup> durante la campaña electoral, el discurso se suavizó hasta impulsar la idea de una consulta ciudadana que eligiera si seguir o no con la terminal.

Como se vio con anterioridad, se presentaron múltiples resistencias y desacuerdos por parte de los defensores y promotores del proyecto. Estos, giraron su discurso en torno a los beneficios económicos de la mega obra, la necesidad logística de un aeropuerto, así como la posibilidad técnica de su realización, esta discusión fue retomada en los cuatro apartados precedentes.

La posible decisión de cancelar el NAICM estaba sustentada por el costo de la obra,<sup>400</sup> la inviabilidad técnica<sup>401</sup> así como, aseguraba López Obrador, posibles actos de corrupción en la construcción.<sup>402</sup> Como alternativa a la cancelación del NAICM, el político tabasqueño retomó la propuesta del ingeniero José María Riobóo denominada: Sistema Aeroportuario del Valle de México.

Dicha propuesta, consideraba la construcción de dos pistas en la Base Aérea Militar no 1 de Santa Lucía, ubicada a 40 km del AICM, y a su vez recuperar la capacidad técnica del AICM y el Aeropuerto Internacional de Toluca, creando así un sistema aeroportuario.

De acuerdo con el equipo del candidato, la ventaja de esta opción era su costo minoritario, con un costo aproximado de 63 mil millones de pesos<sup>403</sup> frente al NAICM que en aquel momento superaba ya los 240 mil millones de pesos y que además podría coexistir junto con el AICM Benito Juárez y la base militar de Santa Lucía. Los cuestionamientos en

---

<sup>399</sup> Arturo Daen, « Texcoco o Santa Lucía: Los cambios de ruta de AMLO, y los pros y contra de ambos proyectos » en *Animal Político* 12 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/texcoco-santa-lucia-pros-contras-aeropuerto/>

<sup>400</sup> Salvador Corona, « NAICM es inviable e inapropiado en época de crisis: AMLO » en *El economista*, 19 de octubre 2017, disponible en línea: <https://www.economista.com.mx/politica/NAICM-es-inviable-e-inapropiado-en-epoca-de-crisis-AMLO-20171019-0163.html>

<sup>401</sup> El Financiero, « Con historieta, AMLO explica por qué está en contra del nuevo aeropuerto de la CDMX » en *El Financiero*, 16 de junio de 2018, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/elecciones-2018/con-historieta-amlo-explica-por-que-esta-en-contra-del-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx>

<sup>402</sup> MORENA, « AMLO: a todos nos conviene que haya transparencia, honestidad en la construcción del NAICM » en *Morena.si*, 26 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://morena.si/archivos/18526>

<sup>403</sup> Arturo Daen, « Verificado.mx: De Santa Lucía a la opción de licitar; las dudas y virajes en la propuesta aeroportuaria de AMLO » en *Animal Político* 17 de agosto de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/08/verificado-mx-santa-lucia-a-licitar-dudas-y-virajes-propuesta-aeroportuaria-amlo/>

cuanto a la posibilidad técnica de esa propuesta, así como su posible rentabilidad a largo plazo<sup>404</sup> brotaron ante la nueva opción.

El domingo 8 de julio de 2018, al cierre de las jornadas de conteos distritales, el Instituto Nacional Electoral (INE), declaró los resultados virtualmente definitivos por la jornada electoral federal del domingo primero de julio del mismo año. El candidato de la coalición Juntos Haremos Historia, en la elección de presidente de la república, Andrés Manuel López Obrador, se posicionó como ganador, al obtener 30 millones, 113,483 votos.<sup>405</sup> Una semana después el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación (TEPJF) ratificaría la elección. Con una nueva alternancia política y una arrasadora victoria, el ahora presidente electo, sin estar aún en funciones, promovió acciones que definirían el futuro del proyecto de ingeniería más importante del gobierno peñista.

### **Capítulo III. De la cancelación del proyecto a los remanentes del conflicto y la justicia**

Los megaproyectos de infraestructura se han caracterizado por los altos costos sociales, ambientales y económicos que generan, así como las asimetrías de poder y de justicia que traen consigo. En busca de una visión hegemónica de la ciudad competitiva que facilite la llegada y el desarrollo del capital, estos proyectos ignoran voces contrapuestas y legitiman intereses privados bajo un discurso de bienestar público.

El NAICM fue un proyecto rodeado de cuestionamientos hacia su viabilidad técnica, ambiental, económica y social, su importancia para con el crecimiento de una visión de ciudad lo posicionó como un proyecto altamente debatible a nivel nacional.

En este último capítulo discuto sobre la cancelación del proyecto aeroportuario a partir de lo que se consideraría una decisión política legitimada por el voto ciudadano, igualmente hago mención sobre los remanentes de este conflicto ecológico-distributivo. Aquello que dejó detrás, las problemáticas sociales, ambientales, económicas y sobre todo los aprendizajes colectivos, un posicionamiento alternativo hacia la construcción de la ciudad, y la búsqueda de justicia por parte de los afectados ambientales.

---

<sup>404</sup> *Ídem.*

<sup>405</sup> INE, « Crónica del Proceso Electoral 2017-2018 Julio 2018 » en *INE*, 17 de julio 2018 disponible en: <https://www.ine.mx/cronica-del-proceso-electoral-2017-2018-julio-2018/>

Retomo como último punto la discusión alrededor del derecho a la ciudad y los bienes comunes y cómo está intrínsecamente relacionado con la política, así como las problemáticas que pueden envolver el abanico de posibilidades sobre cómo construir una ciudad y su relación con el futuro de las poblaciones que ahí habitan.

### **3.1 ¿Consulta popular o decisión política?**

La postura de López Obrador en torno al NAICM siempre se presentó de forma ambigua, en un primer momento se expresó en contra de la obra y en búsqueda de su total cancelación, en otros espacios comentó la posibilidad de convocar a una licitación para continuar con la construcción de la nueva terminal aérea, sin que esto significara seguir invirtiendo dinero público en ella, en contraposición a esta propuesta también mencionó que la licitación para construir la terminal aérea se daría sólo para el proyecto Santa Lucía, cancelando el proyecto Texcoco.<sup>406</sup> Por último, ya como candidato, su propuesta se encasillaría en realizar una consulta popular como un ejercicio de democracia participativa que fuese vinculante y decidiera el destino del megaproyecto aeroportuario.

El entonces candidato, en primera instancia propuso al Instituto Nacional Electoral como el encargado de realizar esta consulta, sin embargo, el órgano electoral dio la negativa, pues estaba fuera de los marcos legales, por su parte López Obrador giró la idea para que la consulta fuera llevada a cabo por alguna organización ciudadana.

Los cuestionamientos con relación a esta propuesta crecieron una vez que el político tabasqueño ganó la elección federal del primero de julio, aún sin estar en funciones se reunió con algunos técnicos del gobierno en turno, representantes del sector empresarial y su equipo de trabajo para analizar el estado de la obra en Texcoco, así como las opciones tras su posible cancelación.

Luego de esta reunión, la postura sobre el aeropuerto se debatía en tres posibilidades: 1) Continuar con el proyecto Texcoco cuyo avance se acercaba al 30%, 2) Cancelar el NAICM y realizar dos pistas en la base Aérea de Santa Lucía, además de reacondicionar el

---

<sup>406</sup> Animal Político, « De la cancelación definitiva a la consulta, ¿cómo cambió AMLO su postura sobre el Nuevo Aeropuerto? » en *Animal Político*, 17 agosto de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/08/de-la-cancelacion-definitiva-a-la-consulta-como-cambio-amlo-su-postura-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>

AICM y el de Toluca, y 3) Continuar con el proyecto Texcoco concesionando su construcción a privados.<sup>407</sup>

A pesar de las voces contrapuestas a la consulta ciudadana, esta comenzaba a tomar forma cuando de la mano de Jesús Ramírez Cuevas, vocero del presidente electo, se dio a conocer que la fundación Arturo Rosenblueth, sería la encargada de realizar dicha consulta. La estimación del costo era de un millón de pesos, el cual sería cubierto por aportaciones voluntarias de diputados y senadores federales del partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), partido del presidente electo.<sup>408</sup>

El presidente electo, llamó a realizar foros de discusión donde se debatiera la viabilidad del proyecto Texcoco, igualmente que se informara de los pros y contras de su cancelación o seguimiento, sin mencionar que desde su persona y equipo de trabajo se abogaba por el proyecto Santa Lucía, e inclusive promovía su realización.

La fundación Rosenblueth sería la encargada de organizar todo el proceso desde la instalación de las mil 97 mesas de votación, hasta el cómputo de los sufragios en 538 municipios del país en los 32 estados de la República. La consulta se realizaría del 25 al 28 de octubre, apenas tres meses después del proceso electoral. Como último punto la pregunta que se decidió que estaría en la consulta sería la siguiente:

Dada la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ¿Cuál opción piensa usted que sea la mejor para este país?

- a) Reacondicionar el actual aeropuerto y el de Toluca y construir dos pistas en la Base Aérea de Santa Lucía.
- b) Continuar la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual aeropuerto internacional.<sup>409</sup>

Este proceso de participación fue cuestionado desde diversos flancos, en primer lugar, la discusión sobre si un tema tan delicado y de interés nacional debería estar en manos de la

---

<sup>407</sup> *Ídem.*

<sup>408</sup> La Jornada del Oriente, « Diputados de morena, sin consenso para financiar consulta sobre el NAICM » en *La Jornada del Oriente*, 16 de octubre 2018, disponible en línea: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta/>

<sup>409</sup> Alina Méndez Meléndez, « El lunes 22 se realizará en Puebla foro sobre la consulta del NAICM » en *La Jornada del Oriente*, 18 oct 18, disponible en línea: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/el-lunes-22-se-realizara-en-puebla-foro-sobre-la-consulta-del-naicm/>

ciudadanía o sólo le concernía a cierto grupo especializado<sup>410</sup> sobre ello, se debatió en los apartados anteriores. Y como segunda discusión se centró en la legalidad, legitimidad y correcta metodología del ejercicio, inclusive académicos como José Woldenberg calificó a esta consulta como *alegal* y por lo tanto un proceso que debería suspenderse ante sus irregularidades legales.<sup>411</sup>

La crítica que circulaba en torno a los procedimientos legales se refería a que se estaban saltando todos los lineamientos expuestos en la Constitución en el artículo 35<sup>412</sup> así como en la Ley Federal de Consulta Popular.<sup>413</sup> Estas legislaciones estipulan procedimientos, números y autoridades que pueden darle un carácter vinculatorio a una consulta popular. En cuanto a la metodología, se cuestionó si era la indicada y sobre si esta no tenía un fuerte sesgo pues los municipios seleccionados no siempre concordaban con el criterio poblacional.<sup>414</sup>

La postura sobre la legalidad daba cuenta de aquella idea, que cada vez más recurrente, sobre que la política debe subyugarse a los límites del derecho, es decir ser normada hasta en su más mínima expresión, cuando es claro que ésta se escapa fuera de sus fronteras. Como punto a retomar, esta consulta abrió un debate sobre la necesidad de realizar este tipo de ejercicios para decidir sobre proyectos de importancia nacional como lo era un Aeropuerto Internacional, así mismo abrió un panorama de participación ciudadana, como lo expresó Gian Carlo Delgado:

La consulta sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) es el primer ejercicio democrático de participación en decisiones de gobierno y debe replicarse para megaproyectos que afectan no solo a habitantes de una región determinada, sino que tienen implicaciones para todo el país.<sup>415</sup>

---

<sup>410</sup> Flores Kelly, *op. cit.*

<sup>411</sup> José Woldenberg, « Debería suspenderse » en *El Universal*, 23 octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/jose-woldenberg/nacion/deberia-suspenderse>

<sup>412</sup> CPEUM art 35

<sup>413</sup> LFCEP

<sup>414</sup> Sebastián Garrido, « Los municipios de la consulta del aeropuerto » en *Nexos*, 22 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.nexos.com.mx/?p=39796>

<sup>415</sup> Martín Hernández Alcántara, « Consulta del NAICM debe extenderse legalmente hacia megaproyectos: Delgado » en *La Jornada del Oriente*, 23 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta-del-naicm/>



Los pueblos afectados también cuestionaron la consulta, para ellos sólo complejizaba su lucha por el territorio, después de todo el proyecto ya había negado una consulta informada desde su inicio y ahora con su posible cancelación su estrategia giró en llenar el significativo vacío del lago de Texcoco para evitar a toda costa el voto por continuar con la terminal aérea. Hasta aquel momento el seguimiento de NAICM, era una moneda al aire.

### **3.2 Hacerse escuchar: La campaña #YoPrefieroelLago**

Con el anuncio de la futura consulta ciudadana que, de acuerdo con el gobierno electo, decidiría el futuro del nuevo aeropuerto, el FPDT se pronunció sólo en favor de que el ejercicio se aplicara a los pueblos afectados. Desde 2001 la lucha en contra del aeropuerto estaba sustentada en las visibles violaciones en Derechos Humanos, como lo eran transgresiones al derecho a un medio ambiente sano, al acceso al agua y a la salud. Así mismo era un conflicto por la resignificación del territorio como un espacio comunitario de sustento a uno productivo para los grandes empresarios bajo una lógica de ciudad competitiva.

Los pueblos afectados daban a conocer que el proyecto estuvo viciado desde un inicio, pues nunca fueron consultados sobre su realización,<sup>416</sup> así mismo se amparaban bajo el artículo segundo constitucional, referente a la pluriculturalidad de la nación y su libre determinación y autonomía, apoyándose también del convenio 169 de la OIT sobre la consulta previa.<sup>417</sup>

La dificultad que encontraron era justificarse como pueblos originarios, pues no fueron reconocidos como tal -a pesar de tener una historia comprobable de cientos de años, con una unidad social, económica y cultural.<sup>418</sup> Como lo mencionó el representante legal del FPDT, Sadino Rivero, estos pueblos podrían considerarse lo que el artículo segundo

---

<sup>416</sup> De acuerdo con la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LEGEPA) en su artículo 34: “Cualquier interesado, dentro del plazo de veinte días contados a partir de que la Secretaría ponga a disposición del público la manifestación de impacto ambiental en los términos de la fracción I, podrá proponer el establecimiento de medidas de prevención y mitigación adicionales, así como las observaciones que considere pertinentes” Vid Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (México: SEMARNAT, 2012).este procedimiento se ha convertido en un trámite meramente administrativo pues como se mencionó con anterioridad, las mesas de trabajo fueron limitadas y realmente no tuvieron repercusión alguna ni la alteración del proyecto y evidentemente en su cancelación.

<sup>417</sup> Organización Internacional del Trabajo, *Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales*, (Lima, 2014).

<sup>418</sup> Camacho Guzmán, Atenco arma su... *op. cit.*

constitucional denomina *comunidades equiparables*, sin embargo hay poca interpretación legal en torno ello, por lo que buscaban que el caso fuera atraído por la SCJN para resolverse a su favor.

Mientras tanto, la anunciada consulta popular se vislumbró como un frente de batalla en donde resistir, junto con a la plataforma Pueblos Unidos Contra el Nuevo Aeropuerto, el FPDT lanzó la campaña virtual *#YoPrefieroElLago*.

La campaña detonó en redes, mediante el *hashtag* *#YoPrefieroElLago*, el tema del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se posicionó como cuestión clave en la discusión virtual. La campaña estaba ideada para interceder en cuatro ejes.

Mediante la *organización*, se buscaba que los sujetos y las comunidades que habían sido vulneradas por el megaproyecto, así como aquellos que compartían su desacuerdo con la construcción, se sumaran a la campaña y estructuraran un discurso en común. Como segundo paso, se buscaba comunicar el mensaje, compartir las experiencias e injusticias ambientales que el proyecto ya estaba generando, es decir *difundir* el ecocidio y los daños ambientales. Así mismo *participar* bajo un objetivo en común, defender el territorio del megaproyecto. En su última fase y quizá la más ambiciosa de todas, era sumar las voces que hasta el momento no habían sido escuchadas para *proponer* alternativas y contribuir al desarrollo de la región oriente del valle de México.<sup>419</sup>

La campaña se convirtió en el acontecimiento político por excelencia en este conflicto ecológico distributivo, no sólo hacía la separación de *amigos* y *enemigos* entre quienes sufrían hostilidades por parte del proyecto y quienes lo promovían por sus beneficios hacia su grupo, ni tampoco sólo porque se generaba un nuevo discurso del estar juntos los unos con los otros, sin limitar la diversidad, sino, también por el proceso de emancipación y subjetivación política<sup>420</sup> que se estaba generando.

Tal y como y lo explica Zizek retomando a Ranciere, el conflicto político “designa la tensión entre un cuerpo social estructurado, en el que cada parte tiene su sitio [los gobernados y los gobernantes] y la *parte de los sin parte* [aquellos que argumentan no haber sido contados] desajusta ese orden en nombre de un vacío de principios de universalidad”,<sup>421</sup> es

---

<sup>419</sup> FPDT, « Nosotros » en *yoprefieroellago.org*, s/f , consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <http://yoprefieroellago.org/nosotrxs/>

<sup>420</sup> Rancière Jaques, *Política, identificación y subjetivación*, op. cit.

<sup>421</sup> Slavoj Zizek, *En defensa de la intolerancia* (Madrid: Sequitur, 2008): 25-31.

la política la que trae un corto circuito entre lo universal (la cuenta hecha y su distribución) y lo particular (lo no contado). Cuando se hace escuchar, se busca que la palabra sea reconocida como una voz legítima en un campo de iguales.

La campaña *#YoPrefieroElLago* buscaba entonces, conglomerar aquellas voces que no habían sido contadas y escuchadas en el proceso de transformación de la ciudad en el momento de construir un aeropuerto internacional centralizado, donde el lugar que se les había asignado era contribuir al proceso económico imperante, ya sea vendiendo sus tierras y trabajando para los fines del aeropuerto o dejándola y comenzar de nuevo -si eso era posible- en otra parte. La emancipación política sucede en este descolocamiento del espacio dado, para pugnar por esa igualdad preestablecida y mediante un proceso de subjetivación política, identificarse de acuerdo con una nueva cuenta, o de acuerdo con proyecto en común que difería con el ya contado.

Los campesinos, ciudadanos, ecologistas, estudiantes, académicos entre muchos otros, no querían que un aeropuerto definiera su destino y el de su territorio y por ello se hicieron escuchar con esta campaña. El llamado era claro, “no somos comprables, no vamos a traicionar ni a nuestros hijos ni a nuestros nietos”,<sup>422</sup> por ello sumar apoyo para la participación en la Consulta Nacional de octubre, rechazando la construcción del NAICM.

Lo destacable de la campaña era que su objetivo no buscaba promover el proyecto Santa Lucía del gobierno electo, sino organizar, participar, difundir y proponer un futuro diferente para los remanentes del lago de Texcoco y sus comunidades vecinas. Como lo menciona Enrique Pineda “La iniciativa *#YoPrefieroElLago* provocó entonces una movilización comunal, metropolitana y viral que alcanzó a millones de personas y desató una disputa por los significados, los contenidos y argumentos del megaproyecto”.<sup>423</sup> Desde el 24 de septiembre, día de lanzamiento de la campaña, esta fue replicada por miles de usuarios.

Más de 10 mil internautas participaron desde twitter y replicaron el *hashtag* de la campaña, para volverlo *trendtopic*. Los materiales elaborados por un equipo

---

<sup>422</sup> FPDT, « Comunicado *#YoPrefieroElLago* 25 oct 2018» en [yoprefieroellago.org](http://yoprefieroellago.org), 25 de octubre de 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <http://yoprefieroellago.org/comunicado-yoprefieroellago-25-oct-2018/>

<sup>423</sup> Cesar Enrique Pineda, « La batalla del aeropuerto. Elementos para un balance político » en [enriquepineda.info](http://enriquepineda.info), 10 de diciembre de 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <https://enriquepineda.info/la-batalla-del-aeropuerto-elementos-para-un-balance-politico/>

interdisciplinario eran viralizados: un solo hilo en twitter llegó a 400 mil personas. Un video con la voz de cierto académico se reprodujo más de 1 millón de veces. Otro más cuenta hasta hoy con 7.5 millones de visualizaciones. La convocatoria nacional de la campaña fue respondida en 2 días por 500 organizaciones de todo el país, y luego durante las siguientes semanas por cientos y cientos más de adhesiones.<sup>424</sup>

De acuerdo con la revista Forbes, en un análisis con el contenido que se generó entre el primero y el 30 de septiembre,<sup>425</sup> en el ecosistema digital (redes sociales y sitios web) con una muestra aleatoria de un 20% de un total de 38,366 publicaciones con relación al NAICM, el 60% de los usuarios de internet en México desaprobó la construcción del proyecto aeroportuario. Los temas principales en el espacio digital relacionados al proyecto, era la preocupación por el impacto ecológico, las condiciones técnicas del terreno, así como la administración del presidente Peña Nieto y los escándalos de su gestión en tema de finanzas públicas.

La campaña no quedó sólo en el entramado digital, pasó al espacio físico, en apenas tres semanas, se realizaron más de 150 conferencias, talleres, charlas y foros en facultades universitarias<sup>426</sup>, reuniones sindicales, reuniones ciudadanas entre muchas otras en donde se discutió de manera amplia sobre las implicaciones ambientales, sociales, económicas que estaban en juego por la construcción y continuación de la terminal aérea.

El llamado del FPDT a formar un frente común contra el NAICM, provocó una movilización en la discusión pública, demostró la capacidad de la organización ciudadana, y el desacuerdo muchas veces existentes en proyectos donde la participación fuera de las élites era nula, la consulta apenas tomaría lugar, pero las redes, los intercambios y posicionamientos ya estaban hechos.

### **3.3 El proyecto cancelado**

Durante cuatro días de octubre las casillas de votación estuvieron recibiendo a los interesados en participar en tan singular ejercicio, en este proceso se encontraron distintas

---

<sup>424</sup> *Ídem.*

<sup>425</sup> Forbes, « Opiniones sobre el nuevo aeropuerto genera turbulencia en redes » en *Forbes*, 23 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/6-de-cada-10-internautas-mexicanos-estan-en-contra-del-naim-estudio/>

<sup>426</sup> Pineda Enrique, *op. cit.*

inconsistencias, desde la duplicación de los votos,<sup>427</sup> hasta una logística cuestionable, aunado a las críticas metodológicas *a priori* para la elección geográfica de las casillas, empero, el ejercicio reunió a más de un millón de votantes, y cambió el destino de lo que hasta ese momento era la obra más importante de infraestructura del gobierno peñista.

Con el conteo de votos realizado, el presidente de la Fundación Arturo Rosenblueth, Enrique Calderón Alzati, detalló que la participación total fue de 1 millón 67 mil 859 personas, poco menos del 1% del padrón electoral. La balanza se inclinó a favor de la construcción de dos pista en la Base Aérea de Santa Lucía, así como el reacondicionamiento del AICM y del aeropuerto de Toluca con un aplastante 69% de los votantes (747 mil votos) frente a un 29% (310 mil votos) a favor de continuar con la construcción del NAICM.<sup>428</sup>

En el momento en que se escribe este texto, diciembre de 2020, la página sobre el balance de la consulta: <http://resultados.mexicodecide.com.mx/> está inhabilitada, los datos más precisos encontrados responden a notas periodísticas, así como a algunos escritos de investigadores en diversas plataformas digitales, con ello en mente se detalla algunos puntos sobre la consulta.

En todos los estados excepto Nuevo León<sup>429</sup> la opción Santa Lucía, fue la ganadora, en aquel estado la opción Texcoco fue favorable, sin embargo, el margen de diferencia se encontró mínimo, sólo 47 votos (0.3%) más a la opción de Texcoco, así mismo en la antípoda, Tabasco fue el estado en donde la opción de cancelar el NAICM fue arrasadora con un 92.4% de los votos. Esta tendencia se replicó en todos los estados, Santa Lucía fue la gran ganadora con más del 50% de los votos a su favor. En la siguiente gráfica de Sebastián Garrido, se muestra la tendencia:

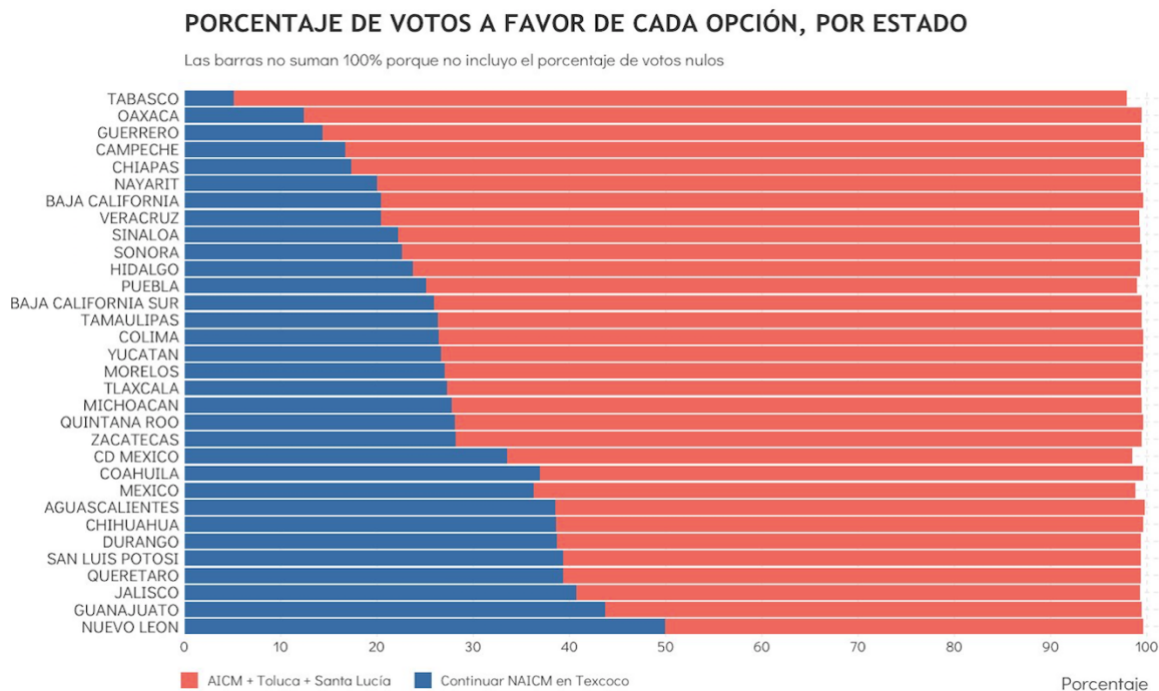
---

<sup>427</sup> El Financiero, « Votos duplicados en consulta del NAIM no afectarán resultado: fundación Rosenblueth » en *El Financiero*, 26 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/votos-duplicados-en-consulta-del-naim-no-afectaran-resultado-fundacion-rosenblueth>

<sup>428</sup> Animal Político, « Adiós al NAIM: La opción de construir pistas en Santa Lucía gana en la consulta convocada por López Obrador » en *Animal Político*, 28 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/consulta-aeropuerto-resultados-amlo-santa-lucia/>

<sup>429</sup> Carina García y Alberto Morales, « Según consulta, sólo Nuevo León votó por Texcoco para NAICM » en *El Universal*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/estados/segun-consulta-solo-nuevo-leon-voto-por-texcoco-para-naicm>

**Tabla 3. Porcentaje de votos en la opción Santa Lucía o Texcoco**



Fuente: Sebastian Garrido, «Hilo Consulta NAICM» en *Twitter*, 1 de noviembre 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020<sup>430</sup>

Como otros puntos destacables, se puede mencionar, que fue la Ciudad de México la entidad que aportó más votos a favor de la opción Santa Lucía, 155,644 (20.3%) del total de los votos a esta opción seguida por el Estado de México 115,390 (15.1%), mientras tanto para la opción Texcoco también ambas entidades fueron las que más votos aportaron, 80,074 (25%) y 67,218 (21%) respectivamente, al total de los votos a favor de Texcoco.<sup>431</sup>

En el tema municipal, Texcoco, entidad en donde se ubica la construcción del megaproyecto aeroportuario, la opción de continuar con la obra fue la vencedora con un 60% de los votos, mientras tanto para el municipio de Atenco uno de los más afectados por la construcción, la balanza se inclinó a favor de Santa Lucía con 61% de los votos, así mismo

<sup>430</sup> Sebastian Garrido, « Hilo Consulta NAICM » en *Twitter*, 1 de noviembre 2018, consultado el 15 de diciembre de 2015, disponible en línea:

[https://twitter.com/segasi/status/1058035535808217090?ref\\_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1058037168151687168%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es2\\_&ref\\_url=https%3A%2F%2Fpolitica.expansion.mx%2Fmexico%2F2018%2F11%2F11%2Festados-ricos-estados-pobres-quien-voto-por-texcoco-y-quien-por-santa-lucia](https://twitter.com/segasi/status/1058035535808217090?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1058037168151687168%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es2_&ref_url=https%3A%2F%2Fpolitica.expansion.mx%2Fmexico%2F2018%2F11%2F11%2Festados-ricos-estados-pobres-quien-voto-por-texcoco-y-quien-por-santa-lucia)

<sup>431</sup> *Ídem.*

en el municipio de Zumpango (lugar donde se ubica la base aérea) la opción Santa Lucía fue la ganadora.<sup>432</sup>

Dentro de los análisis realizados alrededor de la consulta se habló de un supuesto criterio partidista a la misma, como lo mencionó Javier Aparicio: “los municipios seleccionados para la consulta eran aquellos en los que Morena había logrado obtener más votos en la elección de julio de 2018”,<sup>433</sup> sin embargo, dado el resultado apabullante de la victoria de julio de 2018, de aquel partido, casi cualquier municipio podría cubrir con aquella característica, igualmente se cuestionó la diferencia en la tendencia de los votos, pues difería de los resultados obtenidos por *Consulta Mitofsky*<sup>434</sup> en donde la balanza favorecía a la opción Texcoco. Empero, a pesar de que la muestra era representativa (mil personas) esta quedaba limitada al millón de personas participantes en este nuevo ejercicio, igualmente la consulta se realizó antes del punto más álgido de la discusión en torno al NAICM, se podría especular que la intención de voto cambió por esta razón, no obstante, no es objetivo de este trabajo analizar profundamente la tendencia de votación, así como su más probable respuesta, por ello sólo se dejará en hipótesis no comprobadas. Como fuese el asunto, los votantes movieron su elección hacia la cancelación del proyecto y las reacciones no se hicieron esperar.

La Cámara de Comercio Estadounidense (AmCham) mencionó a través de un comunicado que, observa “gran preocupación, el anuncio de la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAICM) en Texcoco, ya que afecta las condiciones de certeza jurídica a la inversión y respeto tanto a la legalidad como al Estado de Derecho”,<sup>435</sup> La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) también vio con malos ojos la noticia de la cancelación, mencionando que eso retrasaría entre cinco y 10 años el desarrollo de la industria aérea.

---

<sup>432</sup> Leonardo Núñez González y Manuel Toral, « ¿Qué México decidió? Los votantes de la Consulta del NAIM » en *Nexos* 01 noviembre 2018, disponible en línea: <https://anticorrupcion.nexos.com.mx/?p=634>

<sup>433</sup> Javier Aparicio, « Consulta sesgada » en *Excelsior*, 25 oct 2018, disponible en línea: <https://www.excelsior.com.mx/opinion/javier-aparicio/consulta-sesgada/1274017>

<sup>434</sup> Aristegui Noticias, « Mayoría sí quiere Nuevo Aeropuerto en Texcoco: encuesta de Mitofsky » en *Aristegui noticias*, 07 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://aristeginoticias.com/0710/mexico/mayoria-si-quiere-nuevo-aeropuerto-en-texcoco-encuesta-de-mitofsky/>

<sup>435</sup> Forbes, « Así fueron las reacciones a la cancelación del NAIM en Texcoco » en *Forbes*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/asi-fueron-las-reacciones-a-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/>

Los grupos empresariales como el Consejo Coordinador Empresarial (CCE), la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) y la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (Concamin), expresaron su desacuerdo y mencionaron los altos costos que llevaría esta decisión.

Los mercados también reaccionaron a la cancelación, el peso mexicano comenzó a perder valor (depreciación de un 4.11%) y la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) mostró pérdidas de un 4%, principalmente en las empresas del sector aeroportuario. Con ello las calificadoras estadounidenses como Fitch Ratings y Moody's condenaron la decisión pues aseguraron que podría ahuyentar a la inversión privada y extranjera.<sup>436</sup>

Mientras tanto, el gobierno del presidente Enrique Peña Nieto, aún en funciones, afirmó que su gobierno seguiría con la construcción del NAICM hasta el último día de su mandato, el 30 de noviembre,<sup>437</sup> pues de lo contrario sería incumplir con los contratos. No todas las reacciones fueron negativas, el FPDT a través de un pronunciamiento, comentaron:

La contundente derrota del proyecto aeroportuario en Texcoco nos llena de alegría, pues representa la concreción de una lucha de 17 años, en la que los pueblos que resistimos hemos pasado momentos muy difíciles, de represión persecución, desvelos, hambre, aislamiento, incomprensión [...] Es gracias a la lucha incansable de los pueblos de la zona oriente de la cuenca del Valle de México, en defensa de su herencia ancestral, que hoy podemos hablar de un triunfo indiscutible de la vida.<sup>438</sup>

Esta victoria era el comienzo de una nueva lucha, muy distinta a la anterior, con matices muy diferenciados y con objetivos también disímiles, los ejes de la nueva etapa para el FPDT, sería: 1) la restauración del lago de Texcoco, las zonas afectadas por el NAICM y el sistema hidrológico de la Cuenca, 2) el proyecto alternativo de desarrollo en la región, 3)

---

<sup>436</sup> Sonia Corina, « La turbulenta semana en la que López Obrador canceló el aeropuerto de México » en *El País*, 3 de noviembre de 2018, disponible en línea:

[https://elpais.com/internacional/2018/11/03/mexico/1541205186\\_993372.html](https://elpais.com/internacional/2018/11/03/mexico/1541205186_993372.html)

<sup>437</sup> BBC News, « Nuevo Aeropuerto de México: AMLO confirma que su gobierno cancelará la construcción de aeródromo » en *BBC News*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519>

<sup>438</sup> Centro de Medios Libres, « Pronunciamiento del FPDT y Plataforma Organizativa vs NAIM tras cancelación del aeropuerto en Texcoco » en *Centro de medios libres.org*, 30 de octubre de 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <https://www.centrodemedioslibres.org/2018/10/30/pronunciamiento-del-fpdt-y-plataforma-organizativa-vs-naim-tras-cancelacion-del-aeropuerto-en-texcoco/>



redistribución de las tierras ejidales y de uso común, 4) la reconstrucción del tejido social y 5) el fortalecimiento del proceso de lucha contra los megaproyectos hasta alcanzar las demandas de los pueblos. Para ellos, la victoria en la cancelación del proyecto apenas era el principio del fin del conflicto.

Por su parte el presidente electo, Andrés Manuel López Obrador, en conferencia de prensa y acompañado por el futuro secretario de comunicaciones y transportes, Javier Jiménez Espriú, expresó el siguiente mensaje:

La decisión que hemos tomado a partir del resultado de la consulta ciudadana sobre la construcción de aeropuerto de la Ciudad de México: La decisión es obedecer el mandato de los ciudadanos, de modo que se van a construir dos pistas en el aeropuerto militar de Santa Lucía, se va a mejorar el actual aeropuerto de la Ciudad de México y se va a reactivar el aeropuerto de Toluca, de esa manera, vamos a resolver en poco tiempo la saturación del actual aeropuerto de la Ciudad de México. La decisión que tomaron los ciudadanos el día de ayer es racional, democrática y eficaz.<sup>439</sup>

Así mismo, destacó cuatro puntos importantes de la elección tomada, 1) La viabilidad técnica del proyecto Santa Lucía, a la cual recurrió a un dictamen por parte de una empresa francesa que luego daría a conocer, 2) La posibilidad real de salvar el lago Nabor Carrillo, a lo que calificó como una victoria para el movimiento ambientalista, 3) La posibilidad de negociación de contratos y el respeto a los intereses de los inversores, y 4) El ahorro en términos económicos de 100 mil millones de pesos, por la nueva decisión.

Aún sin ser un gobierno en funciones, López Obrador ya se había comprometido a respetar los resultados de la consulta, continuar con un nuevo proyecto denominado sistema aeroportuario y resolver los problemas legales y económicos de la cancelación del NAICM, no fueron pocos los que se veían escépticos a este proceso, y a pesar del resolutivo, el conflicto aún estaba latente.

---

<sup>439</sup> Milenio, « AMLO confirma construcción de pistas en Santa Lucía; "es viable" » en *Milenio*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.milenio.com/politica/amlo-confirma-construccion-pistas-santa-lucia-viable>

### 3.4 El conflicto latente

Tal y como lo refirió Peña Nieto, durante su gobierno las obras en el vaso regulador del ex lago de Texcoco siguieron en marcha, la construcción de la terminal aérea más grande de América Latina continuó hasta el último día de su mandato. El primero de diciembre llegó el cambio de gobierno encabezado por López Obrador y a diferencia de las expectativas populares, la obra continuó construyéndose.

Esto saltó algunas dudas sobre la posible continuación del NAICM aún después de la consulta y el compromiso de cancelar el proyecto, sin embargo, el gobierno entrante aclaró que las obras continuarían hasta resolver los problemas legales y aquellos relacionados a su financiamiento, después de todo gran parte de ese dinero provenía de préstamos y un complejo sistema de deuda creado por el GACM.

Aún en las redes digitales y debates en medios de comunicación se podía encontrar posturas a favor de continuar el NAICM, así como comentarios que expresaban el porqué su cancelación era un error, como el del excandidato presidencial José Antonio Meade<sup>440</sup> que abogaba por los beneficios económicos de la obra.

Estas resistencias también fueron apoyadas por grupos empresariales como el CCE<sup>441</sup> y la Coparmex; Gustavo de Hoyos Walter, presidente de esta última, afirmaba que eran muchas las empresas interesadas en la continuación del proyecto en Texcoco.<sup>442</sup> A su vez impulsó la campaña del colectivo conocido como #NoMásDerroches encabezado por el organismo Mexicanos Contra la Corrupción para presentar una serie de amparos con la finalidad de detener el proyecto aeroportuario del nuevo gobierno en la base aérea militar de Santa Lucía.

Igualmente, algunos ciudadanos se posicionaron en contra de la decisión de cancelar el aeropuerto en Texcoco; el 11 de noviembre realizaron una marcha exigiendo la continuación del NAICM. La marcha de acuerdo con los medios congregó a poco más de

---

<sup>440</sup> El Financiero, « AMLO le 'responde' a Meade y defiende proyecto de Santa Lucía » en *El Financiero*, 28 de diciembre 2018, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/amlo-responde-a-meade-si-habra-ahorro-con-aeropuerto-en-santa-lucia>

<sup>441</sup> Alejandro Alegría, « Cabildeará la IP para que siga el NAIM en Texcoco » en *La Jornada*, 02 de noviembre de 2018, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/11/02/cabildeara-la-ip-para-que-siga-el-naim-en-texcoco-138.html>

<sup>442</sup> María Fernanda Navarro, « Aún hay interés de IP para construir aeropuerto de Texcoco » en *Forbes*, 27 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/aun-hay-interes-de-ip-para-construir-aeropuerto-de-texcoco/>

5000 personas.<sup>443</sup> Con una oposición menos estructurada, pero con notables capitales sociales y económicos, el conflicto por la continuación del NAICM seguía latente, la renegociación de los contratos apenas tomaba lugar y los remanentes y externalidades que el proyecto había dejado se hacían cada vez más visibles con el pasar de los días.

La estrategia del gobierno federal para resolver en definitiva la cancelación del NAICM consistió en un primer momento en realizar un balance general de la obra, enfocándose principalmente en su financiamiento, así como los contratos con las constructoras. Un día después de la toma de protesta se creó un grupo de trabajo, encabezado por el secretario de Comunicaciones y Transportes, Jiménez Espríu y el nuevo director del GACM, Gerardo Ferrando Bravo.

Mientras tanto la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) propuso la recompra de bonos del aeropuerto, a partir de una negociación por hasta 1,8000 millones de dólares, el objetivo era evitar que estos bonos se convirtiesen en *bonos buitres*<sup>444</sup> así como tranquilizar a los mercados internacionales y dar certeza del proceso.

El resultado fue favorable y el resto de los inversionistas aceptó la renegociación de los bonos pendientes por un total de 4,200 millones de dólares. Jiménez Espríu comentó que esta estrategia permitiría que cada año la deuda disminuyera en 200 millones de dólares aproximadamente. Lo que quedó del problema financiero se resolvió pagando los créditos del endeudamiento por Fibra- E<sup>445</sup> resuelto el 14 de marzo de 2019 y lo restante, (cerca de 3 mil millones de dólares) por los préstamos de Banobras se seguirá pagando a un plazo de 19 años.<sup>446</sup>

---

<sup>443</sup>Sonia Corona, « La marcha a favor del aeropuerto de México congrega a 5.000 personas » en *El País*, 12 de noviembre 2018, disponible en línea:

[https://elpais.com/internacional/2018/11/12/mexico/1541979305\\_897220.html](https://elpais.com/internacional/2018/11/12/mexico/1541979305_897220.html)

<sup>444</sup> El modus operandi de estos “fondos buitres” consiste en comprar en el mercado deuda de Estados y empresas al borde de la quiebra o default a bajo precio y luego proceder judicialmente para el cobro total de los bonos más los intereses por los años adeudados. Vid: El Financiero, « ¿Qué son los fondos buitres? » en *El Financiero*, 16 jul de 2014, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/que-son-los-fondos-buitre>

<sup>445</sup> PENSIONISSSTE, « Afores recuperan el 99% de la inversión en nuevo aeropuerto » en *Gobierno de México*, 14 de marzo de 2019, disponible en línea: <https://www.gob.mx/pensionissste/prensa/afores-recuperan-el-99-de-la-inversion-en-nuevo-aeropuerto?idiom=es>

<sup>446</sup> Eduardo Huerta, « Plazo de deuda del NAIM bajó de 30 a 19 años » en *El Economista*, 11 de agosto 2019, disponible en línea:

<https://www.economista.com.mx/empresas/Plazo-de-deuda-del-NAIM-bajo-de-30-a-19-anos-20190812-0010.html>

En conferencia de prensa, Javier Jiménez Espriú, comunicó la cancelación definitiva de la construcción del NAICM en los terrenos del vaso regulador del ex lago de Texcoco. Con un oficio fechado el 27 de diciembre de 2018<sup>447</sup> se dio a conocer que le fue ordenado al GACM terminar con los trabajos de construcción en la terminal aérea. El costo total de la cancelación fue de 75 mil 223 millones de pesos. Con ello quedaron saldados los 692 contratos del NAICM al igual que la concesión que tenía el GACM para la obra Texcoco.<sup>448</sup> Tras cuatro años de avances, un conflicto ecológico-distributivo, amparos, problemas financieros, un cambio de gobierno y demás acontecimientos, la obra más grande de ingeniería del sexenio peñista llegó a su fin.

Jiménez Espriú también comentó que la cancelación del aeropuerto en los terrenos de Texcoco no fue por temas de corrupción, sino por cuestiones de interés público, en un informe presentado el 26 abril de 2019, titulado como: *Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco*,<sup>449</sup> el gobierno presentó una serie de motivos, entre los que resaltó la variable ecológica, técnica, social y económica para la cancelación del proyecto, temas ya debatidos en el presente trabajo; así mismo argumentó que se había creado una ingeniería financiera compleja<sup>450</sup> para defraudar y mentir sobre la obra. Este estudio y afirmaciones daba más razón a la hipótesis de que el proyecto aeroportuario no estaba destinado a ser un bien público, sino una obra de especulación financiera que estaba siendo defendida por las élites y sus intereses personales a costa del modo de vida de millones de habitantes de la cuenca de México.

Para el gobierno federal quedó el pendiente de la saturación aeroportuaria, así como la reparación del daño socioambiental del polígono de Texcoco. Como lo anunció en campaña, López Obrador dio a conocer el Proyecto Santa Lucía en conferencia de prensa,

---

<sup>447</sup> Expansión Obras, « Conoce el oficio que ordena concluir la construcción del NAIM » en *Expansión*, 03 de enero de 2019, disponible en línea: <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2019/01/03/conoce-el-oficio-que-ordena-concluir-la-construccion-del-naim>

<sup>448</sup> Neldy San Martín, «El gobierno paga 75 mil mdp para liquidar contratos del aeropuerto de Texcoco» en *Proceso*, 28 de agosto 2019, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2019/8/28/el-gobierno-paga-75-mil-mdp-para-liquidar-contratos-del-aeropuerto-de-texcoco-230173.html#:~:text=El%20titular%20de%20la%20SCT,pesos%20menos%20que%20lo%20estimado.>

<sup>449</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, « Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco » en *Gobierno de México*, 26 de abril de 2019, disponible en línea: <https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>

<sup>450</sup> Sin Embargo, « El Gobierno exhibe, en un amplio informe, la presunta “ingeniería para defraudar” con el NAIM » en *Sin Embargo*, 26 abril de 2019, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/26-04-2019/3571759>

sin embargo, este no comenzó hasta el día 16 de octubre de 2019, pues presentaba múltiples irregularidades<sup>451</sup> así como una lluvia de amparos que le impedían dar paso a la ahora nueva obra aeroportuaria.

La idea del nuevo proyecto se fundamentó en construir una red aeroportuaria integrada por el AICM, el Aeropuerto de Toluca y el nuevo Aeropuerto de Santa Lucía, que se presumió, juntos tendrían “una capacidad para transportar el doble de los 70 millones de pasajeros anuales que tendría el proyecto Texcoco en su etapa inicial y con una inversión menor a 100 mil millones de pesos”,<sup>452</sup> de acuerdo con las últimas notas consultadas para este trabajo, el nuevo aeropuerto en Santa Lucía, llamado finalmente Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) tiene un 71% de avance en proyectos prioritarios<sup>453</sup> y un 40% de la obra en general,<sup>454</sup> se estima que esté listo en marzo de 2022.

El segundo pendiente, aún más complejo, el tema restauración ecológica, que, de acuerdo con diversos expertos como Fernando Córdova Tapia, es posible restaurar con un proyecto a largo plazo, exceptuando las 100 hectáreas que dejó la construcción aeroportuaria en forma de equis, el gobierno federal propuso la construcción de un parque ecológico que abarcara las 12 mil hectáreas de la zona federal.

El proyecto no es menor, construir un espacio de recreación abierto al público y de conservación ecológica en un polígono 15 veces mayor al Bosque de Chapultepec, restaurar una zona vulnerada por los acontecimientos del antiguo proyecto aeroportuario, así como hacer frente a las necesidades de las poblaciones aledañas.

Si bien el denominado Proyecto Ecológico Lago de Texcoco (PELT) a cargo del arquitecto Iñaky Echeverría, se mostró como “un acto de justicia histórica en beneficio del

---

<sup>451</sup> Sara Cantera, « Utilizar base de Santa Lucía como aeropuerto alterno es inviable: Mitre » en *El Universal*, 21 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/utilizar-base-de-santa-lucia-como-aeropuerto-alterno-es-inviable-mitre>

<sup>452</sup> Secretaría de Turismo, « Tendrá Área Metropolitana Red Aeroportuaria Con Doble De Capacidad A Texcoco Y Menor Inversión » en *Gobierno de México*, 18 de febrero 2019, disponible en línea: <https://www.gob.mx/sectur/prensa/tendra-area-metropolitana-red-aeroportuaria-con-doble-de-capacidad-a-texcoco-y-menor-inversion?idiom=es-MX>

<sup>453</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, « Aeropuerto Internacional "General Felipe Ángeles" atenderá inicialmente a 19.5 millones de pasajeros al año » en *Gobierno de México*, disponible en línea: <https://www.gob.mx/sct/prensa/aeropuerto-internacional-general-felipe-angeles-atendera-inicialmente-a-19-5-millones-de-pasajeros-al-ano?idiom=es>

<sup>454</sup> Lopezobrador.org, «Avanza 40 por ciento construcción de aeropuerto Felipe Ángeles en primer año de obra», en *Lopezobrador.org*, 16 de octubre de 2019, disponible en línea: <https://lopezobrador.org.mx/2020/10/16/avanza-40-por-ciento-construccion-de-aeropuerto-felipe-angeles-en-primer-ano-de-obra/>

Valle de México y en particular de su población más vulnerable<sup>455</sup> la participación de las comunidades afectadas y el intercambio de saberes con el gobierno federal estuvo ausente.

Echeverría admitió que la visión de los grupos afectados por los pasivos ambientales que dejó el proyecto aeroportuario pasado, como el FPDT, es una visión mucho más ambiciosa que escapa de los objetivos del proyecto, sin embargo, es compatible con el mismo. Parecía que la lucha de los pueblos afectados, así como las personas y agrupaciones solidarias a la resistencia iniciada, no hace seis años, sino hace casi dos décadas, veía luz al final del túnel, apenas se estaba formulando la nueva relación con el territorio comenzando por subsanar las heridas.

### 3.5 Externalidades y remanentes del conflicto: ¿Qué sigue?

Para la economía neoclásica una externalidad como su nombre lo indica es un efecto externo, no necesariamente calculado y/o esperado luego de alguna intervención económica, generalmente se clasifican como *externalidades positivas* y *externalidades negativas*.<sup>456</sup> Los estudios de economía ambiental proponen capturar las externalidades negativas (como aquellas que dañan al medio ambiente) y mediarlas a través del mercado y la tecnología. De ahí se promueve el discurso que habla sobre construcciones, que claramente dañan los ciclos biogeoquímicos de un determinado lugar, pero su promesa es hacerlo de manera sostenible y con el menor impacto posible, una suerte de *greenwashing*.

La economía ecológica da cuenta de estos procesos diferenciados y de cómo estas externalidades no pueden reducirse al profano campo del mercado, pues son complejas y es imposible encontrar una equivalencia perfecta entre naturaleza y un precio. Como se ha demostrado en este trabajo, a partir de estudios de ecología política, se da cuenta que estos impactos no sólo no son absorbidos por el mercado, sino que se le delega a la población y en la mayoría de los casos a aquellas sociedades históricamente empobrecidas y desposeídas, como los pobres, los indígenas, las mujeres, los campesinos, entre otros.

---

<sup>455</sup> Secretaría del Trabajo y Previsión Social, « Parque Ecológico Lago de Texcoco | Conferencias sobre Programas del Bienestar » en *Gobierno de México*, 10 de septiembre de 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es>

<sup>456</sup> Osvaldo Gutiérrez Andrade, « Aplicación de instrumentos económicos e intervención Estatal en el problema de las externalidades » en *Perspectivas*, vol. 9, núm. 18, (Cochabamba: Universidad Católica Boliviana San Pablo, 2006).

Este proceso de distribución de los bienes y los pasivos ambientales de forma desigual fue el común denominador del proyecto aeroportuario que inició en 2014, y que aún seis años después continúa con deudas sociales y ecológicas que no han sido pagadas por los promoventes del proyecto.

Los desperdicios de los lodos tóxicos generados por la construcción de la terminal aérea, las más de 130 minas a cielo abierto alrededor de las comunidades, la desecación del lago Nabor Carrillo, los ríos dañados, la restitución de tierras,<sup>457</sup> las constantes transgresiones a los pobladores y su territorio,<sup>458</sup> los años de ataque entre muchos otros acontecimientos, no han sido saldados hasta la fecha. Incluso algunas afectaciones a la fauna, la flora y los ciclos biofísicos del lugar aún no son cuantificados.

Si bien la cancelación del NAICM y con ello la llegada del PELT fue un inicio favorable para la restauración ecológica de la zona, no deja del todo conformes a los pueblos y comunidades aledañas al polígono afectado. Así lo reconoció Iñaky Echeverría,<sup>459</sup> el PELT, sólo pretende resolver el problema ecológico dentro de la zona federal, la visión de las comunidades afectadas entre los que destaca el FPDT, es una *visión de cuenca* que va más allá de los objetivos del proyecto.

Las principales quejas ante este nuevo proyecto de restauración ecológica circulaban en torno a la visión fragmentada del gobierno federal, pues sólo veía la restauración para las 12 mil hectáreas de la zona federal, igualmente la falta de participación de las comunidades para la planeación del proyecto, sin mencionar que los acuerdos generados entre el gobierno y los afectados aún no se habían cumplido. En palabras de Arturo González, coordinador de #YoPrefieroElLago:

Queremos que se atiendan y diagnostiquen todas las problemáticas para mitigar los impactos generados. Nos dimos a la tarea de cuajar un proyecto desde nuestras comunidades que atienda las problemáticas y atenderlas con un plan de trabajo. Debe

---

<sup>457</sup> En los últimos días de la conclusión de este trabajo (diciembre 2020) aún eran pocas las noticias referente al tema de restitución de tierras, algunas notas como la del 25 de nov 2020 hablaba de buenos acuerdos sin embargo aún hay más ejidos que tienen el problema de la restitución.

<sup>458</sup> Javier Salinas Cesáreo, « Campesinos de Atenco exigen restitución de tierras del NAICM » en La Jornada, 07 de diciembre de 2020, disponible en línea:

<https://www.jornada.com.mx/notas/2020/12/07/estados/gobierno-retoman-dialogo-con-campesinos-de-atenco/?fbclid=IwAR3rfhblnZKRrtmObaJEVNCdGIQqYxDIMxpXevSs-IYy7epsEWHheQO3V6Q>

<sup>459</sup> Secretaría del Trabajo y Previsión Social, « Parque Ecológico Lago de Texcoco, *op. cit.*

cambiar la forma de crear proyectos hacia las comunidades, no se deben crear proyectos en oficinas y escritorios y mandarlas a los pueblos.<sup>460</sup>

En un nuevo horizonte de posibilidades los pueblos y comunidades, apoyados por las redes ya construidas (campesinos, ciudadanos, organizaciones, académicos entre muchos otros) iniciaron un proyecto alternativo para la cuenca de México. El proyecto *Manos a la cuenca*, una propuesta integral, bajo una visión de cuenca, en donde se pretende resolver 10 problemáticas (remanentes) que dejó la construcción fallida del NAICM:

- |                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| 1) Minería                | 6) Agua                      |
| 2) Proyecto Hidráulico    | 7) Agricultura sostenible    |
| 3) Restitución de tierras | 8) Educación y tejido social |
| 4) Barrera forestal       | 9) Políticas públicas        |
| 5) Fauna                  | 10) Turismo <sup>461</sup>   |

Hasta el momento de la conclusión de este trabajo, diciembre de 2020, el proyecto *Manos a la cuenca* ha realizado un ciclo de conferencias donde se ha hecho un balance de la situación en torno al territorio, se han compartido saberes, experiencias; se ha debatido abiertamente y quizá lo más importante, de la mano de la comunidad apoyada por especialistas y técnicos de diversas disciplinas y universidades, se está dando forma a un proyecto integral, con una visión holística de sustentabilidad fuerte para el futuro del territorio. La imagen a continuación es un ejemplo de la complejidad del territorio, así como de los retos que enfrenta la zona, siendo entonces un balance general de la misma.

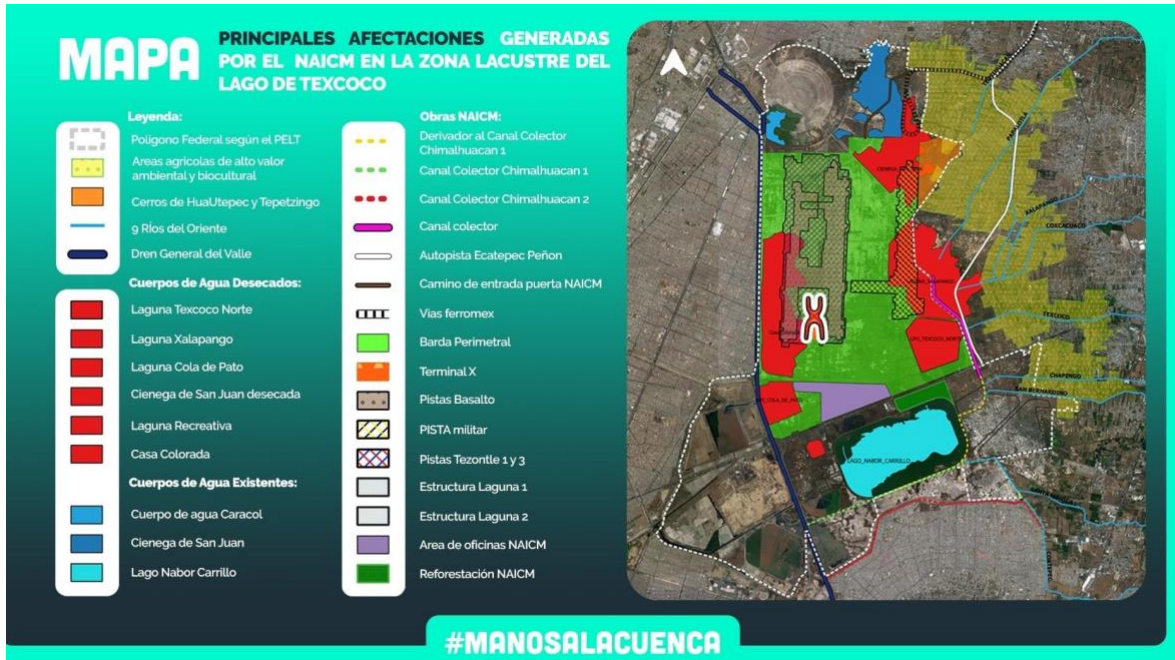
---

<sup>460</sup> Daniela Barragán, « ¿Y los daños que provocó la obra fallida del NAIM? ¿Nadie los va a reparar?: Habitantes de Texcoco » en *Sin Embargo*, 26 agosto 2020, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/26-08-2020/3848686>

<sup>461</sup> FPDT, « 12 de octubre: presentación pública del Proyecto #ManosALaCuenca » en *Blog del FPDT-Atenco*, 12 de octubre de 2020, disponible en línea: <https://atencofpdt.blogspot.com/2020/10/12-de-octubre-presentacion-publica-del.html?fbclid=IwAR1Yyo6j-roZwS7ELk15WCtOndLPZPTly9mAjBwg1Sm882Uj65k-aoOjiMs>



### Imagen 3. Principales afectaciones generadas por el NAICM en la zona lacustre del lago de Texcoco



Fuente: Proyecto Manos a la cuenca.

El proyecto en su fase final busca convertir este territorio en un Área Natural Protegida (ANP) blindando así la zona del acecho constante de intereses económicos que han sufrido desde hace años, contrayendo un manejo comunitario de los recursos con mayor participación de la población del lugar en la toma de decisiones.

El proyecto *Manos a la cuenca*, no sólo es muestra de una organización que clama justicia y una mejor distribución y manejo de la naturaleza, sino que se está constituyendo como un sistema alternativo de desarrollo, en muchas maneras antípoda del sistema capitalista hegemónico, es una muestra del poder social que surge como una fuerza emancipadora, que, en palabras de Víctor Toledo, tiene:

la capacidad de superar la crisis de civilización mediante la acción organizada y consciente, dirigida hacia una triple reparación: la *regeneración* del entramado social, la *restauración* del entorno natural y planetario seriamente dañado y la

*recomposición* y el rescate de las culturas dominadas, excluidas, y explotadas de los mundos periféricos.<sup>462</sup>

Los retos no son menores, los pueblos afectados, así como las personas y organizaciones solidarias con su lucha acordaron continuar con la resistencia, crear un nuevo horizonte de vida, un proyecto de vida. Entendieron que, así como los tiempos de la naturaleza, también los tiempos de la política, aquella que se da en comunidad con los diversos, no son equiparables al tiempo de la economía, enraizada en una ley de oferta y demanda, ni al de la política procedimental apoyada por el calendario electoral; por lo que el proyecto y sus resultados son a largo plazo, la reorganización social, la construcción de un tejido social fuerte, y los distintos desacuerdos que vendrán con ello demuestra que la lucha se mantiene y sólo el tiempo dirá que fue del futuro de la cuenca de México.

### **3.6 Últimas consideraciones**

Una lectura incompleta, nos diría que el proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) era una obra de infraestructura encargada de resolver el problema de saturación aérea que enfrentaba el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con un valor agregado de crecimiento económico y bienestar social para una de las zonas más vulnerables del Valle de México.

Sería una obra sin precedentes, con la tecnología más actual, un diseño vanguardista y sustentable, que posicionaría a la Ciudad de México, y al país en general, como un polo de desarrollo mundial. Apoyado por préstamos internacionales asegurados con el uso de la TUA, el aeropuerto aparentaba ser un gran negocio, pues prácticamente se pagaría solo. Daría bienestar a la población y comodidad a los usuarios.

El terreno era el adecuado, después de todo eran tierras abandonadas y salitrosas con baja capacidad para el campo, además ya le pertenecían al gobierno federal por lo que no era necesario ningún altercado con las poblaciones aledañas como lo ocurrido en 2001, conflicto caracterizado por la expropiación del territorio. La cercanía a la capital del país lo convertía en el sitio idóneo para comenzar la construcción.

---

<sup>462</sup> Toledo Víctor, *op. cit.* p 145.

¿Quién podría negarse a los trabajos que la obra proveería, no sólo los momentáneos durante su construcción, sino a aquellos permanentes una vez en funcionamiento? De la mano de técnicos y los arquitectos más reconocidos mundialmente, pareció que la decisión tomada por el Gobierno Federal era la correcta.

No hay un escenario más diferente de lo ocurrido que este. Lo que comenzó como un problema técnico y económico, a cargo del gobierno, se transformó en un conflicto ecológico distributivo con el pasar de los años. El desacuerdo se presentó a partir de la distribución inequitativa de los bienes naturales y más aún de los pasivos ambientales. Esta problemática interfería de manera directa con el destino de las comunidades aledañas a la mega obra, y de las cuales algunos diferían con la visión del gobierno federal.

Bajo el amparo del poder público, se construyó un discurso de progreso y bienestar general que ocultaba el interés económico de algunas élites políticas y empresariales a costa del modo de vida de millones de personas en la cuenca de México.

La decisión de la construcción de una nueva terminal aérea rebasó el interés público y fue un ejercicio de poder que se construyó con una visión hegemónica de desarrollo donde el crecimiento económico no sólo es preferible sino, el único objetivo de cualquier acción política. Para calmar las voces encontradas se utilizó diferentes relaciones de poder asimétricas, dispositivos bien enraizados en la imaginación colectiva.

Uno de ellos era cerrar la conversación sólo a los técnicos y expertos en la materia pues su discurso era el único que merecía ser escuchado, después de todo, el tema como en muchas discusiones públicas se afirmó, era una cuestión técnica, un ciudadano promedio no se encuentra capacitado para opinar en tan delicadas situaciones. Inclusive algunos veían la opinión ciudadana como una interferencia en la labor de gobierno y como un problema para con la democracia representativa en la que se vive.

Como es de notar, la discusión de las élites (gobierno y sector empresarial) nunca fue sobre la correcta ubicación del proyecto, tampoco si la terminal aérea realmente serviría al bienestar general de la población, y menos si el daño ambiental era un costo demasiado alto a pagar como para reconsiderar el proyecto, y ni decir sobre si la población aledaña tenía algún interés en los planes del gobierno. La discusión sólo giraba sobre cómo resolver las complicaciones técnicas y económicas -el financiamiento- pues todo lo demás estaba presupuesto.

Esto es la distribución del mundo sensible, el orden policial del que habla Rancière, en donde se asume una cuenta de las partes de cada sector de la sociedad, asignándoles un lugar en dicha distribución, lugar que se espera mantengan.

El ciudadano como el que confía en las decisiones políticas de los gobernantes, el gobernante que está de acuerdo con un modelo de desarrollo, los empresarios y técnicos que saben cómo llevar a cabo el proyecto. Sin embargo, tal y como lo reconoce el autor, esto siempre es una falsa cuenta, una doble cuenta, hay una parte que no tiene parte en esta distribución, una fracción que no ha sido escuchada y que se asume ajena a la cuenta.

¿Cómo se hizo notar esta parte de los sin parte en el conflicto-ecológico distributivo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México? Desde un primer momento en el desacuerdo, el FPDT, los campesinos, académicos, ecologistas, ciudadanos que alzaron la voz y emitieron el malestar para con el proyecto buscaron posicionar un lenguaje de valoración diferente, uno que albergara distintos conceptos y variables a considerar en una decisión con tantos impactos. Algunos conceptos eran más complejos que otros y por ende el desacuerdo era ontológico y epistémico.

El *bienestar*, este concepto se encontraba en ambas discusiones. Por parte de los promoventes del proyecto, aseguraban que el aeropuerto era la mejor oportunidad para traer beneficios generalizados a la población, trabajo, crecimiento económico, servicios, educación, entre otros. La visión contrapuesta del grupo en contra del proyecto, discrepaba sobre qué tipo de bienestar traería la obra y sobre a cuáles manos llegaría.

Los grupos contrapuestos al proyecto se adentraron a una discusión ontológica y epistemológica, el desarrollo no venía de ver a la naturaleza como mercancía intercambiable y con un precio fijo, tampoco en decidir sobre el futuro de miles de personas sin algún diálogo con ellas, el bienestar entonces se alejaba de las manos del mercado y no era cuestión de costos, sino de valores intangibles.

Era una lucha por significantes vacíos, sobre qué hacer con el territorio, bajo qué visión y con ello delegar a los actores que tenían la última palabra: los pobladores asentados en el lugar durante generaciones o el gobierno electo apoyado por una minoría empresarial. Para resistir frente a las asimetrías de poder, todo el aparato del estado contra las poblaciones organizadas, se buscó entonces subir el discurso contrapuesto a la discusión pública a la par que se resistía físicamente en el territorio.

La lucha se materializó desde el anuncio de la construcción de la nueva terminal aérea, en 2014 integrantes del FPDT junto con otros grupos solidarios a la lucha por el territorio resignificaron sus parcelas y la importancia biofísica y cultural que tienen, como Martínez-Alier llama, ecologismo de los pobres. La lucha entonces no comenzó como hacía 13 años antes, por la propiedad de las parcelas sino por un tema de derecho a la ciudad, derecho al territorio, quién puede habitar un espacio y en qué condiciones.

La resistencia se vio apoyada también por la coyuntura electoral de 2018 y la propuesta del entonces candidato presidencial sobre hacer una consulta que decidiera el destino del NAICM. Los pueblos afectados sabían que a pesar de no ser la consulta esperada era una oportunidad que no podían dejar pasar, reforzaría el desacuerdo general contra el megaproyecto y sería un antecedente para que el nuevo ejecutivo federal tomara una decisión sobre la obra.

Bajo esta coyuntura el tema subió a debate público, si bien el discurso hegemónico de crecimiento económico de decisión puramente técnica se reprodujo con más frecuencia en los medios tradicionales como la radio y la televisión, las redes digitales, los foros en universidades y alguno que otro programa televisivo posicionaron el desacuerdo de las comunidades afectadas masificando la información.

Se había puesto entonces a discusión el tema de la igualdad, si bien las credenciales son importantes para tomar una decisión de esta naturaleza, no lo es todo, existen más variables a considerar en un proyecto que afecta a un número cuantioso de la población. En el caso del NAICM, el problema era exponencial porque su rango de impacto concernía no sólo a los municipios aledaños sino a la estabilidad de toda la megalópolis que, está de más decir, sufre una ruptura metabólica desde hace 500 años, y con el pasar del tiempo esto se ha acrecentado. Los escenarios previsibles con la construcción de la terminal aérea iban desde un hundimiento de la ciudad sin precedentes hasta un desabasto de agua generalizado en la zona más poblada del país.

La victoria en las casillas de la consulta fue el principio del fin del proyecto. Los meses siguientes, el gobierno obradorista se encargó de desenredar la urdimbre de contratos y cláusulas firmadas. Se encontraron candados jurídicos y financieros en los contratos de la megaobra, el resultado de la construcción fallida dejó una deuda por 4,200 millones de dólares a pagar en 19 años y una serie de pasivos ambientales aún no calculados.

Los daños de los males ambientales fueron distribuidos en las poblaciones históricamente desposeídas, las minas a cielo abierto que dejaron a cientos de cerros devastados y a casas en la orilla de desfiladeros, el lago Nabor carrillo a comienzos de su desecación, las tierras de los ejidatarios que fueron invadidas, el tejido social de la zona que fue destruido a partir de la ingeniería de conflicto, son algunos de los remanentes socio-ambientales que dejó el proyecto NAICM y que aún hoy en día, a dos años de su cancelación no encuentran justicia.

Si bien la relación con el gobierno en turno cambió y el PELT es un proyecto deseable a comparación del NAICM, aún se está lejos de atraer las exigencias sociales de los pueblos. Hasta el momento de la conclusión de este trabajo, el panorama se ve favorable, los pueblos se están organizando para construir, lo que Víctor Toledo llama *proyectos de vida* enfrentando a los *proyectos de muerte*. Un nuevo plan alternativo de desarrollo que toma en cuenta la reapropiación de la naturaleza plantea un principio de equidad en la diversidad y con ello la autonomía cultural de los pueblos. Que la ausencia de participación de estos sectores que fueron la parte de los sin parte no vuelva a ocurrir.

Para ello hay que estar de acuerdo que la lucha no ha terminado, que habrá que hacer esfuerzos enormes por resolver las externalidades, realizar ejercicios de política alejados de los mínimos tiempos electorales y pensados para un proyecto en comunidad a largo plazo, de preguntarse qué se quiere y qué no se permite para con el territorio.

Es trabajo de la ciencia política explicar estas relaciones de poder en la colectividad y los conflictos ecológicos distributivos, como el caso del NAICM, dan cuenta de la necesidad del estudio del campo político en todos los temas que repercuten al sistema socio ambiental en el cual la sociedad está inmersa. Las decisiones tomadas desde el campo político tienen repercusiones sociales y ambientales innegables, y darles un seguimiento como simples procesos administrativos regulados desde el Estado, dejan de lado la complejidad de los procesos políticos en los que el conflicto es el común denominador: la disputa entre clases, entre nociones de desarrollo, entre lenguajes de valoración, asimetrías de poder y la puesta en práctica de la democracia por mencionar algunas.

Adentrarse al estudio de los conflictos ecológico-distributivos es también analizar el área de la distribución y el ejercicio del poder, es importante identificar las asimetrías conformadas en la sociedad y notar dónde se hacen presentes, en el discurso, en el territorio

en la visibilidad de los actores, en los capitales (en el sentido Bordieuario del término), en la coerción y la violencia.

Estos estudios son posibles gracias al diálogo de saberes entre disciplinas y sujetos por lo que en última instancia logran romper múltiples paradigmas, como el de la apropiación de la naturaleza por el mercado, como el desarrollo hegemónico amparado por el sistema capitalista. Poner a discusión el papel de la ciencia, concebida comúnmente como imparcial, y preguntarse acaso sino trabaja para ciertos intereses, discutir una conciencia de especie y sobre si sólo un lenguaje de valoración debe privilegiarse frente a otros o si es posible realizar un diálogo más profundo, sobre cómo distribuir el mundo sensible de una manera más equitativa; preguntarse el lugar del mercado como única variable a considerar para tomar decisiones públicas. Dudar sobre qué visiones de mundo cuentan y cuáles simplemente se excluyen. Criticar el derecho a la ciudad que se ha promovido en búsqueda de una centralización excesiva, que en tiempos recientes se da cuenta que es letal obligar a las personas a moverse y conglomerarse en busca de oportunidades de vida. Queda hacer política y convertir el *ruido* en *discurso*.

## Anexos

**Tabla: Notas - Antecedentes del proyecto**

Nombre de la nota	Fuente	Día de publicación	URL
Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html</a>
La decisión sobre el nuevo aeropuerto, tras enfrentamientos, cabildos y especulaciones	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/021n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/021n1pol.html</a>
Anuncian expropiación de 5 millones de hectáreas	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/022n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/022n1pol.html</a>
Exige el gobierno capitalino revocar la decisión de construir el nuevo aeropuerto en Texcoco	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/023n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/023n1pol.html</a>
Grupos ambientalistas exigen que se den a conocer criterios de la decisión	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/024n2pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/024n2pol.html</a>
Anuncian expropiación de 5 millones de hectáreas	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/022n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/022n1pol.html</a>
Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html</a>
Exige el gobierno capitalino revocar la decisión de construir el nuevo aeropuerto en Texcoco	La Jornada	23-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/023n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/023n1pol.html</a>
Se impedirá construcción de terminal en Texcoco, advierte López Obrador	La Jornada	24-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/24/049n1cap.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/24/049n1cap.html</a>
Ejidatarios afectados por el nuevo aeropuerto cierran otra vez la autopista Texcoco-Lechería	La Jornada	24-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/24/comienza.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/24/comienza.html</a>
Protesta por la "imposición federal" de construir el aeropuerto alterno en Texcoco Perredistas "clausurarán" hoy la SCT	La Jornada	24-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/24/051n1cap.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/24/051n1cap.html</a>
Sensacional, que el GDF presente controversia, dice Pedro Cerisola	La Jornada	25-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/25/022n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/25/022n1pol.html</a>
Cerisola se compromete a buscar indemnizaciones justas para propietarios de terrenos expropiados	La Jornada	26-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/26/025n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/26/025n1pol.html</a>
Ejidatarios expropiados demandan desaparecer poderes en Atenco	La Jornada	27-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/27/037n1est.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/27/037n1est.html</a>
"Engañó" el gobierno federal a representantes capitalinos: PRD	La Jornada	27-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/27/042n1cap.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/27/042n1cap.html</a>
No al aeropuerto en Texcoco. Los porqués	La Jornada	28-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/28/031a2pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/28/031a2pol.html</a>
Los inconformes por expropiaciones "están haciendo su trabajo", señala Víctor Lichtinger	La Jornada	30-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/30/018n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/30/018n1pol.html</a>
Se alza la voz pública en Texcoco	La Jornada	31-oct-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/10/31/060n1con.html">https://www.jornada.com.mx/2001/10/31/060n1con.html</a>



Manifestación contra las expropiaciones, de Atenco a la sede del Ejecutivo	La Jornada	01-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/01/marcha.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/01/marcha.html</a>
Se manifiesta el Congreso Nacional Indígena contra el nuevo aeropuerto	La Jornada	03-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/014n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/014n1pol.html</a>
Burgoa interpondrá amparo contra expropiación en Atenco	La Jornada	03-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/015n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/015n1pol.html</a>
Lotería a los habitantes de Texcoco: Fox	La Jornada	04-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/04/022n2pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/04/022n2pol.html</a>
Los ejidatarios de Atenco ofrecen su premio de lotería por el rancho de Fox	La Jornada	05-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/05/021n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/05/021n1pol.html</a>
"No vamos a simular una defensa ante los afectados en Texcoco"	La Jornada	08-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/08/016n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/08/016n1pol.html</a>
Anuncian "gran marcha" hacia el Zócalo capitalino el próximo miércoles	La Jornada	11-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/11/021n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/11/021n1pol.html</a>
Alertó Conapo sobre riesgos de Texcoco	La Jornada	14-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/14/060n1con.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/14/060n1con.html</a>
Sepultaría el nuevo aeropuerto una veta de restos paleontológicos, en Tocuila	La Jornada	14-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/14/060n2con.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/14/060n2con.html</a>
El proyecto Tizayuca habría impulsado la desconcentración metropolitana: Conapo	La Jornada	15-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/15/marcha.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/15/marcha.html</a>
No habrá marcha atrás en la decisión, insiste la SCT	La Jornada	16-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/16/017n3pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/16/017n3pol.html</a>
El aniversario de la Revolución, ocasión para promover la resistencia en San Salvador Atenco	La Jornada	21-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/21/038n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/21/038n1pol.html</a>
Labriegos toman sede de la Procuraduría Agraria en Texcoco y amenazan con linchar a funcionarios	La Jornada	27-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/27/028n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/27/028n1pol.html</a>
La SRA no puede elevar indemnizaciones por predios expropiados en Texcoco: Herrero Tello	La Jornada	28-nov-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/11/28/018n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/11/28/018n1pol.html</a>
Denuncian amenazas de muerte líderes del movimiento ejidal en San Salvador Atenco	La Jornada	01-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/01/052n1soc.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/01/052n1soc.html</a>
Legisladores de la comisión especial recorrieron campos de la zona afectada	La Jornada	08-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/08/048n1soc.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/08/048n1soc.html</a>
demandan campesinos detener la construcción de carretera hacia Texcoco	La Jornada	22-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/22/042n1soc.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/22/042n1soc.html</a>
No permitiremos que las fuerzas armadas ocupen nuestras parcelas	La Jornada	23-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/23/037n1soc.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/23/037n1soc.html</a>
Acuerdan campesinos de ejidos expropiados constituir frente en defensa de sus tierras	La Jornada	24-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/24/006n1pol.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/24/006n1pol.html</a>
Colocan ejidatarios barricadas en Atenco; apoyan el FZLN y estudiantes	La Jornada	28-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/28/029n1est.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/28/029n1est.html</a>
Acusan en Atenco al gobierno mexiquense de provocación	La Jornada	30-dic-01	<a href="https://www.jornada.com.mx/2001/12/30/029n1est.html">https://www.jornada.com.mx/2001/12/30/029n1est.html</a>
Fox pone en marcha el Plan Puebla-Panamá en Mérida	La Jornada	28-jun-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/06/28/007n3pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/06/28/007n3pol.php?origen=index.html</a>
ATENCO: EL CONFLICTO	La Jornada	27-jul-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/07/27/003n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/07/27/003n1pol.php?origen=index.html</a>
Acuerdan integrar comunidades indígenas al PPP	La Jornada	29-jul-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/06/29/007n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/06/29/007n1pol.php?origen=index.html</a>
En 1995, la UNAM descartó a Texcoco	Proceso	02-ago-02	<a href="https://www.proceso.com.mx/243789/en-1995-la-unam-descarto-a-texcoco">https://www.proceso.com.mx/243789/en-1995-la-unam-descarto-a-texcoco</a>
Cancela el gobierno su proyecto de construir en Texcoco el nuevo aeropuerto metropolitano	La Jornada	02-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/02/016n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/02/016n1pol.php?origen=index.html</a>
Atenco, la hora de la razón y del triunfo	La Jornada	02-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/02/017a1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/02/017a1pol.php?origen=index.html</a>

Sojo refuta a Montiel: aún no había inversiones en Texcoco	La Jornada	03-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/03/003n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/03/003n1pol.php?origen=index.html</a>
Ya no hay peligro de que te saquen de tu tumba	La Jornada	04-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/04/004n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/04/004n1pol.php?origen=index.html</a>
La anulaci3n del proceso expropiatorio, "retirada estrat3gica" de Fox	La Jornada	05-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/05/005n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/05/005n1pol.php?origen=index.html</a>
l obispo On3simo Cepeda es "un ser repugnante", replican en Atenco	La Jornada	05-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/05/003n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/05/003n1pol.php?origen=index.html</a>
Se abrogan expropiaciones realizadas en Texcoco; el aeropuerto, al garete	La Jornada	06-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/06/003n1pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/06/003n1pol.php?origen=index.html</a>
Entran en vigor decretos contra la expropiaci3n; fin jur3dico formal al aeropuerto en Texcoco	La Jornada	07-ago-02	<a href="https://www.jornada.com.mx/2002/08/07/006n5pol.php?origen=index.html">https://www.jornada.com.mx/2002/08/07/006n5pol.php?origen=index.html</a>
Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra: Luchando por la vida	La Jornada del campo	26-may-12	<a href="https://www.jornada.com.mx/2012/05/26/cam-pueblos.html">https://www.jornada.com.mx/2012/05/26/cam-pueblos.html</a>

## Tabla: Notas – Anunciaci3n y comienzo del proyecto

Nombre de la nota	Fuente	Día de publicaci3n	URL
Confirman construcci3n de la nueva terminal a3rea	La Jornada	02-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/02/politica/006n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/02/politica/006n1pol</a>
Peña Nieto anuncia nuevo aeropuerto en Ciudad de México	BBC	02-sep-14	<a href="https://www.bbc.com/mundo/ultimas_noticias/2014/09/140902_ultnot_mexico_nieto_anuncio_aeropuerto_df_ig">https://www.bbc.com/mundo/ultimas_noticias/2014/09/140902_ultnot_mexico_nieto_anuncio_aeropuerto_df_ig</a>
Nuevo aeropuerto y ampliaci3n del Metro, ofrecimientos de Peña	La Jornada	03-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/03/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/03/politica/003n1pol</a>
Rechaza el FPDT que se erija el nuevo aeropuerto en Texcoco	La Jornada	03-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/03/politica/008n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/03/politica/008n1pol</a>
Presenta Peña proyecto de nuevo Aeropuerto	Proceso	03-sep-14	<a href="https://www.proceso.com.mx/381200/presenta-pena-proyecto-de-nuevo-aeropuerto">https://www.proceso.com.mx/381200/presenta-pena-proyecto-de-nuevo-aeropuerto</a>
En Atenco rechazan nuevo aeropuerto en Texcoco	Aristegui	03-sep-14	<a href="https://aristeginoticias.com/0309/mexico/en-atenco-rechazan-nuevo-aeropuerto-en-texcoco/?fb_comment_id=849537855057992_850370481641396">https://aristeginoticias.com/0309/mexico/en-atenco-rechazan-nuevo-aeropuerto-en-texcoco/?fb_comment_id=849537855057992_850370481641396</a>
En la edificaci3n del aeropuerto se emplear3 a 160 mil personas	La Jornada	04-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/003n1pol</a>
Fernando Romero	La Jornada	04-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/005n3pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/005n3pol</a>
Habitantes de San Salvador Atenco inician movilizaciones contra el nuevo aeropuerto	La Jornada	04-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/006n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/006n1pol</a>
Aportar3 el gobierno 58% de los \$169 mil millones que costar3 el nuevo aeropuerto	La Jornada	04-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/007n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/007n1pol</a>
En la edificaci3n del aeropuerto se emplear3 a 160 mil personas	La Jornada	04-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/003n1pol</a>

Habitantes de San Salvador Atenco inician movilizaciones contra el nuevo aeropuerto	La Jornada	04-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/006n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/006n1pol</a>
Al operar el nuevo aeropuerto el actual cerrará, dicen funcionarios	La Jornada	05-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/003n1pol</a>
Descarta Sedatu eventuales protestas de atenguenses por el nuevo aeropuerto	La Jornada	05-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/006n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/006n1pol</a>
Grupos ecologistas prevén que el proyecto afectará el medio ambiente	La Jornada	05-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/005n2pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/005n2pol</a>
El plan de construir otro aeropuerto huele a corrupción, afirma AMLO	La Jornada	05-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/007n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/007n1pol</a>
El gasto total para 2015, de 4.67 billones de pesos	La Jornada	06-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/06/politica/004n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/06/politica/004n1pol</a>
Cancelan licitación de tren a Querétaro; se busca más transparencia y legitimidad: SCT	Excelsior	07-sep-14	<a href="https://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/11/07/991062">https://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/11/07/991062</a>
Nuevo aeropuerto y trenes, las obras estandarte	El Economista	07-sep-14	<a href="https://www.economista.com.mx/empresas/Nuevo-aeropuerto-y-trenes-las-obras-estandarte-20140907-0013.html">https://www.economista.com.mx/empresas/Nuevo-aeropuerto-y-trenes-las-obras-estandarte-20140907-0013.html</a>
Con el nuevo aeropuerto, más problemas de conurbación y abasto de agua: experto	La Jornada	08-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/08/politica/010n3pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/08/politica/010n3pol</a>
Atenguenses se movilizan en Edomex y DF en rechazo al nuevo aeropuerto	La Jornada	09-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/09/politica/011n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/09/politica/011n1pol</a>
El ayuntamiento de Texcoco podría negar los permisos de construcción	La Jornada	10-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/10/politica/003n2pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/10/politica/003n2pol</a>
El nuevo aeropuerto se asentará en un suelo sin firmeza: expertos	La Jornada	10-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/10/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/10/politica/003n1pol</a>
El nuevo aeropuerto, negocio de empresas vinculadas a Peña	La Jornada	12-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/12/politica/016n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/12/politica/016n1pol</a>
Tranquilos, responsables del nuevo aeropuerto	La Jornada	12-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/12/politica/016n3pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/12/politica/016n3pol</a>
Grito contra el aeropuerto, en Atenco	La Jornada	17-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/17/politica/008n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/17/politica/008n1pol</a>
Dona Congreso mexiquense 950 hectáreas para nuevo aeropuerto	La Jornada	19-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/19/politica/022n3pol">https://www.jornada.com.mx/2014/09/19/politica/022n3pol</a>
El nuevo aeropuerto estaría en un área de gran hundimiento y riesgo de inundación	La Jornada	23-sep-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/09/23/sociedad/037n1soc">https://www.jornada.com.mx/2014/09/23/sociedad/037n1soc</a>
Santa Fe y obras viales: cuando el GDF se sometió al desarrollo inmobiliario	Nexos	30-sep-14	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=81">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=81</a>
Juez concede amparo a atenguenses en conflicto sobre tierras	Blog FPDT	07-oct-14	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/juez-concede-amparo-atenguenses-en.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/juez-concede-amparo-atenguenses-en.html</a>
Llamado URGENTE del FPDT - Atenco a las organizaciones, académicos y defensores del medio ambiente	Blog FPDT	22-oct-14	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/llamado-urgente-del-fpdt-atenco-las.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/llamado-urgente-del-fpdt-atenco-las.html</a>
Farsa, reunión sobre el impacto del nuevo aeropuerto: FPDT	Blog FPDT	28-oct-14	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/farsa-reunion-sobre-el-impacto-del.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/farsa-reunion-sobre-el-impacto-del.html</a>
Forman organizaciones sociales un frente contra el nuevo aeropuerto	Blog FPDT	30-oct-14	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/forman-organizaciones-sociales-un.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/forman-organizaciones-sociales-un.html</a>
Avanza juicio por el intento de cambio de uso de suelo en Atenco	La Jornada	30-oct-14	<a href="https://www.jornada.com.mx/2014/10/30/politica/021n1pol">https://www.jornada.com.mx/2014/10/30/politica/021n1pol</a>
Daños ecológicos y a la agricultura con el nuevo aeropuerto: expertos	Blog FPDT	14-nov-14	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2014/11/danos-ecologicos-y-la-agricultura-con.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2014/11/danos-ecologicos-y-la-agricultura-con.html</a>
Autoriza Semarnat Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Excelsior	16-dic-14	<a href="https://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/12/16/997937">https://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/12/16/997937</a>

El nuevo aeropuerto debió ser rechazado por la SEMARNAT	Animal Político	08-ene-15	<a href="https://www.animalpolitico.com/blog-invitado/el-nuevo-aeropuerto-debio-ser-rechazado-por-la-semarnat/">https://www.animalpolitico.com/blog-invitado/el-nuevo-aeropuerto-debio-ser-rechazado-por-la-semarnat/</a>
Los 9 riesgos ambientales de construir el nuevo aeropuerto del DF en el Lago de Texcoco	Animal Político	13-ene-15	<a href="https://www.animalpolitico.com/2015/01/los-9-riesgos-ambientales-de-construir-el-nuevo-aeropuerto-del-df-en-el-lago-de-texcoco/">https://www.animalpolitico.com/2015/01/los-9-riesgos-ambientales-de-construir-el-nuevo-aeropuerto-del-df-en-el-lago-de-texcoco/</a>
Pobladores de Atenco van contra Nuevo AICM: dañará humedales, aves, agua, dicen	sin embargo	29-ene-15	<a href="https://www.sinembargo.mx/29-01-2015/1232596">https://www.sinembargo.mx/29-01-2015/1232596</a>
La ciudad más dolorosa del mundo para transportarse	Nexos	01-feb-15	<a href="https://www.nexos.com.mx/?p=23985">https://www.nexos.com.mx/?p=23985</a>
DESPOJO DEL AGUA Y SEGURIDAD ECOLÓGICA	La Jornada	10-mar-15	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/despojo-del-agua-y-seguridad-ecologica/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/despojo-del-agua-y-seguridad-ecologica/</a>
Aeropuerto en Texcoco: nuevo proyecto, viejos conflictos	Proceso	14-mar-15	<a href="https://www.proceso.com.mx/398314/puerto-aereo-en-texcoco-nuevo-proyecto-viejos-conflictos">https://www.proceso.com.mx/398314/puerto-aereo-en-texcoco-nuevo-proyecto-viejos-conflictos</a>
Aerotrópolis, un cheque en blanco firmado por SEMARNAT	Animal Político	26-may-15	<a href="https://www.animalpolitico.com/el-blog-de-dhp/aerotropolis-un-cheque-en-blanco-firmado-por-semarnat/">https://www.animalpolitico.com/el-blog-de-dhp/aerotropolis-un-cheque-en-blanco-firmado-por-semarnat/</a>
Empieza la construcción del NAICM con la nivelación del terreno	Excelsior	13-sep-15	<a href="https://www.excelsior.com.mx/nacional/2015/09/13/1045523">https://www.excelsior.com.mx/nacional/2015/09/13/1045523</a>
Inicia la construcción Del Nuevo Aeropuerto Internacional De La Ciudad México	SCT	13-sep-15	<a href="http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/inicia-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-mexico/">http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/inicia-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-mexico/</a>
Inicia la construcción del NAICM con la nivelación del terreno	Imagen Radio	13-sep-15	<a href="https://www.imagenradio.com.mx/inicia-la-construccion-del-naicm-con-la-nivelacion-del-terreno">https://www.imagenradio.com.mx/inicia-la-construccion-del-naicm-con-la-nivelacion-del-terreno</a>
Inician licitaciones de paquete uno para el NAICM	El financiero	29-sep-15	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/inician-licitaciones-de-paquete-uno-para-el-naicm">https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/inician-licitaciones-de-paquete-uno-para-el-naicm</a>
Forman organizaciones sociales un frente contra el nuevo aeropuerto	Blog FPDT	30-oct-14	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/forman-organizaciones-sociales-un.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/forman-organizaciones-sociales-un.html</a>
La SCT inicia licitaciones para el nuevo aeropuerto del DF	Expansión	29-sep-15	<a href="https://expansion.mx/economia/2015/09/29/inician-licitaciones-para-obras-del-nuevo-aeropuerto-del-df">https://expansion.mx/economia/2015/09/29/inician-licitaciones-para-obras-del-nuevo-aeropuerto-del-df</a>
Inicia el año que será crucial en el despegue del NAICM	El Economista	03-ene-16	<a href="https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Inicia-el-ano-que-sera-crucial-en-el-despegue-del-NAICM-20160103-0030.html">https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Inicia-el-ano-que-sera-crucial-en-el-despegue-del-NAICM-20160103-0030.html</a>
La Conagua entrega en concesión el Parque Ecológico Lago de Texcoco para resguardo municipal	Gobierno de México	05-abr-16	<a href="https://www.gob.mx/conagua/prensa/la-conagua-entrega-en-concesion-el-parque-ecologico-lago-de-texcoco-para-resguardo-municipal">https://www.gob.mx/conagua/prensa/la-conagua-entrega-en-concesion-el-parque-ecologico-lago-de-texcoco-para-resguardo-municipal</a>
Ejidatarios de Atenco paran obras de la autopista Pirámides- Texcoco	La Jornada	24-abr-16	<a href="https://www.jornada.com.mx/2016/04/24/estados/023n1est">https://www.jornada.com.mx/2016/04/24/estados/023n1est</a>
La Ley ATENCO en el Estado de México. Foro en Casa Lamm, lunes 2 de mayo a las 19:00 horas	Blog FPDT	28-abr-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/04/la-ley-atenco-en-el-estado-de-mexico.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/04/la-ley-atenco-en-el-estado-de-mexico.html</a>
Más de 60 viviendas dañadas en Tozoyuca por la mina El tezoyo	MVT	20-may-16	<a href="https://mvt.com.mx/mas-de-60-viviendas-danadas-en-tezoyuca-por-la-mina-el-tezoyo/">https://mvt.com.mx/mas-de-60-viviendas-danadas-en-tezoyuca-por-la-mina-el-tezoyo/</a>
Comunicado del FPDT Atenco ante nueva incursión ilegal en nuestras comunidades	Salinero	23-may-16	<a href="https://elsalinerodenexquipayac.wordpress.com/2016/05/24/comunicado-del-fpdt-atenco-ante-nueva-incursion-ilegal-en-nuestras-comunidades/">https://elsalinerodenexquipayac.wordpress.com/2016/05/24/comunicado-del-fpdt-atenco-ante-nueva-incursion-ilegal-en-nuestras-comunidades/</a>
La Orilla del Agua en defensa de la tierra: la historia se sigue escribiendo...	Blog FPDT	25-may-16	<a href="https://atencofpdt.blogspot.com/2016/05/la-orilla-del-agua-en-defensa-de-la.html">https://atencofpdt.blogspot.com/2016/05/la-orilla-del-agua-en-defensa-de-la.html</a>
La comunidad de Tocuila sigue en resistencia por la defensa de la tierra	Blog FPDT	26-may-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/05/la-comunidad-de-tocuila-sigue-en.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/05/la-comunidad-de-tocuila-sigue-en.html</a>
Entre un "nuevo Santa Fe", "otro Chapultepec" o "ciudad del conocimiento", los proyectos para el AICM	Aristegui	09-jun-16	<a href="https://aristeguinoicias.com/0906/mexico/zona-urbana-parque-o-ciudad-del-conocimiento-los-proyectos-para-el-aicm/">https://aristeguinoicias.com/0906/mexico/zona-urbana-parque-o-ciudad-del-conocimiento-los-proyectos-para-el-aicm/</a>
Donación a Antorcha Campesina, fraude a la Nación	El Universal	01-ago-16	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/08/1/donacion-antorcha-campesina">https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/08/1/donacion-antorcha-campesina</a>

En proyecto, un gigantesco despojo en tierras contiguas al futuro aeropuerto	Proceso	06-ago-16	<a href="https://www.proceso.com.mx/450084/en-proyecto-gigantesco-despojo-en-tierras-contiguas-al-aeropuerto">https://www.proceso.com.mx/450084/en-proyecto-gigantesco-despojo-en-tierras-contiguas-al-aeropuerto</a>
Golpeadores desalojan a campesinos de Atenco y Texcoco	Blog FPDT	20-ago-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/08/golpeadores-desalojan-campesinos-de.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/08/golpeadores-desalojan-campesinos-de.html</a>
Acciones de apoyo y solidaridad por la defensa de la Tierra y contra la invasión ilegal	Blog FPDT	25-ago-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/08/">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/08/</a>
Desaparición de la ZFLT	El universal	29-ago-16	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/08/29/desaparicion-de-la-zflt">https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/08/29/desaparicion-de-la-zflt</a>
El ruido y el derecho a la tranquilidad en la ZMVM	Nexos	30-ago-16	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=933">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=933</a>
Contrainforme 2015-2016 La realidad mexicana desde otras voces	Blog FPDT	12-sep-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/09/contrainforme-2015-2016-la-realidad.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/09/contrainforme-2015-2016-la-realidad.html</a>
México: el brutal caso de las 11 mujeres de Atenco que complica a Peña Nieto	BBC	29-sep-16	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-37514239">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-37514239</a>
Hoy, como hace 15 años, la tierra no se vende, advierte en Atenco el FPDT	La Jornada	23-oct-16	<a href="https://www.jornada.com.mx/2016/10/23/politica/013n1pol">https://www.jornada.com.mx/2016/10/23/politica/013n1pol</a>
En resistencia contra el NAICM #AeropuertoDeMuerte no se dará ni un paso atrás: caravana	Blog FPDT	08-nov-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/11/en-resistencia-contra-el-naicm.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/11/en-resistencia-contra-el-naicm.html</a>
Caravana en defensa de la vida confirma daños en ejidos de Atenco por el NAICM #AeropuertoDeMuerte	Blog FPDT	09-nov-16	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2016/11/caravana-en-defensa-de-la-vida-confirma.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2016/11/caravana-en-defensa-de-la-vida-confirma.html</a>
Ordena INAI a Semarnat difundir Manifestación de Impacto Ambiental del NAICM	Proceso	04-dic-16	<a href="https://www.proceso.com.mx/465116/ordena-inai-a-semarnat-difundir-manifestacion-impacto-ambiental-del-naicm">https://www.proceso.com.mx/465116/ordena-inai-a-semarnat-difundir-manifestacion-impacto-ambiental-del-naicm</a>
NAICM: ¿Quién lavará las ventanas?	La Jornada	06-ene-17	<a href="https://www.jornada.com.mx/2017/01/06/opinion/019a1pol">https://www.jornada.com.mx/2017/01/06/opinion/019a1pol</a>
Un consorcio liderado por Carlos Slim construirá el nuevo aeropuerto de Ciudad de México	El País	07-ene-17	<a href="https://elpais.com/economia/2017/01/06/actualidad/1483731544_305354.html">https://elpais.com/economia/2017/01/06/actualidad/1483731544_305354.html</a>
El FPDT Atenco hace un nuevo emplazamiento al Grupo Aeroportuario	Blog FPDT	23-ene-17	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2017/01/el-fpdt-atenco-hace-un-nuevo.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2017/01/el-fpdt-atenco-hace-un-nuevo.html</a>
Denuncia el FPDT despojo de tierras ejidales en Atenco	La Jornada	24-ene-17	<a href="https://www.jornada.com.mx/2017/01/24/estados/025n2est">https://www.jornada.com.mx/2017/01/24/estados/025n2est</a>
Tag: FPDT	Rompeviento	24-ene-17	<a href="https://www.rompeviento.tv/tag/fpdt/">https://www.rompeviento.tv/tag/fpdt/</a>
FPDT Atenco exige que gobierno federal atienda llamado al diálogo	Blog FPDT	24-ene-17	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2017/01/fpdt-atenco-exige-que-gobierno-federal.html">http://atencofpdt.blogspot.com/2017/01/fpdt-atenco-exige-que-gobierno-federal.html</a>
La consigna de los pueblos es DEFENDER LA TIERRA y así lo llevan a cabo TODOS LOS DÍAS	Blog FPDT	31-ene-17	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2017/01/">http://atencofpdt.blogspot.com/2017/01/</a>
Crean bolsa de trabajo para la construcción del NAICM AGUA Y EL RETO DE LA (IN)SUSTENTABILIDAD URBANA EN MÉXICO	El Universal	22-feb-17	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/negocios/2017/02/22/crean-bolsa-de-trabajo-para-la-construccion-del-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/negocios/2017/02/22/crean-bolsa-de-trabajo-para-la-construccion-del-naicm</a>
	La Jornada	22-mar-17	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/agua-reto-la-insustentabilidad-urbana-mexico/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/agua-reto-la-insustentabilidad-urbana-mexico/</a>
Concluyen obras preliminares del NAICM	La Jornada	31-mar-17	<a href="https://www.jornada.com.mx/2017/03/31/economia/024n2eco?partner=rss">https://www.jornada.com.mx/2017/03/31/economia/024n2eco?partner=rss</a>
Comuneros en favor del NAICM ganan en San Salvador Atenco	La Jornada	03-abr-17	<a href="https://www.jornada.com.mx/2017/04/03/estados/030n1est">https://www.jornada.com.mx/2017/04/03/estados/030n1est</a>
Manifiesto del Estado de México La voz de quienes resisten en la periferia se enciende #EdomexResiste	FPDT	10-abr-17	<a href="http://atencofpdt.blogspot.com/2017/04/">http://atencofpdt.blogspot.com/2017/04/</a>
Obras del NAICM registran avance de 30%	El Economista	03-may-17	<a href="https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Obras-del-NAICM-registran-avance-de-30-20170503-0121.html">https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Obras-del-NAICM-registran-avance-de-30-20170503-0121.html</a>
NAICM no debe ser cancelado: Mancera	El Universal	12-may-17	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/05/12/naicm-no-debe-ser-cancelado-mancera">https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/05/12/naicm-no-debe-ser-cancelado-mancera</a>

FPDT y habitantes de Atenco son desalojados a golpes al protestar contra NAICM	Proceso	06-jun-17	<a href="https://www.proceso.com.mx/489953/fpdt-habitantes-atenco-desalojados-a-golpes-al-protestar-contra-naicm">https://www.proceso.com.mx/489953/fpdt-habitantes-atenco-desalojados-a-golpes-al-protestar-contra-naicm</a>
Cimentación profunda del nuevo AICM, con un avance de 47%	Milenio	23-jun-17	<a href="https://www.milenio.com/negocios/cimentacion-profunda-del-nuevo-aicm-con-un-avance-de-47">https://www.milenio.com/negocios/cimentacion-profunda-del-nuevo-aicm-con-un-avance-de-47</a>
Breve historia de la desecación de los lagos del Valle de México: desde Tenochtitlan hasta el nuevo aeropuerto internacional	Nexos	27-jun-17	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1363">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1363</a>
70% de mexicanos no han viajado en avión, pero la mayoría apoya las compensaciones por retrasos	Animal Político	04-jul-17	<a href="https://www.animalpolitico.com/2017/07/mexicanos-avion-parametria/">https://www.animalpolitico.com/2017/07/mexicanos-avion-parametria/</a>
Nuevo aeropuerto tiene 10% de avance	Milenio	10-jul-17	<a href="https://www.milenio.com/negocios/nuevo-aeropuerto-tiene-10-de-avance">https://www.milenio.com/negocios/nuevo-aeropuerto-tiene-10-de-avance</a>
AMLO propone cancelar el NAICM y destinar recursos a reconstruir viviendas	La Jornada	30-sep-17	<a href="https://www.jornada.com.mx/2017/09/30/politica/019n1pol">https://www.jornada.com.mx/2017/09/30/politica/019n1pol</a>
EPN no terminará para 2018 el NAICM, su “proyecto estelar”; heredará deuda y obra negra	Sin embargo	03-oct-17	<a href="https://www.sinembargo.mx/03-10-2017/3306272">https://www.sinembargo.mx/03-10-2017/3306272</a>
Senadores del PAN ven ocioso el NAICM, como AMLO, y se preguntan si se puede frenar y si hay plan B	Sin embargo	04-oct-17	<a href="https://www.sinembargo.mx/04-10-2017/3306837">https://www.sinembargo.mx/04-10-2017/3306837</a>
NAICM es inviable e inapropiado en época de crisis: AMLO	El Economista	19-oct-17	<a href="https://www.economista.com.mx/politica/NAICM-es-inviable-e-inapropiado-en-epoca-de-crisis-AMLO-20171019-0163.html">https://www.economista.com.mx/politica/NAICM-es-inviable-e-inapropiado-en-epoca-de-crisis-AMLO-20171019-0163.html</a>
¿Por qué construir el nuevo aeropuerto en Texcoco? (I)	El Economista	29-oct-17	<a href="https://www.economista.com.mx/opinion/Por-que-construir-el-nuevo-aeropuerto-en-Texcoco-I-20171029-0084.html">https://www.economista.com.mx/opinion/Por-que-construir-el-nuevo-aeropuerto-en-Texcoco-I-20171029-0084.html</a>
¿Por qué construir el nuevo aeropuerto en Texcoco? (II)	El Economista	05-nov-17	<a href="https://www.economista.com.mx/opinion/Por-que-construir-el-nuevo-aeropuerto-en-Texcoco-II-20171105-0094.html">https://www.economista.com.mx/opinion/Por-que-construir-el-nuevo-aeropuerto-en-Texcoco-II-20171105-0094.html</a>
¿Qué hacer con el Aeropuerto de la Ciudad de México?: El proceso democrático de construir ciudad	Nexos	07-nov-17	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1537">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1537</a>
Los errores del pasado acechan al aeropuerto del futuro de México	The New York Times	21-nov-17	<a href="https://www.nytimes.com/es/2017/11/21/nuevo-aeropuerto-mexico-tescoco-chimalhuacan-enrique-pena-nieto/">https://www.nytimes.com/es/2017/11/21/nuevo-aeropuerto-mexico-tescoco-chimalhuacan-enrique-pena-nieto/</a>
Balance hídrico en la Ciudad de México (como en Londres)	Nexos	28-nov-17	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1581">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1581</a>
Antorcha, brazo del PRI, hereda terrenos junto al NAICM para “obras”; sospechan un negociazo	Sin embargo	04-dic-17	<a href="https://www.sinembargo.mx/04-12-2017/3357825">https://www.sinembargo.mx/04-12-2017/3357825</a>
Sobrecostos generan dudas sobre la correcta planeación del NAICM	La Jornada	29-dic-17	<a href="https://www.jornada.com.mx/2017/12/29/politica/004n2pol">https://www.jornada.com.mx/2017/12/29/politica/004n2pol</a>

## Tabla: Notas – Resistencia y cancelación del proyecto

Nombre de la nota	Fuente	Día de publicación	URL
AMLO dice que obras de NAICM están manchadas de corrupción	Político mx	17-ene-18	<a href="https://politico.mx/central-electoral/elecciones-2018/presidencial/amlo-dice-que-obras-de-naicm-est%C3%A1n-manchadas-de-corrupci%C3%B3n/">https://politico.mx/central-electoral/elecciones-2018/presidencial/amlo-dice-que-obras-de-naicm-est%C3%A1n-manchadas-de-corrupci%C3%B3n/</a>
Agua, sismos y la ruptura metabólica de la Ciudad de México	Nexos	18-ene-18	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1658">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1658</a>
No hay permiso para explotar basalto y tezontle en obras del aeropuerto	La Jornada	30-ene-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/01/30/politica/013n2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/01/30/politica/013n2pol</a>
Meade defiende obras del nuevo aeropuerto	El Economista	31-ene-18	<a href="https://www.economista.com.mx/politica/Meade-defiende-obras-del-nuevo-aeropuerto-20180131-0155.html">https://www.economista.com.mx/politica/Meade-defiende-obras-del-nuevo-aeropuerto-20180131-0155.html</a>

Meade defiende la construcción del nuevo aeropuerto	El Universal	01-feb-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/meade-defiende-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/meade-defiende-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto</a>
Meade reta a AMLO a definir su postura sobre el NAICM	El Universal	02-feb-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/meade-reta-amlo-hablar-sobre-el-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/meade-reta-amlo-hablar-sobre-el-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx</a>
Resistiremos contra NAICM, dice frente a precandidatos	El Universal	05-feb-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/resistiremos-contra-naicm-dice-frente-precandidatos">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/resistiremos-contra-naicm-dice-frente-precandidatos</a>
En resistencia contra el NAICM, San Salvador Atenco celebra su carnaval	La Jornada	13-feb-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/02/13/en-resistencia-contra-el-naicm-san-salvador-atenco-celebra-su-carnaval-8473.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/02/13/en-resistencia-contra-el-naicm-san-salvador-atenco-celebra-su-carnaval-8473.html</a>
Se desconoce en qué se gastaron más de 1,000 mdp del nuevo aeropuerto de la CDMX: Auditoría	Animal Político	23-feb-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/02/aeropuerto-naicm-irregularidades-auditoria/">https://www.animalpolitico.com/2018/02/aeropuerto-naicm-irregularidades-auditoria/</a>
AMLO ofrece garantías a inversionistas del Nuevo Aeropuerto	El Universal	13-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/amlo-ofrece-garantias-inversionistas-del-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/amlo-ofrece-garantias-inversionistas-del-nuevo-aeropuerto</a>
José Antonio Meade defiende obra del nuevo aeropuerto	El Universal	14-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/jose-antonio-meade-defiende-obra-del-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/jose-antonio-meade-defiende-obra-del-nuevo-aeropuerto</a>
Legisladores atestiguan trabajos del NAICM	El Economista	15-mar-18	<a href="https://www.economista.com.mx/empresas/Legisladores-atestiguan-trabajos-del-NAICM-20180315-0003.html">https://www.economista.com.mx/empresas/Legisladores-atestiguan-trabajos-del-NAICM-20180315-0003.html</a>
Así se movió el discurso de AMLO sobre NAICM en 3 años	Político mx	15-mar-18	<a href="https://politico.mx/central-electoral/elecciones-2018/presidencial/%C3%AD-se-movi%C3%B3-el-discurso-de-amlo-sobre-naicm-en-3-%C3%B1os/">https://politico.mx/central-electoral/elecciones-2018/presidencial/%C3%AD-se-movi%C3%B3-el-discurso-de-amlo-sobre-naicm-en-3-%C3%B1os/</a>
Utilizar base de Santa Lucía como aeropuerto alternativo es inviable: Mitre	El Universal	21-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/utilizar-base-de-santa-lucia-como-aeropuerto-alterno-es-inviable-mitre">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/utilizar-base-de-santa-lucia-como-aeropuerto-alterno-es-inviable-mitre</a>
Cancelar el NAICM sería descrédito para México: Ruiz Esparza	El Universal	22-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/cancelar-el-naicm-seria-descredito-para-mexico-ruiz-esparza">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/cancelar-el-naicm-seria-descredito-para-mexico-ruiz-esparza</a>
Auguran éxito en colocación de primera Fibra E para el NAICM	El Universal	22-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/auguran-exito-en-colocacion-de-la-primer-fibra-e-para-el-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/auguran-exito-en-colocacion-de-la-primer-fibra-e-para-el-naicm</a>
NAICM es urgente e indispensable para CDMX, dice Mancera	El Universal	22-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/naicm-es-urgente-e-indispensable-para-cdmx-dice-mancera">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/naicm-es-urgente-e-indispensable-para-cdmx-dice-mancera</a>
NAICM costará 13,000 mdd	El Economista	22-mar-18	<a href="https://www.economista.com.mx/mercados/NAICM-costara-13000-mdd-20180322-0122.html">https://www.economista.com.mx/mercados/NAICM-costara-13000-mdd-20180322-0122.html</a>
Colocan Fibra E por 30 mil mdp para financiar obras del NAICM	El Universal	23-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/grupo-aeroportuario-coloca-fibra-e-por-30-mil-mdp-para-financiar-obras-del-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/grupo-aeroportuario-coloca-fibra-e-por-30-mil-mdp-para-financiar-obras-del-naicm</a>
AMLO y constructores acuerdan mesa para revisar el nuevo aeropuerto	Forbes	23-mar-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/amlo-y-constructores-acuerdan-mesa-para-revisar-naicm/">https://www.forbes.com.mx/amlo-y-constructores-acuerdan-mesa-para-revisar-naicm/</a>
Una estupidez, suspender nuevo aeropuerto: Mikel Arriola	El Universal	25-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/una-estupidez-suspender-nuevo-aeropuerto-mikel-arriola">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/una-estupidez-suspender-nuevo-aeropuerto-mikel-arriola</a>
Cancelar nuevo aeropuerto generaría pérdidas por 120 mil millones de pesos: Gobierno	El Universal	26-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/cancelar-nuevo-aeropuerto-generaria-perdidas-por-120-mil-millones-de-pesos-gobierno">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/cancelar-nuevo-aeropuerto-generaria-perdidas-por-120-mil-millones-de-pesos-gobierno</a>
Barda del NAICM, construida por la Sedena, 89% más cara y con empresas fantasma involucradas	Proceso	26-mar-18	<a href="https://www.proceso.com.mx/527514/barda-del-naicm-construida-por-la-sedena-89-mas-cara-y-con-empresas-fantasma-involucradas">https://www.proceso.com.mx/527514/barda-del-naicm-construida-por-la-sedena-89-mas-cara-y-con-empresas-fantasma-involucradas</a>
AMLO: a todos nos conviene que haya transparencia, honestidad en la construcción del NAICM	Morena	26-mar-18	<a href="https://morena.si/archivos/18526">https://morena.si/archivos/18526</a>
ZAVALA DEFIENDE CONSTRUCCIÓN DE AEROPUERTO	Reporte Indigo	27-mar-18	<a href="https://www.reporteindigo.com/reporte/zavala-defiende-construccion-aeropuerto-transparencia-oposicion-amlo/">https://www.reporteindigo.com/reporte/zavala-defiende-construccion-aeropuerto-transparencia-oposicion-amlo/</a>
Aerotrópolis, el gran negocio del aeropuerto	El universal	28-mar-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/aerotropolis-el-gran-negocio-del-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/aerotropolis-el-gran-negocio-del-aeropuerto</a>
El lago vale mucho más que el aeropuerto	Contra línea	28-mar-18	<a href="https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2018/03/28/el-lago-vale-mucho-mas-que-el-aeropuerto/">https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2018/03/28/el-lago-vale-mucho-mas-que-el-aeropuerto/</a>
NAICM: lo que mal comienza...	La Jornada	31-mar-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/03/31/opinion/012a2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/03/31/opinion/012a2pol</a>
No está en riesgo dinero de trabajadores invertido en nuevo aeropuerto: ISSSTE	El Universal	02-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/no-esta-en-riesgo-dinero-de-trabajadores-invertido-en-nuevo-aeropuerto-issste">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/no-esta-en-riesgo-dinero-de-trabajadores-invertido-en-nuevo-aeropuerto-issste</a>

IATA acusa politización en la construcción del Nuevo Aeropuerto	El Universal	04-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/iata-acusa-politizacion-en-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/iata-acusa-politizacion-en-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto</a>
El aeropuerto sobre el lago	Nexos	05-abr-18	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1789">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1789</a>
Convertiré a Iztapalapa en un nuevo Santa Fe: Barrales	El Universal	08-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/convertire-iztapalapa-en-un-nuevo-santa-fe-barrales">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/convertire-iztapalapa-en-un-nuevo-santa-fe-barrales</a>
Anuncian movilizaciones y marchas por afectaciones de la construcción del NAICM	El sol de Toluca	08-abr-18	<a href="https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/anuncian-movilizaciones-y-marchas-por-afectaciones-de-la-construccion-del-naicm-1598824.html">https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/anuncian-movilizaciones-y-marchas-por-afectaciones-de-la-construccion-del-naicm-1598824.html</a>
NAICM vs NAIM	El Universal	09-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/naicm-vs-naim">https://www.eluniversal.com.mx/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/naicm-vs-naim</a>
Protestan contra extracción de material para el NAICM	La Jornada	10-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/04/10/protestan-contra-extraccion-de-material-para-el-naicm-5723.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/04/10/protestan-contra-extraccion-de-material-para-el-naicm-5723.html</a>
Nuevo Aeropuerto de la CDMX tiene riesgo de inundación: experto	IBERO	11-abr-18	<a href="https://ibero.mx/prensa/nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx-tiene-riesgo-de-inundacion-experto">https://ibero.mx/prensa/nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx-tiene-riesgo-de-inundacion-experto</a>
Exigen parar las obras del NAICM	La Jornada	11-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/04/11/sociedad/038n2soc">https://www.jornada.com.mx/2018/04/11/sociedad/038n2soc</a>
El NAICM en riesgo de inundarse y afectar al valle de México: expertos	La Jornada	12-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/04/12/sociedad/035n2soc">https://www.jornada.com.mx/2018/04/12/sociedad/035n2soc</a>
Construcción del NAICM, un ecocidio de extraordinarias dimensiones	La Jornada	13-abr-18	<a href="https://videos.jornada.com.mx/video/64405575/construccion-del-naicm-un-ecocidio-de-extraordinar/">https://videos.jornada.com.mx/video/64405575/construccion-del-naicm-un-ecocidio-de-extraordinar/</a>
"Fake news" que Slim y Peña hablarán sobre NAIM: Presidencia	El Universal	14-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/fake-news-que-slim-y-pena-hablaran-sobre-naim-presidencia">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/fake-news-que-slim-y-pena-hablaran-sobre-naim-presidencia</a>
Slim y López Obrador: la verdadera jugada sobre el NAICM	Proceso	14-abr-18	<a href="https://www.proceso.com.mx/530298/slim-y-lopez-obrador-la-verdadera-jugada-sobre-el-naicm">https://www.proceso.com.mx/530298/slim-y-lopez-obrador-la-verdadera-jugada-sobre-el-naicm</a>
Con historieta, AMLO explica por qué está en contra del nuevo aeropuerto de la CDMX	El financiero	16-abr-18	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/elecciones-2018/con-historieta-amlo-explica-por-que-esta-en-contra-del-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx">https://www.elfinanciero.com.mx/elecciones-2018/con-historieta-amlo-explica-por-que-esta-en-contra-del-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx</a>
Slim defiende sus intereses; lo están utilizando: AMLO	Forbes	16-abr-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/slim-defiende-sus-intereses-lo-estan-utilizando-amlo/">https://www.forbes.com.mx/slim-defiende-sus-intereses-lo-estan-utilizando-amlo/</a>
AMLO defiende su propuesta para el NAICM en una historieta	Proceso	16-abr	<a href="https://www.proceso.com.mx/530110/amlo-defiende-su-propuesta-para-el-naicm-en-una-historieta">https://www.proceso.com.mx/530110/amlo-defiende-su-propuesta-para-el-naicm-en-una-historieta</a>
Cancelar el NAICM, golpe al desarrollo: Slim	La Jornada	16-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/04/16/slim-defiende-construccion-del-nuevo-aeropuerto-7387.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/04/16/slim-defiende-construccion-del-nuevo-aeropuerto-7387.html</a>
Slim defiende el nuevo aeropuerto; usan al empresario para contrarrestar nuestro movimiento, acusa AMLO	Animal Político	16-abr-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/04/cancelar-naicm-afectara-crecimiento-del-pais-dice-slim-que-lo-haga-con-su-dinero-responde-amlo/">https://www.animalpolitico.com/2018/04/cancelar-naicm-afectara-crecimiento-del-pais-dice-slim-que-lo-haga-con-su-dinero-responde-amlo/</a>
Propone Margarita Zavala red de aeropuertos en el país	El Universal	16-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/propone-margarita-zavala-red-de-aeropuertos-en-el-pais">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/propone-margarita-zavala-red-de-aeropuertos-en-el-pais</a>
Postura de Slim sobre NAIM es razonable: Margarita	Milenio	16-abr-18	<a href="https://www.milenio.com/negocios/postura-de-slim-sobre-naim-es-razonable-margarita">https://www.milenio.com/negocios/postura-de-slim-sobre-naim-es-razonable-margarita</a>
AMLO explica con un cómic su rechazo al nuevo aeropuerto de México	El País	16-abr-18	<a href="https://verne.elpais.com/verne/2018/04/16/mexico/1523915058_909245.html">https://verne.elpais.com/verne/2018/04/16/mexico/1523915058_909245.html</a>
PRI en el Senado defiende a Carlos Slim	El Universal	17-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/pri-en-el-senado-defiende-carlos-slim">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/pri-en-el-senado-defiende-carlos-slim</a>
Canaero respalda la construcción de un solo aeropuerto	El Universal	17-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/canaero-respalda-la-construccion-de-un-solo-aeropuerto-en-cdmx">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/canaero-respalda-la-construccion-de-un-solo-aeropuerto-en-cdmx</a>
Slim advierte a AMLO: cancelar el nuevo aeropuerto, freno al desarrollo	La Jornada	17-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/04/17/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/04/17/politica/003n1pol</a>
Por qué el nuevo aeropuerto de Ciudad de México se convirtió en un tema tan candente en la elección presidencial que hasta Carlos Slim salió a defenderlo	BBC	17-abr-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43792764">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43792764</a>
ANAYA DEFIENDE CONSTRUCCIÓN DEL NAICM Y LLAMA A OBRADOR "ESPANTA INVERSIONES"	Reporte Indigo	17-abr-18	<a href="https://www.reporteindigo.com/reporte/anaya-promete-auditar-contratos-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.reporteindigo.com/reporte/anaya-promete-auditar-contratos-del-nuevo-aeropuerto/</a>
Llama Anaya "retrograda" y "espanta inversiones" a López Obrador	El Popular	17-abr-18	<a href="https://elpopular.mx/secciones/nacional/2018/04/17/llama-anaya-retrograda-y-espanta-inversiones-a-lopez-obrador">https://elpopular.mx/secciones/nacional/2018/04/17/llama-anaya-retrograda-y-espanta-inversiones-a-lopez-obrador</a>



Slim tiene más razón que AMLO sobre aeropuerto: "El Bronco"	El Universal	17-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/slim-tiene-mas-razon-que-amlo-sobre-aeropuerto-el-bronco">https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/slim-tiene-mas-razon-que-amlo-sobre-aeropuerto-el-bronco</a>
Video. Captan volcadura de tráiler en construcción del NAIM	El Universal	18-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/video-captan-volcadura-de-trailer-en-construccion-del-naim">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/video-captan-volcadura-de-trailer-en-construccion-del-naim</a>
Detecta la ASF más anomalías en obras del nuevo aeropuerto	La Jornada	18-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/04/18/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/04/18/politica/003n1pol</a>
"López Obrador no está dispuesto a escuchar sobre el nuevo aeropuerto de México"	El País	18-abr-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/04/19/mexico/1524092491_698650.html">https://elpais.com/internacional/2018/04/19/mexico/1524092491_698650.html</a>
El NAIM sí se hundirá, pero está calculado, dice el Gobierno mexicano	Expansión	18-abr-18	<a href="https://obras.expansion.mx/construccion/2018/04/18/el-naim-si-se-hundira-pero-esta-calculado-dice-el-gobierno-mexicano">https://obras.expansion.mx/construccion/2018/04/18/el-naim-si-se-hundira-pero-esta-calculado-dice-el-gobierno-mexicano</a>
El aeropuerto de la discordia	El País	22-abr-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/04/21/mexico/1524330184_117963.html?autoplay=1">https://elpais.com/internacional/2018/04/21/mexico/1524330184_117963.html?autoplay=1</a>
Por obras del nuevo aeropuerto cortarán cerro de Chiconautla	El Universal	24-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/por-obras-del-nuevo-aeropuerto-cortaran-cerro-de-chiconautla">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/por-obras-del-nuevo-aeropuerto-cortaran-cerro-de-chiconautla</a>
Recortarán el cerro de Chiconautla para dar funcionalidad al nuevo aeropuerto	La Jornada	24-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/04/24/politica/012n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/04/24/politica/012n1pol</a>
¿Es cierto que Slim dijo que si AMLO gana se llevará todas sus inversiones?	Expansión	27-abr-18	<a href="https://politica.expansion.mx/presidencia/2018/04/27/es-cierto-que-slim-dijo-que-si-amlo-gana-se-lleva-todas-sus-inversiones">https://politica.expansion.mx/presidencia/2018/04/27/es-cierto-que-slim-dijo-que-si-amlo-gana-se-lleva-todas-sus-inversiones</a>
Posible, concesionar el NAICM, indica López Obrador	La Jornada	28-abr-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/04/28/politica/003n2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/04/28/politica/003n2pol</a>
Confirman destrucción del Lago Nabor Carrillo	El Universal	30-abr-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/confirman-destruccion-del-lago-nabor-carrillo">https://www.eluniversal.com.mx/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/confirman-destruccion-del-lago-nabor-carrillo</a>
Confirmado: el NAICM destruye el Lago Nabor Carrillo	Cultura Colectiva	01-may-18	<a href="https://news.culturacolectiva.com/mexico/el-naicm-destruye-el-lago-nabor-carrillo/">https://news.culturacolectiva.com/mexico/el-naicm-destruye-el-lago-nabor-carrillo/</a>
Construcción del NAICM registra 30% de avance	El Economista	03-may-18	<a href="https://www.economista.com.mx/empresas/Construccion-del-NAICM-registra-30-de-avance-20170504-0039.html">https://www.economista.com.mx/empresas/Construccion-del-NAICM-registra-30-de-avance-20170504-0039.html</a>
Obispo de Saltillo arremete contra el NAIM y empresarios	El Universal	03-may-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/obispo-de-saltillo-arremete-contra-el-naim-y-empresarios">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/obispo-de-saltillo-arremete-contra-el-naim-y-empresarios</a>
El NAIM, el aeropuerto en disputa	Nexos	04-may-18	<a href="https://www.nexos.com.mx/?p=37608">https://www.nexos.com.mx/?p=37608</a>
Avance, financiamiento y detalles de la obra más polémica del sexenio, el NAICM	Forbes	07-may-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/avance-financiamiento-y-detalles-de-la-obra-mas-polemica-del-sexenio-el-naicm/">https://www.forbes.com.mx/avance-financiamiento-y-detalles-de-la-obra-mas-polemica-del-sexenio-el-naicm/</a>
Ricardo Anaya defiende la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)	Noticieros Televisa	08-may-18	<a href="https://noticieros.televisa.com/videos/ricardo-anaya-defiende-construccion-nuevo-aeropuerto-internacional-mexico-naim/">https://noticieros.televisa.com/videos/ricardo-anaya-defiende-construccion-nuevo-aeropuerto-internacional-mexico-naim/</a>
La ciudad que puede nacer con el Nuevo Aeropuerto	Forbes	14-may-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/la-ciudad-que-puede-nacer-con-el-nuevo-aeropuerto/">https://www.forbes.com.mx/la-ciudad-que-puede-nacer-con-el-nuevo-aeropuerto/</a>
Los hundimientos de la Ciudad de México pasado, presente, futuro	Nexos	15-may-18	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1843">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1843</a>
Inversión en NAIM supera por 60 mil mdp propuesta original: ASF	El Universal	24-may-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/inversion-en-naicm-supera-por-60-mil-mdp-propuesta-original-asf">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/inversion-en-naicm-supera-por-60-mil-mdp-propuesta-original-asf</a>
Vecinos del NAICM se quejan del lodo generado y lo tiran en oficinas de la STC	La Jornada	01-jun-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/06/01/politica/018n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/06/01/politica/018n1pol</a>
La patronal mexicana da por hecho el 'sí' de López Obrador al nuevo aeropuerto de la Ciudad de México	El País	06-jun-18	<a href="https://elpais.com/economia/2018/06/07/actualidad/1528326955_461928.html">https://elpais.com/economia/2018/06/07/actualidad/1528326955_461928.html</a>
¿Cancelar o que siga la obra? Habrá consulta pública sobre el Nuevo Aeropuerto: AMLO	Animal Político	17-jun-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/06/amlo-nuevo-aeropuerto-consulta/">https://www.animalpolitico.com/2018/06/amlo-nuevo-aeropuerto-consulta/</a>
<b>SOBREEXPLOTACIÓN DE MINAS PÉTREAS PARA CONSTRUCCIÓN DEL NAIM DAÑA VIVIENDAS DEL EDOMEX</b>	Noticieros TV	19-jun-18	<a href="https://www.matutinoexpress.com/noticias/sobreexplotacion-de-minas-petreas-para-construccion-del-naim-dana-viviendas-del-edomex/">https://www.matutinoexpress.com/noticias/sobreexplotacion-de-minas-petreas-para-construccion-del-naim-dana-viviendas-del-edomex/</a>
El Centro Estratégico de Recuperación Ambiental del Oriente CERAO detonará el desarrollo económico de Chimalhuacán	Radio expresión	20-jun-18	<a href="https://radioexpresionmexico.com/el-centro-estrategico-de-recuperacion-ambiental-del-oriente-cerao-detonara-el-desarrollo-economico-de-chimalhuacan.html">https://radioexpresionmexico.com/el-centro-estrategico-de-recuperacion-ambiental-del-oriente-cerao-detonara-el-desarrollo-economico-de-chimalhuacan.html</a>

Falta de transparencia, uno de los aspectos más cuestionados en la construcción del NAICM	La Jornada	27-jun-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/06/27/sociedad/041n1soc">https://www.jornada.com.mx/2018/06/27/sociedad/041n1soc</a>
Rechazan pobladores obras del NAICM	La Jornada	07-jul-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/07/07/rechazan-pobladores-obras-del-naicm-3351.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/07/07/rechazan-pobladores-obras-del-naicm-3351.html</a>
La campaña #yo prefiero el lago	El Universal	10-jul-18	<a href="http://www.eluniversalqueretaro.mx/content/la-campana-yo-prefiero-el-lago">http://www.eluniversalqueretaro.mx/content/la-campana-yo-prefiero-el-lago</a>
Los Bonos Verdes del NAICM no contemplan destrucción ecológica	Poder	18-jul-18	<a href="https://poderlatam.org/2018/07/los-bonos-verdes-del-naicm-no-contemplan-la-destruccion-ecologica/">https://poderlatam.org/2018/07/los-bonos-verdes-del-naicm-no-contemplan-la-destruccion-ecologica/</a>
Figura AICM en debate de peores aeropuertos	El Universal	19-jul-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/mundo/figura-aicm-en-debate-de-pilotos-sobre-los-peores-aeropuertos-del-mundo">https://www.eluniversal.com.mx/mundo/figura-aicm-en-debate-de-pilotos-sobre-los-peores-aeropuertos-del-mundo</a>
Otorgadas 200 hectáreas a Chimalhuacán para complejo industrial, educativo y ecológico	Antorcha	22-jul-18	<a href="http://www.antorchacampesina.org.mx/noticias.php?id=22585#.X23cJpNKjql">http://www.antorchacampesina.org.mx/noticias.php?id=22585#.X23cJpNKjql</a>
Insiste AMLO en consulta ciudadana sobre NAICM	A21	23-jul-18	<a href="https://a21.com.mx/aeropuertos/2018/07/23/insiste-amlo-en-consulta-ciudadana-sobre-naicm">https://a21.com.mx/aeropuertos/2018/07/23/insiste-amlo-en-consulta-ciudadana-sobre-naicm</a>
El NAICM y las consultas en serio	La Jornada	24-jul-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/07/24/opinion/018a1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/07/24/opinion/018a1pol</a>
Suspenden cuatro licitaciones de nuevo aeropuerto	El Universal	27-jul-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/suspenden-cuatro-licitaciones-de-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/suspenden-cuatro-licitaciones-de-nuevo-aeropuerto</a>
NAICM destruye lago, reprocha Permanente	La Jornada	30-jul-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/07/30/politica/014n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/07/30/politica/014n1pol</a>
Ratifican en Atenco su rechazo al NAICM	La Jornada	31-jul-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/07/31/politica/008n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/07/31/politica/008n1pol</a>
AMLO PIDE OPINIÓN A COLEGIOS DE INGENIEROS POR NAICM	Reporte Indigo	06-ago-18	<a href="https://www.reporteindigo.com/reporte/amlo-pide-opinion-a-colegios-ingenieros-naim/">https://www.reporteindigo.com/reporte/amlo-pide-opinion-a-colegios-ingenieros-naim/</a>
El NAICM, sin decisión política: AMLO	La Jornada	07-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/08/07/politica/003n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/08/07/politica/003n1pol</a>
Opositores al NAICM entregan a AMLO evidencia científica de su inviabilidad	Cencos	14-ago-18	<a href="http://cencos.com.mx/2018/08/opositores-al-naicm-entregan-a-amlo-evidencia-cientifica-de-su-inviabilidad/">http://cencos.com.mx/2018/08/opositores-al-naicm-entregan-a-amlo-evidencia-cientifica-de-su-inviabilidad/</a>
Pueblos de Atenco exigen a López Obrador cancelación del Nuevo Aeropuerto	Animal Político	14-ago-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/08/pueblos-de-atenco-exigen-a-amlo-cancelacion-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.animalpolitico.com/2018/08/pueblos-de-atenco-exigen-a-amlo-cancelacion-del-nuevo-aeropuerto/</a>
El NAICM se come el tezontle de 100 cerros	La Jornada	15-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/08/15/politica/013n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/08/15/politica/013n1pol</a>
Exhortan legisladores a AMLO a considerar impacto ambiental de NAICM	El Universal	15-ago-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/exhortan-legisladores-amlo-considerar-impacto-ambiental-de-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/exhortan-legisladores-amlo-considerar-impacto-ambiental-de-naicm</a>
La ruta para decidir el futuro del Nuevo Aeropuerto	Forbes	15-ago-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/la-ruta-para-decidir-el-futuro-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.forbes.com.mx/la-ruta-para-decidir-el-futuro-del-nuevo-aeropuerto/</a>
Futuro del NAICM compete a técnicos y científicos: CCE	La Jornada	16-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/08/16/futuro-del-naicm-competen-a-tecnicos-y-cientificos-ccc-544.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/08/16/futuro-del-naicm-competen-a-tecnicos-y-cientificos-ccc-544.html</a>
Los vaivenes de AMLO ante el proyecto del Nuevo Aeropuerto	Forbes	16-ago-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/los-vaivenes-de-amlo-ante-el-proyecto-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.forbes.com.mx/los-vaivenes-de-amlo-ante-el-proyecto-del-nuevo-aeropuerto/</a>
AMLO recibe nuevos datos sobre Nuevo Aeropuerto y aplaza conferencia	Forbes	16-ago-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/amlo-recibe-datos-internacionales-sobre-naim-y-aplaza-conferencia/">https://www.forbes.com.mx/amlo-recibe-datos-internacionales-sobre-naim-y-aplaza-conferencia/</a>
Consulta aquí todos los documentos sobre el Nuevo Aeropuerto	Aristegui noticias	17-ago-18	<a href="https://aristeginoticias.com/1708/mexico/consulta-aqui-todos-los-documentos-sobre-el-nuevo-aeropuerto/">https://aristeginoticias.com/1708/mexico/consulta-aqui-todos-los-documentos-sobre-el-nuevo-aeropuerto/</a>
NAICM, la indispensable transparencia	La Jornada	17-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/08/17/opinion/020a2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/08/17/opinion/020a2pol</a>
No aspiramos a una dictadura: AMLO	El Universal	17-ago-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/no-aspiramos-una-dictadura-consulta-del-naim-en-octubre-amlo">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/no-aspiramos-una-dictadura-consulta-del-naim-en-octubre-amlo</a>
De la cancelación definitiva a la consulta, ¿cómo cambió AMLO su postura sobre el Nuevo Aeropuerto?	Animal Político	17-ago-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/08/de-la-cancelacion-definitiva-a-la-consulta-como-cambio-amlo-su-postura-sobre-el-nuevo-aeropuerto/">https://www.animalpolitico.com/2018/08/de-la-cancelacion-definitiva-a-la-consulta-como-cambio-amlo-su-postura-sobre-el-nuevo-aeropuerto/</a>
¿Puede López Obrador realizar una consulta sobre el Nuevo Aeropuerto? Esto dice la ley	Animal Político	17-ago-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/08/amlo-consulta-naim-esto-dice-la-ley/">https://www.animalpolitico.com/2018/08/amlo-consulta-naim-esto-dice-la-ley/</a>

¿Por qué AMLO propone una consulta para decidir sobre la construcción del nuevo aeropuerto de Ciudad de México?	BBC	17-ago-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45229900">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45229900</a>
La tercera parte del NAICM ya está construida	La Jornada	18-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/08/18/politica/003n2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/08/18/politica/003n2pol</a>
Costos, contratos y otros detalles del Nuevo Aeropuerto Internacional	Expansión	18-ago-18	<a href="https://politica.expansion.mx/mexico/2018/08/18/costos-contratos-y-otros-detalles-del-nuevo-aeropuerto-internacional">https://politica.expansion.mx/mexico/2018/08/18/costos-contratos-y-otros-detalles-del-nuevo-aeropuerto-internacional</a>
López Obrador someterá a referéndum el nuevo aeropuerto de Ciudad de México	El País	18-ago-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/08/17/mexico/1534519810_158862.html">https://elpais.com/internacional/2018/08/17/mexico/1534519810_158862.html</a>
Inicio de operaciones del NAICM, hasta 2023	La Jornada	19-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/08/19/inicio-de-operaciones-del-naicm-hasta-2023-3061.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/08/19/inicio-de-operaciones-del-naicm-hasta-2023-3061.html</a>
NAICM: consulta por cortesía, decisión técnica	Forbes	20-ago-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/">https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/</a>
Hundimiento de una excavadora en el Nuevo Aeropuerto causa polémica en redes	El Universal	21-ago-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/hundimiento-de-una-excavadora-en-el-nuevo-aeropuerto-causa-polemica-en-redes">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/hundimiento-de-una-excavadora-en-el-nuevo-aeropuerto-causa-polemica-en-redes</a>
El impacto ambiental del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Nexos	21-ago-18	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2035">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2035</a>
Cancelar el NAICM frenaría la inversión en México, afirma Moody's	La Jornada	23-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/08/23/politica/007n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/08/23/politica/007n1pol</a>
Las 4 promesas de campaña que López Obrador está replanteando	Nación	23-ago-18	<a href="https://www.nacion321.com/gobierno/las-4-promesas-de-campana-que-lopez-obrador-esta-replanteando">https://www.nacion321.com/gobierno/las-4-promesas-de-campana-que-lopez-obrador-esta-replanteando</a>
El NAICM en Texcoco, ¿para robar?	La Jornada	27-ago-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/08/27/opinion/017a2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/08/27/opinion/017a2pol</a>
Recuperar el lago de Texcoco con o sin Aeropuerto	Milenio	29-ago-18	<a href="https://www.milenio.com/opinion/veronica-mastretta/vida-milagros/recuperar-el-lago-de-texcoco-con-o-sin-aeropuerto">https://www.milenio.com/opinion/veronica-mastretta/vida-milagros/recuperar-el-lago-de-texcoco-con-o-sin-aeropuerto</a>
Más del 50% pediría mantener nuevo aeropuerto en Texcoco	Forbes	29-ago-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/mas-del-50-pediria-seguir-con-nuevo-aeropuerto-en-texcoco/">https://www.forbes.com.mx/mas-del-50-pediria-seguir-con-nuevo-aeropuerto-en-texcoco/</a>
Centro Estratégico de Recuperación Ambiental del	Facebook	03-sep-18	<a href="https://www.facebook.com/watch/?v=2214280278810061">https://www.facebook.com/watch/?v=2214280278810061</a>
Destacan avances del NAICM en 6° Informe	A21	04-sep-18	<a href="https://a21.com.mx/aeropuertos/2018/09/04/destacan-avances-del-naicm-en-6deg-informe">https://a21.com.mx/aeropuertos/2018/09/04/destacan-avances-del-naicm-en-6deg-informe</a>
“En el aeropuerto sólo ven cuestiones técnicas”	El Universal	06-sep-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cultura/en-el-aeropuerto-solo-ven-cuestiones-tecnicas-y-se-olvidaron-del-entorno">https://www.eluniversal.com.mx/cultura/en-el-aeropuerto-solo-ven-cuestiones-tecnicas-y-se-olvidaron-del-entorno</a>
NAIM es la 'única opción viable', Ingenieros a AMLO	Forbes	06-sep-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/ingenieros-a-favor-de-seguir-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.forbes.com.mx/ingenieros-a-favor-de-seguir-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto/</a>
Jiménez Espriú desestima estudios de ingeniería sobre el aeropuerto de Santa Lucía	El Universal	13-sep-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/telecom/jimenez-espriu-desestima-estudios-de-ingenieria-sobre-el-aeropuerto-de-santa-lucia">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/telecom/jimenez-espriu-desestima-estudios-de-ingenieria-sobre-el-aeropuerto-de-santa-lucia</a>
El Observatorio Ciudadano, en contra del NAICM	La Jornada	14-sep-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/09/14/politica/008n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/09/14/politica/008n1pol</a>
Teotihuacán: Protestan contra la construcción del NAICM	La Jornada	16-sep-18	<a href="https://videos.jornada.com.mx/video/71906595/teotihuacan-protesta-contra-la-construccion-del-na/">https://videos.jornada.com.mx/video/71906595/teotihuacan-protesta-contra-la-construccion-del-na/</a>
Jiménez Espriú admite que no saben cómo aplicar encuesta sobre NAICM	La Jornada	17-sep-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/09/17/jimenez-espriu-admite-que-no-saben-como-aplicar-encuesta-sobre-naicm-4636.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/09/17/jimenez-espriu-admite-que-no-saben-como-aplicar-encuesta-sobre-naicm-4636.html</a>
Presidencia difunde avances en construcción de Aeropuerto	El Universal	18-sep-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/presidencia-difunde-avances-en-construccion-de-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/presidencia-difunde-avances-en-construccion-de-nuevo-aeropuerto</a>
Vecinos del NAICM denuncian daños por explotación de minas de piedras	La Jornada	19-sep-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/09/19/politica/019n2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/09/19/politica/019n2pol</a>
NAICM, ¿un nuevo Fobaproa?	El Universal	19-sep-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferrer-ramirez/nacion/naicm-un-nuevo-fobaproa">https://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferrer-ramirez/nacion/naicm-un-nuevo-fobaproa</a>
Atenco lanza campaña: “Yo prefiero el lago”	Somos el medio	23-sep-18	<a href="https://www.somoselmedio.com/2018/09/23/atenco-lanza-campana-yo-prefiero-el-lago/">https://www.somoselmedio.com/2018/09/23/atenco-lanza-campana-yo-prefiero-el-lago/</a>

Lanzan campaña en redes contra NAICM	La Jornada	23-sep-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/09/23/colectivos-lanzan-campana-en-redes-contra-naicm-en-tescoco-4706.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/09/23/colectivos-lanzan-campana-en-redes-contra-naicm-en-tescoco-4706.html</a>
Atenco lanza campaña: "Yo prefiero el lago"	Somos el medio	23-sep-18	<a href="https://www.somoselmedio.com/2018/09/23/atenco-lanza-campana-yo-prefiero-el-lago/">https://www.somoselmedio.com/2018/09/23/atenco-lanza-campana-yo-prefiero-el-lago/</a>
Inicia operaciones tren alimentador de materiales para NAIM	Milenio	25-sep-18	<a href="https://www.milenio.com/negocios/inicia-operaciones-tren-alimentador-materiales-naim">https://www.milenio.com/negocios/inicia-operaciones-tren-alimentador-materiales-naim</a>
Lanzan campaña contra construcción de NAIM: "Yo prefiero el lago"	El universal	26-sep-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/lanzan-campana-contra-construccion-de-nuevo-aeropuerto-yo-prefiero-el-lago">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/lanzan-campana-contra-construccion-de-nuevo-aeropuerto-yo-prefiero-el-lago</a>
SIN VISIÓN ECOLÓGICA, NAIM EN TEXCOCO SERÁ UN ECOCIDIO: ADVIERTE ESPECIALISTA DE LA UNAM	Reporte Ingido	26-sep-18	<a href="https://www.reporteindigo.com/reporte/sin-vision-ecologica-naim-en-tescoco-sera-ecocidio-advier-te-especialista-la-unam/">https://www.reporteindigo.com/reporte/sin-vision-ecologica-naim-en-tescoco-sera-ecocidio-advier-te-especialista-la-unam/</a>
Lanzan campaña contra construcción de NAIM: "Yo prefiero el lago"	El Universal	26-sep-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/lanzan-campana-contra-construccion-de-nuevo-aeropuerto-yo-prefiero-el-lago">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/lanzan-campana-contra-construccion-de-nuevo-aeropuerto-yo-prefiero-el-lago</a>
Asesinan a activista opositor al NAICM había sido amenazado	La Jornada	30-sep-18	<a href="https://jornadabc.mx/tijuana/30-09-2018/asesinan-activista-opositor-al-naicm-habia-sido-amenazado">https://jornadabc.mx/tijuana/30-09-2018/asesinan-activista-opositor-al-naicm-habia-sido-amenazado</a>
Opositor del NAIM y defensor de la tierra muere de un tiro en la cabeza en su casa de Edomex	Sin embargo	30-sep-18	<a href="https://www.sinembargo.mx/30-09-2018/3478406">https://www.sinembargo.mx/30-09-2018/3478406</a>
Rechazo al NAIM, desde el 2001; consulta debe hacerse sólo a pueblos afectados: abogado de Atenco	Aristegui noticias	03-oct-18	<a href="https://aristeginoticias.com/0310/mexico/rechazo-al-naim-desde-el-2001-consulta-debe-hacerse-solo-a-pueblos-afectados-abogado-de-atenco/">https://aristeginoticias.com/0310/mexico/rechazo-al-naim-desde-el-2001-consulta-debe-hacerse-solo-a-pueblos-afectados-abogado-de-atenco/</a>
Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT)	AMLO	03-oct-18	<a href="https://lopezobrador.org.mx/temas/frente-de-pueblos-en-defensa-de-la-tierra-fpdt/">https://lopezobrador.org.mx/temas/frente-de-pueblos-en-defensa-de-la-tierra-fpdt/</a>
Fundación Arturo Rosenblueth hará la consulta ciudadana para el NAIM	El Financiero	03-oct-18	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/fundacion-arturo-rosenblueth-hara-la-consulta-ciudadana-para-el-naim">https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/fundacion-arturo-rosenblueth-hara-la-consulta-ciudadana-para-el-naim</a>
La campaña #yo prefiero el lago	El universal	07-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferer-ramirez/nacion/la-campana-yo-prefiero-el-lago">https://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferer-ramirez/nacion/la-campana-yo-prefiero-el-lago</a>
Aeropuerto en Texcoco 'daría la espalda' a la ecología: experto de la UNAM	El Financiero	07-oct-18	<a href="https://elfinanciero.com.mx/empresas/aeropuerto-en-tescoco-daria-la-espalda-a-la-ecologia-experto-de-la-unam">https://elfinanciero.com.mx/empresas/aeropuerto-en-tescoco-daria-la-espalda-a-la-ecologia-experto-de-la-unam</a>
AMLO y el anuncio sobre el nuevo aeropuerto	El Universal	07-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/amlo-y-el-anuncio-sobre-el-nuevo-aeropuerto">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/amlo-y-el-anuncio-sobre-el-nuevo-aeropuerto</a>
¿Aeropuerto o agua?	La Jornada	07-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/10/07/opinion/006a1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/10/07/opinion/006a1pol</a>
La campaña #yo prefiero el lago	El Universal	07-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferer-ramirez/nacion/la-campana-yo-prefiero-el-lago">https://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferer-ramirez/nacion/la-campana-yo-prefiero-el-lago</a>
Mayoría sí quiere Nuevo Aeropuerto en Texcoco: encuesta de Mitofsky	Aristegui	07-oct-18	<a href="https://aristeginoticias.com/0710/mexico/mayoria-si-quiere-nuevo-aeropuerto-en-tescoco-encuesta-de-mitofsky/">https://aristeginoticias.com/0710/mexico/mayoria-si-quiere-nuevo-aeropuerto-en-tescoco-encuesta-de-mitofsky/</a>
En la decisión NAICM no dominan intereses personales o de grupo, el pueblo es el que manda, señala AMLO	Morena	08-oct-18	<a href="https://www.morena.com/en-la-decision-naicm-no-dominan-intereses-personales-o-de-grupo-el-pueblo-es-el-que-manda-senala-amlo/">https://www.morena.com/en-la-decision-naicm-no-dominan-intereses-personales-o-de-grupo-el-pueblo-es-el-que-manda-senala-amlo/</a>
Consulta sobre NAICM, del 25 al 28 de octubre	La Jornada	09-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/09/consulta-sobre-naicm-del-25-al-28-de-octubre-175.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/09/consulta-sobre-naicm-del-25-al-28-de-octubre-175.html</a>
AMLO sobre el Nuevo Aeropuerto	Animal Político	09-oct-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/10/como-sera-consulta-nuevo-aeropuerto/">https://www.animalpolitico.com/2018/10/como-sera-consulta-nuevo-aeropuerto/</a>
Expulsan a Jiménez Espriú de minera que extrae materiales para el NAICM	La Jornada	10-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/10/10/minera-del-edomex-expulsa-a-jimenez-espriu-2008.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2018/10/10/minera-del-edomex-expulsa-a-jimenez-espriu-2008.html</a>
Corren a Jiménez Espriú de recorrido por zona de NAIM	Milenio	10-oct-18	<a href="https://www.milenio.com/politica/corren-jimenez-espriu-recorrido-zona-naim">https://www.milenio.com/politica/corren-jimenez-espriu-recorrido-zona-naim</a>
Texcoco o Santa Lucía, ¿qué dicen los expertos en aeronáutica?	Expansión	10-oct-18	<a href="https://expansion.mx/empresas/2018/10/10/naim-o-santa-lucia-que-dicen-los-expertos-en-aeronautica">https://expansion.mx/empresas/2018/10/10/naim-o-santa-lucia-que-dicen-los-expertos-en-aeronautica</a>
Texcoco, el peor sitio para construir aeropuerto: expertos	La Jornada	11-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/11/expertos-vaticinan-fracaso-del-naicm-4944.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/11/expertos-vaticinan-fracaso-del-naicm-4944.html</a>
Pobladores que se oponen al NAIM muestran al equipo de AMLO los daños ambientales por la obra	Animal Político	11-oct-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/10/pruebas-ecocidio-pobladores-amlo-naim/">https://www.animalpolitico.com/2018/10/pruebas-ecocidio-pobladores-amlo-naim/</a>
Opositores al NAICM muestran a equipo de AMLO los daños ambientales por la obra	Cencos	11-oct-18	<a href="http://cencos.com.mx/2018/10/opositores-al-naicm-muestran-a-equipo-de-amlo-los-danos-ambientales-por-la-obra/">http://cencos.com.mx/2018/10/opositores-al-naicm-muestran-a-equipo-de-amlo-los-danos-ambientales-por-la-obra/</a>

El futuro del nuevo aeropuerto de Ciudad de México, lastrado por la consulta de las mil interrogantes	El País	11-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/08/mexico/1539012204_782158.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/08/mexico/1539012204_782158.html</a>
Ejidatarios exigen cancelar NAICM	El Universal	11-oct-18	<a href="http://www.eluniversalqueretaro.mx/nacion/11-10-2018/ejidatarios-exigen-cancelar-naim">http://www.eluniversalqueretaro.mx/nacion/11-10-2018/ejidatarios-exigen-cancelar-naim</a>
Interés inmobiliario, el verdadero motor del nuevo aeropuerto	Proceso	13-oct-18	<a href="https://www.proceso.com.mx/555243/interes-inmobiliario-el-verdadero-motor-del-nuevo-aeropuerto">https://www.proceso.com.mx/555243/interes-inmobiliario-el-verdadero-motor-del-nuevo-aeropuerto</a>
Dan a conocer pregunta de la consulta sobre NAICM	La Jornada	15-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/15/dan-a-conocer-preguntas-de-la-consulta-sobre-naicm-8634.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/15/dan-a-conocer-preguntas-de-la-consulta-sobre-naicm-8634.html</a>
López Obrador añade desconcierto a la consulta sobre el aeropuerto de Ciudad de México	El País	15-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/15/mexico/1539629908_361242.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/15/mexico/1539629908_361242.html</a>
Consulta sobre el NAIM es “inconstitucional e ilegal”: PRD	Proceso	15-oct-18	<a href="https://www.proceso.com.mx/555453/consulta-sobre-el-naim-es-inconstitucional-e-ilegal-prd">https://www.proceso.com.mx/555453/consulta-sobre-el-naim-es-inconstitucional-e-ilegal-prd</a>
¿Cuánto costará y quién pagará la consulta del Nuevo Aeropuerto?	Alto Nivel	15-oct-18	<a href="https://www.altonivel.com.mx/actualidad/mexico/cuanto-costara-y-quien-pagara-la-consulta-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.altonivel.com.mx/actualidad/mexico/cuanto-costara-y-quien-pagara-la-consulta-del-nuevo-aeropuerto/</a>
La historia de la construcción de 2 aeropuertos desafortunados	Expansion	16-oct-18	<a href="https://obras.expansion.mx/construccion/2018/10/16/la-historia-de-la-construccion-de-2-aeropuertos-desafortunados">https://obras.expansion.mx/construccion/2018/10/16/la-historia-de-la-construccion-de-2-aeropuertos-desafortunados</a>
DIPUTADOS DE MORENA, SIN CONSENSO PARA FINANCIAR CONSULTA SOBRE EL NAICM	La Jornada	16-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta/</a>
AMLO lanza consulta por NAIM, pero inclina la balanza por Santa Lucía	Expansión	16-oct-18	<a href="https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/16/amlo-lanza-consulta-por-naicm-pero-inclina-la-balanza-por-santa-lucia">https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/16/amlo-lanza-consulta-por-naicm-pero-inclina-la-balanza-por-santa-lucia</a>
DIPUTADOS DE MORENA, SIN CONSENSO PARA FINANCIAR CONSULTA SOBRE EL NAICM	La Jornada	16-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta/</a>
PRD presenta queja al INE por consulta del NAIM	El Universal	17-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/prd-presenta-queja-al-ine-por-consulta-del-naim">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/prd-presenta-queja-al-ine-por-consulta-del-naim</a>
EL LUNES 22 SE REALIZARÁ EN PUEBLA FORO SOBRE LA CONSULTA DEL NAICM	La Jornada	18-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/el-lunes-22-se-realizara-en-puebla-foro-sobre-la-consulta-del-naicm/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/el-lunes-22-se-realizara-en-puebla-foro-sobre-la-consulta-del-naicm/</a>
Nuevo Aeropuerto y consulta sesgada	La Jornada	18-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/10/18/opinion/021a2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/10/18/opinion/021a2pol</a>
Cualquier opción para el NAICM debe licitarse: Carlos Slim	La Jornada	21-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/10/21/cualquier-opcion-para-el-naicm-debe-licitarse-carlos-slim-9950.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/10/21/cualquier-opcion-para-el-naicm-debe-licitarse-carlos-slim-9950.html</a>
IMPACTOS SOCIOAMBIENTALES DEL NAICM	La Jornada	21-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/impactos-socioambientales-del-naicm/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/impactos-socioambientales-del-naicm/</a>
Organizaciones se suman a la campaña Yo prefiero el lago	La Jornada	22-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/10/22/politica/013n2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/10/22/politica/013n2pol</a>
<a href="#">NAICM perjudicará a 200 mil aves</a>	El Universal	22-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/naicm-perjudicara-200-mil-aves">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/naicm-perjudicara-200-mil-aves</a>
Los municipios de la consulta del aeropuerto	Nexos	22-oct-18	<a href="https://www.nexos.com.mx/?p=39796">https://www.nexos.com.mx/?p=39796</a>
Organizaciones se suman a la campaña Yo prefiero el lago	La Jornada	22-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/10/22/politica/013n2pol">https://www.jornada.com.mx/2018/10/22/politica/013n2pol</a>
Publican sitio web para ubicar casillas de Consulta Nacional sobre el NAIM	El Economista	22-oct-18	<a href="https://www.economista.com.mx/politica/Publican-sitio-web-para-ubicar-casillas-de-Consulta-Nacional-sobre-el-NAIM-20181022-0037.html">https://www.economista.com.mx/politica/Publican-sitio-web-para-ubicar-casillas-de-Consulta-Nacional-sobre-el-NAIM-20181022-0037.html</a>

## Tabla: Notas - Remanentes del conflicto

Nombre de la nota	Fuente	Día de publicación	URL
Falso que cancelar Texcoco genere crisis financiera: AMLO	El Universal	23-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/falso-que-cancelar-texcoco-genera-crisis-financiera-amlo">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/falso-que-cancelar-texcoco-genera-crisis-financiera-amlo</a>
Rechazan que costo original del NAICM se haya disparado	La Jornada	23-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/10/23/rechazan-que-costo-original-del-naicm-se-haya-disparado-4519.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/10/23/rechazan-que-costo-original-del-naicm-se-haya-disparado-4519.html</a>
4 costos económicos si AMLO cancela el NAIM en Texcoco tras consulta	Expansión	23-oct-18	<a href="https://expansion.mx/economia/2018/10/23/4-costos-economicos-si-amlo-cancela-el-naim-en-texcoco">https://expansion.mx/economia/2018/10/23/4-costos-economicos-si-amlo-cancela-el-naim-en-texcoco</a>
Opiniones sobre el nuevo aeropuerto generan turbulencia en redes	Forbes	23-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/6-de-cada-10-internautas-mexicanos-estan-en-contra-del-naim-estudio/">https://www.forbes.com.mx/6-de-cada-10-internautas-mexicanos-estan-en-contra-del-naim-estudio/</a>
Cancelar el Aeropuerto no provocará desequilibrio económico, lo dicen para meter miedo: AMLO	Animal Político	23-oct-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/10/cancelar-aeropuerto-amlo-empresarios/">https://www.animalpolitico.com/2018/10/cancelar-aeropuerto-amlo-empresarios/</a>
CONSULTA DEL NAICM DEBE EXTENDERSE LEGALMENTE HACIA MEGAPROYECTOS: DELGADO	La Jornada	23-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta-del-naicm/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta-del-naicm/</a>
Opiniones sobre el nuevo aeropuerto generan turbulencia en redes	Forbes	23-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/6-de-cada-10-internautas-mexicanos-estan-en-contra-del-naim-estudio/">https://www.forbes.com.mx/6-de-cada-10-internautas-mexicanos-estan-en-contra-del-naim-estudio/</a>
Debería suspenderse	El Universal	23-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/articulo/jose-woldenberg/nacion/deberia-suspenderse">https://www.eluniversal.com.mx/articulo/jose-woldenberg/nacion/deberia-suspenderse</a>
Prefieren Texcoco, pero la consulta induce Santa Lucía	Financiero	23-oct-18	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/prefieren-texcoco-pero-la-consulta-induce-santa-lucia">https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/prefieren-texcoco-pero-la-consulta-induce-santa-lucia</a>
Va a participar muy poca gente en consulta del NAIM	El Universal	24-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/va-participar-muy-poca-gente-en-consulta-del-naim-luis-carlos-ugalde">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/va-participar-muy-poca-gente-en-consulta-del-naim-luis-carlos-ugalde</a>
Diputados de Morena operarán a favor de Santa Lucía, asegura vicecoordinador del PRD	El Universal	24-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/diputados-de-morena-operaran-favor-de-santa-lucia-asegura-vicecoordinador-del-prd">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/diputados-de-morena-operaran-favor-de-santa-lucia-asegura-vicecoordinador-del-prd</a>
Government-elect develops app to prevent fraud in public consultation for Airport	El Universal	24-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/english/government-elect-develops-app-to-prevent-fraud-public-consultation-airport">https://www.eluniversal.com.mx/english/government-elect-develops-app-to-prevent-fraud-public-consultation-airport</a>
La consulta sobre el aeropuerto de México tensa la relación entre López Obrador y los empresarios	El País	24-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/23/actualidad/1540328737_866495.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/23/actualidad/1540328737_866495.html</a>
Así se realizará la consulta sobre el NAIM en los estados	El Universal	24-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/estados/asi-se-realizara-la-consulta-sobre-el-naim-en-los-estados">https://www.eluniversal.com.mx/estados/asi-se-realizara-la-consulta-sobre-el-naim-en-los-estados</a>
La consulta sobre el aeropuerto de México comienza con largas filas y caos	El País	25-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/25/mexico/1540497185_589638.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/25/mexico/1540497185_589638.html</a>
Afición, indiferente ante la Consulta Ciudadana	El Universal	25-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/universal-deportes/futbol/aficion-indiferente-ante-la-consulta-ciudadana">https://www.eluniversal.com.mx/universal-deportes/futbol/aficion-indiferente-ante-la-consulta-ciudadana</a>
El equipo de López Obrador defiende el proyecto alterno horas antes de la consulta sobre el aeropuerto de México	El País	25-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/25/mexico/1540427204_119606.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/25/mexico/1540427204_119606.html</a>
Hogar para miles de aves y gran captador de agua, al Lago Nabor Carrillo lo amenaza la extinción	Sin embargo	25-oct-18	<a href="https://www.sinembargo.mx/25-10-2018/3488758">https://www.sinembargo.mx/25-10-2018/3488758</a>
Lo que debes saber sobre la consulta para decidir el futuro del nuevo aeropuerto de México	CNN	25-oct-18	<a href="https://cnnespanol.cnn.com/2018/10/25/lo-que-debes-saber-sobre-la-consulta-para-decidir-el-futuro-del-nuevo-aeropuerto-de-mexico/">https://cnnespanol.cnn.com/2018/10/25/lo-que-debes-saber-sobre-la-consulta-para-decidir-el-futuro-del-nuevo-aeropuerto-de-mexico/</a>
Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra machará a la CDMX esta tarde	El Universal	25-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/frente-de-pueblos-en-defensa-de-la-tierra-machara-la-cdmx-esta-tarde">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/frente-de-pueblos-en-defensa-de-la-tierra-machara-la-cdmx-esta-tarde</a>
Comunicado #YoPrefieroEILago 25 oct 2018	FPDT Blog	25-oct-18	<a href="http://yoprefieroellago.org/comunicado-yoprefieroellago-25-oct-2018/">http://yoprefieroellago.org/comunicado-yoprefieroellago-25-oct-2018/</a>
Comienza recuento de votos de consulta del NAIM	La Jornada	25-oct-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/25/comienza-recuento-de-votos-de-consulta-del-naicm-1485.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/25/comienza-recuento-de-votos-de-consulta-del-naicm-1485.html</a>
Aquí sí puedes ubicar las casillas de la consulta del NAIM	Forbes	25-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/aqui-si-puedes-ubicar-las-casillas-de-la-consulta-del-naim/">https://www.forbes.com.mx/aqui-si-puedes-ubicar-las-casillas-de-la-consulta-del-naim/</a>
Caso CERAO, la polémica donación de 200 hectáreas cercanas al NAIM	Aristegui N	26-oct-18	<a href="https://aristeginoticias.com/2610/mexico/el-caso-cerao-reportaje-de-conectas/">https://aristeginoticias.com/2610/mexico/el-caso-cerao-reportaje-de-conectas/</a>

Votos duplicados en consulta del NAIM no afectarán resultado: fundación Rosenblueth	El Financiero	26-oct-18	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/votos-duplicados-en-consulta-del-naim-no-afectaran-resultado-fundacion-rosenblueth">https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/votos-duplicados-en-consulta-del-naim-no-afectaran-resultado-fundacion-rosenblueth</a>
López Obrador defiende la validez de una consulta llena de polémica	El País	27-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/26/mexico/1540590677_391015.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/26/mexico/1540590677_391015.html</a>
Santa Lucía gana en consulta nacional sobre NAIM	Forbes	28-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/santa-lucia-gana-en-consulta-nacional/">https://www.forbes.com.mx/santa-lucia-gana-en-consulta-nacional/</a>
Concluye consulta sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de México	Forbes	28-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/concluye-consulta-sobre-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-mexico/">https://www.forbes.com.mx/concluye-consulta-sobre-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-mexico/</a>
Santa Lucía vence a Texcoco en la Consulta Nacional	A21	28-oct-18	<a href="https://a21.com.mx/aeropuertos/2018/10/28/santa-lucia-vence-texcoco-en-la-consulta-nacional">https://a21.com.mx/aeropuertos/2018/10/28/santa-lucia-vence-texcoco-en-la-consulta-nacional</a>
Adiós al NAIM: La opción de construir pistas en Santa Lucía gana en la consulta convocada por López Obrador	Animal Político	28-oct-18	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/10/consulta-aeropuerto-resultados-amlo-santa-lucia/">https://www.animalpolitico.com/2018/10/consulta-aeropuerto-resultados-amlo-santa-lucia/</a>
Santa Lucía gana en consulta nacional sobre NAIM	Forbes	28-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/santa-lucia-gana-en-consulta-nacional/">https://www.forbes.com.mx/santa-lucia-gana-en-consulta-nacional/</a>
NAIM: ¿cuánto lleva México gastado en el Nuevo Aeropuerto Internacional y qué pasará en Texcoco cuando AMLO lo cancele?	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46026759">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46026759</a>
Preocupa a Chong destino del NAIM	El Universal	29-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/cancelacion-en-texcoco-se-refleja-en-los-mercados-osorio-chong">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/cancelacion-en-texcoco-se-refleja-en-los-mercados-osorio-chong</a>
Según consulta, sólo Nuevo León votó por Texcoco para NAICM	El Universal	29-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/estados/segun-consulta-solo-nuevo-leon-voto-por-texcoco-para-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/estados/segun-consulta-solo-nuevo-leon-voto-por-texcoco-para-naicm</a>
Así fueron las reacciones a la cancelación del NAIM en Texcoco	Forbes	29-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/asi-fueron-las-reacciones-a-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/">https://www.forbes.com.mx/asi-fueron-las-reacciones-a-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/</a>
Nuevo Aeropuerto de México: AMLO confirma que su gobierno cancelará la construcción del aeródromo	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519</a>
López Obrador marca distancia con los empresarios mexicanos al cancelar el aeropuerto de Peña Nieto	El País	29-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/29/mexico/1540839874_744431.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/29/mexico/1540839874_744431.html</a>
México entierra la multimillonaria obra del nuevo aeropuerto	El País	29-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/29/mexico/1540777813_986218.html?autoplay=1">https://elpais.com/internacional/2018/10/29/mexico/1540777813_986218.html?autoplay=1</a>
Mensaje de AMLO sobre la cancelación del aeropuerto en Texcoco	Milenio	29-oct-18	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=3U9BSvPY1bw&amp;ab_channel=MILENIO">https://www.youtube.com/watch?v=3U9BSvPY1bw&amp;ab_channel=MILENIO</a>
NAIM: ¿cuánto lleva México gastado en el Nuevo Aeropuerto Internacional y qué pasará en Texcoco cuando AMLO lo cancele?	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46026759">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46026759</a>
Nuevo Aeropuerto de México: AMLO confirma que su gobierno cancelará la construcción del aeródromo	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519</a>
Según consulta, sólo Nuevo León votó por Texcoco para NAICM	El Universal	29-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/estados/segun-consulta-solo-nuevo-leon-voto-por-texcoco-para-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/estados/segun-consulta-solo-nuevo-leon-voto-por-texcoco-para-naicm</a>
Así fueron las reacciones a la cancelación del NAIM en Texcoco	Forbes	29-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/asi-fueron-las-reacciones-a-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/">https://www.forbes.com.mx/asi-fueron-las-reacciones-a-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/</a>
Nuevo Aeropuerto de México: AMLO confirma que su gobierno cancelará la construcción del aeródromo	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519#:~:text=El%20presidente%20electo%20de%20M%C3%A9xico,Internacional%20de%20M%C3%A9xico%20(NAIM).">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519#:~:text=El%20presidente%20electo%20de%20M%C3%A9xico,Internacional%20de%20M%C3%A9xico%20(NAIM).</a>
López Obrador marca distancia con los empresarios mexicanos al cancelar el aeropuerto de Peña Nieto	El País	29-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/29/mexico/1540839874_744431.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/29/mexico/1540839874_744431.html</a>
El peso, la Bolsa mexicana y los bonos del NAIM caen con fuerza	Expansión	29-oct-18	<a href="https://expansion.mx/economia/2018/10/25/la-bolsa-y-peso-mexicanos-la-consulta-sobre-el-naim">https://expansion.mx/economia/2018/10/25/la-bolsa-y-peso-mexicanos-la-consulta-sobre-el-naim</a>
Gana Santa Lucía para albergar nuevo aeropuerto	El Universal	29-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/arrasa-santa-lucia-en-consulta-de-amlo">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/arrasa-santa-lucia-en-consulta-de-amlo</a>
Santa Lucía gana con 748 mil votos; Texcoco: 311 mil 132	Excelsior	29-oct-18	<a href="https://www.excelsior.com.mx/nacional/santa-lucia-gana-con-748-mil-votos-texcoco-311-mil-132/1274771">https://www.excelsior.com.mx/nacional/santa-lucia-gana-con-748-mil-votos-texcoco-311-mil-132/1274771</a>

Consulta del NAIM fue legal y un éxito: Fundación Rosenblueth	Forbes	29-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/consulta-del-naim-fue-legal-y-exito-calderon-alzati-fundacion-rosenblueth/">https://www.forbes.com.mx/consulta-del-naim-fue-legal-y-exito-calderon-alzati-fundacion-rosenblueth/</a>
¿Qué dijo AMLO sobre cancelación de NAIM en Texcoco?	Milenio	29-oct-18	<a href="https://www.milenio.com/politica/que-dijo-amlo-sobre-cancelacion-de-naim-en-texcoco">https://www.milenio.com/politica/que-dijo-amlo-sobre-cancelacion-de-naim-en-texcoco</a>
Resultados consulta México Decide: mayoría de votantes rechaza construir el nuevo aeropuerto	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46015692">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46015692</a>
Nuevo Aeropuerto de México: AMLO confirma que su gobierno cancelará la construcción del aeródromo	BBC	29-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519</a>
Consulta del NAIM fue legal y un éxito: Fundación Rosenblueth	Forbes	29-oct-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/consulta-del-naim-fue-legal-y-exito-calderon-alzati-fundacion-rosenblueth/">https://www.forbes.com.mx/consulta-del-naim-fue-legal-y-exito-calderon-alzati-fundacion-rosenblueth/</a>
Santa Lucía gana con 748 mil votos; Texcoco: 311 mil 132	Excelsior	29-oct-18	<a href="https://www.excelsior.com.mx/nacional/santa-lucia-gana-con-748-mil-votos-texcoco-311-mil-132/1274771">https://www.excelsior.com.mx/nacional/santa-lucia-gana-con-748-mil-votos-texcoco-311-mil-132/1274771</a>
¿Es posible revertir el daño ambiental provocado por el aeropuerto de Texcoco?	El País	29-oct-18	<a href="https://verne.elpais.com/verne/2018/10/29/mexico/1540851939_216663.html">https://verne.elpais.com/verne/2018/10/29/mexico/1540851939_216663.html</a>
Consultar al pueblo	El País	30-oct-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/10/30/mexico/1540864041_263985.html">https://elpais.com/internacional/2018/10/30/mexico/1540864041_263985.html</a>
PIERDE TEXCOCO Y GANA SANTA LUCÍA EN LA CONSULTA NACIONAL DEL NAICM	La Jornada	30-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/pierde-texcoco/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/pierde-texcoco/</a>
Pronunciamiento del FPDT y Plataforma Organizativa vs NAIM tras cancelación del aeropuerto en Texcoco	Centros de medios libres	30-oct-18	<a href="https://www.centrodemedioslibres.org/2018/10/30/pronunciamiento-del-fpdt-y-plataforma-organizativa-vs-naim-tras-cancelacion-del-aeropuerto-en-texcoco/">https://www.centrodemedioslibres.org/2018/10/30/pronunciamiento-del-fpdt-y-plataforma-organizativa-vs-naim-tras-cancelacion-del-aeropuerto-en-texcoco/</a>
EL PRESUPUESTO 2019 INCLUIRÁ HASTA 120 MIL MDP POR CANCELACIÓN DEL NAIM	La Jornada	31-oct-18	<a href="https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/el-presupuesto-2019-incluire-hasta-120-mil-mdp-por-cancelacion-del-naim/">https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/el-presupuesto-2019-incluire-hasta-120-mil-mdp-por-cancelacion-del-naim/</a>
Millones, multas y empleos... ¿Cuál es el verdadero costo de cancelar el NAIM?	Expansión	31-oct-18	<a href="https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/31/millones-multas-y-empleos-cual-es-el-verdadero-costo-de-cancelar-el-naim">https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/31/millones-multas-y-empleos-cual-es-el-verdadero-costo-de-cancelar-el-naim</a>
Nuevo aeropuerto en CDMX: por qué es tan urgente un nuevo aeródromo para la ciudad con más conexiones aéreas de América Latina	BBC	31-oct-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46040866">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46040866</a>
El “interés general” y los contratos del NAIM	El Universal	31-oct-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/el-interes-general-y-los-contratos-del-naim">https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/el-interes-general-y-los-contratos-del-naim</a>
Millones, multas y empleos... ¿Cuál es el verdadero costo de cancelar el NAIM?	Expansión	31-oct-18	<a href="https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/31/millones-multas-y-empleos-cual-es-el-verdadero-costo-de-cancelar-el-naim">https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/31/millones-multas-y-empleos-cual-es-el-verdadero-costo-de-cancelar-el-naim</a>
¿Qué México decidió? Los votantes de la Consulta del NAIM	Nexos	01-nov-18	<a href="https://anticorruption.nexos.com.mx/?p=634">https://anticorruption.nexos.com.mx/?p=634</a>
Sin Coordenadas – La lucha permanente con América del Valle	Rompeviento Tv	01-nov-18	<a href="https://www.rompeviento.tv/sin-coordenadas-la-lucha-permanente-con-america-del-valle/">https://www.rompeviento.tv/sin-coordenadas-la-lucha-permanente-con-america-del-valle/</a>
El NAIM ya tiene su campaña en redes: convocan marcha en su favor	Forbes	02-nov-18	<a href="https://www.forbes.com.mx/el-naim-ya-tiene-su-campana-en-redes-convocan-marcha-en-su-favor/">https://www.forbes.com.mx/el-naim-ya-tiene-su-campana-en-redes-convocan-marcha-en-su-favor/</a>
La turbulenta semana en la que López Obrador canceló el aeropuerto de México	El País	03-nov-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/11/03/mexico/1541205186_993372.html">https://elpais.com/internacional/2018/11/03/mexico/1541205186_993372.html</a>
Desarrollar un sistema aeroportuario y evitar el mismo error	Nexos	06-nov-18	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2142">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2142</a>
Amagan con violar amparo para construir autopista del NAIM	La Jornada	07-nov-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/11/07/politica/012n1pol">https://www.jornada.com.mx/2018/11/07/politica/012n1pol</a>
Estados ricos, estados pobres: ¿quién votó por Texcoco y quién por Santa Lucía?	Expansión	11-nov-18	<a href="https://politica.expansion.mx/mexico/2018/11/11/estados-ricos-estados-pobres-quien-voto-por-texcoco-y-quien-por-santa-lucia">https://politica.expansion.mx/mexico/2018/11/11/estados-ricos-estados-pobres-quien-voto-por-texcoco-y-quien-por-santa-lucia</a>
Amenazan de muerte a dueña de casa que obstruye carretera del NAIM	La Jornada	11-nov-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2018/11/11/politica/010n3pol">https://www.jornada.com.mx/2018/11/11/politica/010n3pol</a>
Comienza marcha a favor de la construcción del nuevo aeropuerto	El Universal	11-nov-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/marchan-favor-de-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/marchan-favor-de-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco</a>



La marcha a favor del aeropuerto de México congrega a 5.000 personas	El País	12-nov-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/11/12/mexico/1541979305_897220.html">https://elpais.com/internacional/2018/11/12/mexico/1541979305_897220.html</a>
Mujer se niega abandonar su casa ubicada en trazo de la autopista Pirámides-Textcoco	El sol de Toluca	12-nov-18	<a href="https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/mujer-se-niega-abandonar-su-casa-ubicada-en-trazo-de-la-autopista-piramides-textcoco-piramides-textcoco-2655857.html">https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/mujer-se-niega-abandonar-su-casa-ubicada-en-trazo-de-la-autopista-piramides-textcoco-piramides-textcoco-2655857.html</a>
Llega a 'fecha fatal' NAIM con 37% de avance	El financiero	20-nov-18	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/obra-del-naim-tendra-avance-del-37-al-final-del-mes-gacm">https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/obra-del-naim-tendra-avance-del-37-al-final-del-mes-gacm</a>
Fundación Arturo Rosenblueth	AMLO	25-nov-18	<a href="https://lopezobrador.org.mx/temas/fundacion-arturo-rosenblueth/">https://lopezobrador.org.mx/temas/fundacion-arturo-rosenblueth/</a>
Ordenan a la SCT y Semarnat la devolución de tierras del Ejido de Tocuila	El sol de Toluca	26-nov-18	<a href="https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/ordenan-a-la-sct-y-semarnat-la-devolucion-de-tierras-del-ejido-de-tocuila-2719310.html">https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/ordenan-a-la-sct-y-semarnat-la-devolucion-de-tierras-del-ejido-de-tocuila-2719310.html</a>
Juez ordena devolución de tierras a campesinos despojados por el NAIM	La Jornada	26-nov-18	<a href="http://cencos.com.mx/2018/11/juez-ordena-devolucion-de-tierras-a-campesinos-despojados-por-el-naim/">http://cencos.com.mx/2018/11/juez-ordena-devolucion-de-tierras-a-campesinos-despojados-por-el-naim/</a>
Destrucción del lago Nabor Carrillo, crimen incalificable	El Universal	28-nov-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/11/28/destruccion-del-lago-nabor">https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/11/28/destruccion-del-lago-nabor</a>
¿QUÉ HACER CON LAS RUINAS DEL NUEVO AEROPUERTO EN TEXTCOCO?	Polemón	28-nov-18	<a href="https://polemon.mx/que-hacer-con-las-ruinas-del-nuevo-aeropuerto-en-textcoco/">https://polemon.mx/que-hacer-con-las-ruinas-del-nuevo-aeropuerto-en-textcoco/</a>
Autopista Pirámides Textcoco	El Universal	03-dic-18	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/tag/autopista-piramides-textcoco">https://www.eluniversal.com.mx/tag/autopista-piramides-textcoco</a>
Ejidatarios confían en recuperar tierras	La Jornada	03-dic-18	<a href="https://www.jornada.com.mx/2016/04/24/estados/023n1est">https://www.jornada.com.mx/2016/04/24/estados/023n1est</a>
México, optimista ante la compra de bonos del nuevo aeropuerto	El País	05-dic-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/12/05/mexico/1543965939_625792.html">https://elpais.com/internacional/2018/12/05/mexico/1543965939_625792.html</a>
La importancia de los bonos del nuevo aeropuerto	Nexos	06-dic-18	<a href="https://www.nexos.com.mx/?p=40378">https://www.nexos.com.mx/?p=40378</a>
AMLO: ¿por qué siguen las obras del aeropuerto de Textcoco en México si el presidente anunció su cancelación?	BBC	07-dic-18	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46478636">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46478636</a>
Sindicato manipulado desde GACM controló negocio multimillonario de aeropuerto en Textcoco	Aritegui Noticias Cesar Enrique Pineda	09-dic-18	<a href="https://aristeginoticias.com/0912/mexico/sindicato-manipulado-desde-gacm-controlo-negocio-multimillonario-de-aeropuerto-en-textcoco/">https://aristeginoticias.com/0912/mexico/sindicato-manipulado-desde-gacm-controlo-negocio-multimillonario-de-aeropuerto-en-textcoco/</a>
La batalla del aeropuerto. Elementos para un balance político.	Excelsior	10-dic-18	<a href="https://enriquepineda.info/la-batalla-del-aeropuerto-elementos-para-un-balance-politico/">https://enriquepineda.info/la-batalla-del-aeropuerto-elementos-para-un-balance-politico/</a>
Consulta sesgada	Excelsior	15-dic-18	<a href="https://www.excelsior.com.mx/opinion/javier-aporicio/consulta-sesgada/1274017">https://www.excelsior.com.mx/opinion/javier-aporicio/consulta-sesgada/1274017</a>
Otra razón para el aeropuerto	El País	19-dic-18	<a href="https://elpais.com/internacional/2018/12/20/mexico/1545268746_272865.html">https://elpais.com/internacional/2018/12/20/mexico/1545268746_272865.html</a>
AMLO le 'responde' a Meade y defiende proyecto de Santa Lucía	El financiero	28-dic-18	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/amlo-responde-a-meade-si-habra-ahorro-con-aeropuerto-en-santa-lucia">https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/amlo-responde-a-meade-si-habra-ahorro-con-aeropuerto-en-santa-lucia</a>
Versión estenográfica de la conferencia de prensa matutina del presidente Andrés Manuel López Obrador	AMLO	28-dic-18	<a href="https://lopezobrador.org.mx/2018/12/28/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-13/">https://lopezobrador.org.mx/2018/12/28/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-13/</a>
Gobierno de Peña gastó 102 mdp en tres años para promocionar en medios el NAIM	Animal Político	02-ene-19	<a href="https://www.animalpolitico.com/2019/01/peña-gasto-promocion-naim-textcoco-aeropuerto/">https://www.animalpolitico.com/2019/01/peña-gasto-promocion-naim-textcoco-aeropuerto/</a>
Trabajos en Textcoco por NAIM continúan, pese a que SCT dijo que concluyeron	Milenio	03-ene-19	<a href="https://www.milenio.com/politica/continuan-trabajos-en-textcoco-por-naim">https://www.milenio.com/politica/continuan-trabajos-en-textcoco-por-naim</a>
Gobierno de López Obrador suspende oficialmente las obras del nuevo aeropuerto en Textcoco	El Economista	03-ene-19	<a href="https://www.economista.com.mx/empresas/Gobierno-de-Lopez-Obrador-suspende-oficialmente-las-obras-del-nuevo-aeropuerto-en-Textcoco-20190103-0008.html">https://www.economista.com.mx/empresas/Gobierno-de-Lopez-Obrador-suspende-oficialmente-las-obras-del-nuevo-aeropuerto-en-Textcoco-20190103-0008.html</a>
Conoce el oficio que ordena concluir la construcción del NAIM	Expansión	03-ene-19	<a href="https://obras.expansion.mx/infraestructura/2019/01/03/conoce-el-oficio-que-ordena-concluir-la-construccion-del-naim">https://obras.expansion.mx/infraestructura/2019/01/03/conoce-el-oficio-que-ordena-concluir-la-construccion-del-naim</a>
Barda perimetral del NAIM en Textcoco puede ser trasladada a Santa Lucía para su reuso: GACM	Aristegui N	04-ene-19	<a href="https://aristeginoticias.com/0401/mexico/barda-perimetral-del-naim-en-textcoco-puede-trasladada-a-santa-lucia-para-su-reuso-gacm/">https://aristeginoticias.com/0401/mexico/barda-perimetral-del-naim-en-textcoco-puede-trasladada-a-santa-lucia-para-su-reuso-gacm/</a>

Texcoco: cancelan definitivamente la construcción del nuevo aeropuerto de México	BBC News	04-ene-19	<a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46765590">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46765590</a>
Anuncian muerte oficial del Nuevo Aeropuerto Internacional de México	La Jornada El	04-ene-19	<a href="https://www.jornada.com.mx/2019/01/04/politica/004n1pol">https://www.jornada.com.mx/2019/01/04/politica/004n1pol</a>
Deuda del NAIM tardará 20 años en pagarse	Economista	06-ene-19	<a href="https://www.economista.com.mx/mercados/Deuda-del-NAIM-tardara-20-anos-en-pagarse-20190106-0038.html">https://www.economista.com.mx/mercados/Deuda-del-NAIM-tardara-20-anos-en-pagarse-20190106-0038.html</a>
Texcoco dijo no	De memoria	07-ene-19	<a href="https://www.dememoria.mx/politica/texcoco-el-aeropuerto-que-no-fue/">https://www.dememoria.mx/politica/texcoco-el-aeropuerto-que-no-fue/</a>
Aeropuerto de Texcoco: cancelan los trabajos tras 4 años de obras	Reportur	07-ene-19	<a href="https://www.reportur.com/mexico/2019/01/07/cancela-definitivamente-gobierno-mexico-construccion-del-nuevo-aeropuerto/">https://www.reportur.com/mexico/2019/01/07/cancela-definitivamente-gobierno-mexico-construccion-del-nuevo-aeropuerto/</a>
"Veo escepticismo por los errores que ha cometido el gobierno", señala Romo	El Universal	08-ene-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/veo-escepticismo-por-los-errores-que-ha-cometido-el-gobierno-senala-romo">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/veo-escepticismo-por-los-errores-que-ha-cometido-el-gobierno-senala-romo</a>
Tenedores de bonos del NAIM serán liquidados el 28 de febrero: GACM	Forbes	12-feb-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/tenedores-de-bonos-del-naim-seran-liquidados-el-28-de-febrero-gacm/">https://www.forbes.com.mx/tenedores-de-bonos-del-naim-seran-liquidados-el-28-de-febrero-gacm/</a>
Tendrá Área Metropolitana Red Aeroportuaria Con Doble De Capacidad A Texcoco Y Menor Inversión	Gobierno de México	18-feb-19	<a href="https://www.gob.mx/sectur/prensa/tendra-area-metropolitana-red-aeroportuaria-con-doble-de-capacidad-a-texcoco-y-menor-inversion?idiom=es-MX">https://www.gob.mx/sectur/prensa/tendra-area-metropolitana-red-aeroportuaria-con-doble-de-capacidad-a-texcoco-y-menor-inversion?idiom=es-MX</a>
Auditoría revela daño financiero e incapacidad técnica de Sedena en barda del NAIM	Forbes	20-feb-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/auditoria-revela-dano-financiero-e-incapacidad-tecnica-de-sedena-en-barda-del-naim/">https://www.forbes.com.mx/auditoria-revela-dano-financiero-e-incapacidad-tecnica-de-sedena-en-barda-del-naim/</a>
Recompra de los Títulos invertidos por las AFORES en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Gobierno de México	04-mar-19	<a href="https://www.gob.mx/consar/articulos/recompra-de-los-titulos-invertidos-por-las-afores-en-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es">https://www.gob.mx/consar/articulos/recompra-de-los-titulos-invertidos-por-las-afores-en-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es</a>
Afores recuperan el 99% de la inversión en nuevo aeropuerto	Gobierno de México	14-mar-19	<a href="https://www.gob.mx/pensionssste/prensa/afores-recuperan-el-99-de-la-inversion-en-nuevo-aeropuerto?idiom=es">https://www.gob.mx/pensionssste/prensa/afores-recuperan-el-99-de-la-inversion-en-nuevo-aeropuerto?idiom=es</a>
Empresa PINFRA ingresa ilegal y violentamente en tierras ejidales para construcción de autopista Tuxpan-México	Radio Zapatista	26-mar-19	<a href="https://radiozapatista.org/?p=31118">https://radiozapatista.org/?p=31118</a>
Cancelar la construcción del Aeropuerto Internacional de Texcoco, fue la mejor decisión: Jiménez Esprú	Gobierno de México	09-abr-19	<a href="https://www.gob.mx/sct/prensa/cancelar-la-construccion-del-aeropuerto-internacional-de-texcoco-fue-la-mejor-decision-jimenez-espru">https://www.gob.mx/sct/prensa/cancelar-la-construccion-del-aeropuerto-internacional-de-texcoco-fue-la-mejor-decision-jimenez-espru</a>
Nuevo Aeropuerto, entre el ecocidio, la venganza y el conflicto de interés	Contralinea	11-abr-19	<a href="https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2018/04/11/nuevo-aeropuerto-entre-el-ecocidio-la-venganza-y-el-conflicto-de-interes/">https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2018/04/11/nuevo-aeropuerto-entre-el-ecocidio-la-venganza-y-el-conflicto-de-interes/</a>
¿Por qué gobierno de AMLO canceló NAIM? SCT lo explica	Milenio	26-abr-19	<a href="https://www.milenio.com/negocios/naim-las-razones-por-las-que-gobierno-de-amlo-lo-cancelo">https://www.milenio.com/negocios/naim-las-razones-por-las-que-gobierno-de-amlo-lo-cancelo</a>
Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco	Gobierno de México	26-abr-19	<a href="https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco">https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco</a>
Jiménez Esprú explica las 'irregularidades' que llevaron a la cancelación del NAIM	El Financiero	26-abr-19	<a href="https://elfinanciero.com.mx/nacional/jimenez-espru-explica-las-irregularidades-que-llevaron-a-la-cancelacion-del-naim">https://elfinanciero.com.mx/nacional/jimenez-espru-explica-las-irregularidades-que-llevaron-a-la-cancelacion-del-naim</a>
El Gobierno exhibe, en un amplio informe, la presunta "ingeniería para defraudar" con el NAIM	Sin embargo	26-abr-19	<a href="https://www.sinembargo.mx/26-04-2019/3571759">https://www.sinembargo.mx/26-04-2019/3571759</a>
Versión stenográfica de la conferencia de prensa matutina del presidente Andrés Manuel López Obrador	AMLO	26-abr-19	<a href="https://lopezobrador.org.mx/temas/aeropuerto/">https://lopezobrador.org.mx/temas/aeropuerto/</a>
Detallan sistema aeroportuario alternativo a cancelación del NAIM Texcoco	AMLO	26-abr-19	<a href="https://lopezobrador.org.mx/2019/04/26/detallan-sistema-aeroportuario-alternativo-a-cancelacion-del-naim-texcoco/">https://lopezobrador.org.mx/2019/04/26/detallan-sistema-aeroportuario-alternativo-a-cancelacion-del-naim-texcoco/</a>
"Error gravísimo", el proyecto de construir el aeropuerto en Texcoco: Jiménez Esprú	Gobierno de México	26-abr-19	<a href="https://www.gob.mx/sct/prensa/error-gravisimo-el-proyecto-de-construir-el-aeropuerto-en-texcoco-jimenez-espru">https://www.gob.mx/sct/prensa/error-gravisimo-el-proyecto-de-construir-el-aeropuerto-en-texcoco-jimenez-espru</a>
¿Por qué gobierno de AMLO canceló NAIM? SCT lo explica	Milenio	26-abr-19	<a href="https://www.milenio.com/negocios/naim-las-razones-por-las-que-gobierno-de-amlo-lo-cancelo">https://www.milenio.com/negocios/naim-las-razones-por-las-que-gobierno-de-amlo-lo-cancelo</a>
Jiménez Esprú explica las 'irregularidades' que llevaron a la cancelación del NAIM	El Financiero	26-abr-19	<a href="https://elfinanciero.com.mx/nacional/jimenez-espru-explica-las-irregularidades-que-llevaron-a-la-cancelacion-del-naim">https://elfinanciero.com.mx/nacional/jimenez-espru-explica-las-irregularidades-que-llevaron-a-la-cancelacion-del-naim</a>

El Gobierno exhibe, en un amplio informe, la presunta “ingeniería para defraudar” con el NAIM	Sin Embargo	26-abr-19	<a href="https://www.sinembargo.mx/26-04-2019/3571759">https://www.sinembargo.mx/26-04-2019/3571759</a>
Detallan sistema aeroportuario alternativo a cancelación del NAIM Texcoco	AMLO	26-abr-19	<a href="https://lopezobrador.org.mx/2019/04/26/detallan-sistema-aeroportuario-alternativo-a-cancelacion-del-naim-texcoco/">https://lopezobrador.org.mx/2019/04/26/detallan-sistema-aeroportuario-alternativo-a-cancelacion-del-naim-texcoco/</a>
AMLO presenta hoy proyecto del nuevo aeropuerto de Santa Lucía	El Economista	28-abr-19	<a href="https://www.economista.com.mx/empresas/AMLO-presenta-hoy-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-de-Santa-Lucia-20190428-0080.html">https://www.economista.com.mx/empresas/AMLO-presenta-hoy-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-de-Santa-Lucia-20190428-0080.html</a>
López Obrador se apoya en el Ejército para construir el nuevo aeropuerto de México	El País	29-abr-19	<a href="https://elpais.com/internacional/2019/04/29/mexico/1556561933_265533.html">https://elpais.com/internacional/2019/04/29/mexico/1556561933_265533.html</a>
Más de 4.000 millones en deuda para un aeropuerto que no se construirá	El País	29-abr-19	<a href="https://elpais.com/internacional/2019/04/29/mexico/1556556161_804392.html">https://elpais.com/internacional/2019/04/29/mexico/1556556161_804392.html</a>
Estas son las diferencias entre el proyecto de aeropuertos de AMLO y el NAIM	Expansión	29-abr-19	<a href="https://expansion.mx/empresas/2019/04/29/diferencias-entre-proyecto-de-aeropuertos-de-amlo-y-naim">https://expansion.mx/empresas/2019/04/29/diferencias-entre-proyecto-de-aeropuertos-de-amlo-y-naim</a>
Presentan en México plan para nuevo aeropuerto internacional	TeleSur	29-abr-19	<a href="https://www.telesurtv.net/news/mexico-amlo-construccion-aeropuerto-internacional-felipe-angeles-20190429-0037.html">https://www.telesurtv.net/news/mexico-amlo-construccion-aeropuerto-internacional-felipe-angeles-20190429-0037.html</a>
Una ciudad en un lago: la historia político-ecológica de la Ciudad de México	Nexos	07-may-19	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2336">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2336</a>
Trabajadores desmantelan obras del NAIM, pero no hay un plan para el terreno en Texcoco	Animal Político	08-may-19	<a href="https://www.animalpolitico.com/2019/05/naim-obras-desmantelan-terreno-texcoco/">https://www.animalpolitico.com/2019/05/naim-obras-desmantelan-terreno-texcoco/</a>
Santa Lucía y los aeropuertos “Benito Juárez” y Toluca serán cada uno un centro de distribución de pasajeros: JJE	Gobierno de México	09-may-19	<a href="https://www.gob.mx/sct/prensa/santa-lucia-y-los-aeropuertos-benito-juarez-y-toluca-seran-cada-uno-un-centro-de-distribucion-de-pasajeros-jje?idiom=es">https://www.gob.mx/sct/prensa/santa-lucia-y-los-aeropuertos-benito-juarez-y-toluca-seran-cada-uno-un-centro-de-distribucion-de-pasajeros-jje?idiom=es</a>
Siete riesgos y problemas que enfrenta la construcción del Nuevo Aeropuerto de la CDMX	Animal Político	17-may-19	<a href="https://www.animalpolitico.com/2018/05/aeropuerto-nuevo-riesgos-problemas/">https://www.animalpolitico.com/2018/05/aeropuerto-nuevo-riesgos-problemas/</a>
Rehabilitación del Lago Texcoco	Gobierno de México	17-may-19	<a href="https://www.gob.mx/semarnat/articulos/rehabilitacion-del-lago-texcoco?idiom=es">https://www.gob.mx/semarnat/articulos/rehabilitacion-del-lago-texcoco?idiom=es</a>
Proyecto prioritario: Rehabilitación del lago Texcoco	Gobierno de México	30-may-19	<a href="https://www.gob.mx/conagua/articulos/rehabilitacion-del-lago-texcoco-202165">https://www.gob.mx/conagua/articulos/rehabilitacion-del-lago-texcoco-202165</a>
Conferencia de prensa del presidente Andrés Manuel López Obrador, del 4 de junio de 2019	Gobierno México	04-jun-19	<a href="https://www.gob.mx/presidencia/prensa/conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-4-de-junio-de-2019-202941?idiom=en">https://www.gob.mx/presidencia/prensa/conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-4-de-junio-de-2019-202941?idiom=en</a>
El plan secreto para rescatar el aeropuerto de texcoco	El Universal	17-jun-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/columna/mario-maldonado/cartera/el-plan-secreto-para-rescatar-el-aeropuerto-de-texcoco">https://www.eluniversal.com.mx/columna/mario-maldonado/cartera/el-plan-secreto-para-rescatar-el-aeropuerto-de-texcoco</a>
Nada nos detendrá para construir Santa Lucía, asegura Grupo Aeroportuario	Forbes	17-jun-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/nada-nos-detendra-para-construir-santa-lucia-asegura-grupo-aeroportuario/">https://www.forbes.com.mx/nada-nos-detendra-para-construir-santa-lucia-asegura-grupo-aeroportuario/</a>
El estudio de la UNAM señala desde 2018, efectivamente, que el NAIM se hunde, como dice AMLO	Sin embargo	17-jun-19	<a href="https://www.sinembargo.mx/17-06-2019/3598086">https://www.sinembargo.mx/17-06-2019/3598086</a>
Registran marca del NAICM para poder comercializarla en negocios	El Universal	19-jun-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/registran-marca-del-naicm-para-poder-comercializarla-en-negocios">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/registran-marca-del-naicm-para-poder-comercializarla-en-negocios</a>
Detectan deficiencias en estudio de impacto ambiental en Santa Lucía	Forbes	19-jun-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/detectan-deficiencias-en-estudio-de-impacto-ambiental-en-santa-lucia/">https://www.forbes.com.mx/detectan-deficiencias-en-estudio-de-impacto-ambiental-en-santa-lucia/</a>
El nuevo aeropuerto de Ciudad de México es un desastre ambiental: hagamos un parque en su lugar	Magent	23-jun-19	<a href="https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/nuevo-aeropuerto-ciudad-mexico-desastre-ambiental-hagamos-parque-su-lugar">https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/nuevo-aeropuerto-ciudad-mexico-desastre-ambiental-hagamos-parque-su-lugar</a>
Deuda de Texcoco, una carga de 19 años	El Universal	24-jun-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/aeropuerto-de-texcoco-deja-deuda-19-anos-con-cargo-pasajeros">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/aeropuerto-de-texcoco-deja-deuda-19-anos-con-cargo-pasajeros</a>
Constructoras del cancelado NAIM presentaron demandas	El Economista	01-jul-19	<a href="https://www.economista.com.mx/empresas/Constructoras-del-cancelado-NAIM-presentaron-demandas-20190702-0019.html">https://www.economista.com.mx/empresas/Constructoras-del-cancelado-NAIM-presentaron-demandas-20190702-0019.html</a>
Las lluvias comenzaron y el sistema de bombeo no funcionaba; se inundan pilotes en NAIM (FOTO)	Sin Embargo	05-jul-19	<a href="https://www.sinembargo.mx/05-07-2019/3608366">https://www.sinembargo.mx/05-07-2019/3608366</a>

Resistencia. Pobladores, contra Santa Lucía	El Universal	07-jul-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/grupos-originarios-mantienen-resistencia-contra-santa-lucia">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/grupos-originarios-mantienen-resistencia-contra-santa-lucia</a>
Cancelación del NAIM no fue por corrupción: Jiménez Esprú	Forbes	15-jul-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/cancelacion-del-naim-no-fue-por-corrupcion-jimenez-espru/">https://www.forbes.com.mx/cancelacion-del-naim-no-fue-por-corrupcion-jimenez-espru/</a>
Lluvias dejan inundación en NAIM	Milenio	19-jul-19	<a href="https://www.milenio.com/politica/lluvias-dejan-inundacion-en-naim">https://www.milenio.com/politica/lluvias-dejan-inundacion-en-naim</a>
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México compró material innecesario para NAICM	Contra línea	24-jul-19	<a href="https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/07/24/grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico-compro-material-innecesario-para-naicm/">https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/07/24/grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico-compro-material-innecesario-para-naicm/</a>
Finiquitan contrato para construcción de edificio terminal del Aeropuerto de Texcoco	El Universal	26-jul-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finiquitan-contrato-para-construccion-de-edificio-terminal-del-aeropuerto-de-texcoco">https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finiquitan-contrato-para-construccion-de-edificio-terminal-del-aeropuerto-de-texcoco</a>
Liquidada, deuda por cancelación del aeropuerto de Texcoco: AMLO	Noticieros Televisa	27-jul-19	<a href="https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/amlo-liquidada-deuda-cancelar-aeropuerto-texcoco/">https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/amlo-liquidada-deuda-cancelar-aeropuerto-texcoco/</a>
Gobierno finiquita deuda del NAIM	Dinero en imagen	27-jul-19	<a href="https://www.dineroenimagen.com/economia/gobierno-finiquita-deuda-del-naim/112486">https://www.dineroenimagen.com/economia/gobierno-finiquita-deuda-del-naim/112486</a>
Ya se pagó la deuda por cancelación del NAIM: López Obrador	Forbes	27-jul-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/ya-se-pago-la-deuda-por-cancelacion-del-naim-lopez-obrador/">https://www.forbes.com.mx/ya-se-pago-la-deuda-por-cancelacion-del-naim-lopez-obrador/</a>
Deuda por cancelación de aeropuerto de Texcoco está liquidada, afirma AMLO	Proceso	27-jul-19	<a href="https://www.proceso.com.mx/nacional/2019/7/27/deuda-por-cancelacion-de-aeropuerto-de-texcoco-esta-liquidada-afirma-amlo-228714.html">https://www.proceso.com.mx/nacional/2019/7/27/deuda-por-cancelacion-de-aeropuerto-de-texcoco-esta-liquidada-afirma-amlo-228714.html</a>
Concluye pago por cancelación de aeropuerto en Texcoco, anuncia presidente López Obrador; ahorramos 100 mil mdp	Gobierno de México	27-jul-19	<a href="https://www.gob.mx/presidencia/prensa/concluye-pago-por-cancelacion-de-aeropuerto-en-texcoco-anuncia-presidente-lopez-obrador-ahorramos-100-mil-mdp?idiom=en">https://www.gob.mx/presidencia/prensa/concluye-pago-por-cancelacion-de-aeropuerto-en-texcoco-anuncia-presidente-lopez-obrador-ahorramos-100-mil-mdp?idiom=en</a>
Concluye pago por cancelación de aeropuerto en Texcoco, anuncia presidente López Obrador; ahorramos 100 mil mdp	Gobierno de México	27-jul-19	<a href="https://www.gob.mx/presidencia/prensa/concluye-pago-por-cancelacion-de-aeropuerto-en-texcoco-anuncia-presidente-lopez-obrador-ahorramos-100-mil-mdp">https://www.gob.mx/presidencia/prensa/concluye-pago-por-cancelacion-de-aeropuerto-en-texcoco-anuncia-presidente-lopez-obrador-ahorramos-100-mil-mdp</a>
Plazo de deuda del NAIM bajó de 30 a 19 años	El Economista	11-ago-19	<a href="https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Plazo-de-deuda-del-NAIM-bajo-de-30-a-19-anos-20190812-0010.html">https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Plazo-de-deuda-del-NAIM-bajo-de-30-a-19-anos-20190812-0010.html</a>
El oscuro legado del Nuevo Aeropuerto	El País	12-ago-19	<a href="https://elpais.com/especiales/2018/nuevo-aeropuerto-mexico/#up1">https://elpais.com/especiales/2018/nuevo-aeropuerto-mexico/#up1</a>
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México finiquita contratos del edificio del Centro Intermodal de Transporte Terrestre	Gobierno de México	12-ago-19	<a href="https://www.gob.mx/sct/prensa/grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico-finiquita-contratos-del-edificio-del-centro-intermodal-de-transporte-terrestre?idiom=es">https://www.gob.mx/sct/prensa/grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico-finiquita-contratos-del-edificio-del-centro-intermodal-de-transporte-terrestre?idiom=es</a>
Still not defined whether Mexibus will connect airports	El Universal	15-ago-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/english/still-not-defined-whether-mexibus-will-connect-airports">https://www.eluniversal.com.mx/english/still-not-defined-whether-mexibus-will-connect-airports</a>
Santa Lucía va y no se retrasará, afirma López Obrador ante amparos	Forbes	16-ago-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/santa-lucia-va-y-no-se-retrasara-afirma-lopez-obrador-ante-amparos/">https://www.forbes.com.mx/santa-lucia-va-y-no-se-retrasara-afirma-lopez-obrador-ante-amparos/</a>
Consulta aquí todos los documentos sobre el Nuevo Aeropuerto	Aritegui Noticias	17-ago-19	<a href="https://aristeguinoticias.com/1708/mexico/consulta-aqui-todos-los-documentos-sobre-el-nuevo-aeropuerto/">https://aristeguinoticias.com/1708/mexico/consulta-aqui-todos-los-documentos-sobre-el-nuevo-aeropuerto/</a>
El impacto ambiental del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Nexos	21/08/19	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2035">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2035</a>
Costo de cancelar el NAIM queda en 71,000 millones de pesos: SCT	El Economista	28-ago-19	<a href="https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Costo-de-cancelar-el-NAIM-queda-en-71000-millones-de-pesos-SCT-20190828-0057.html">https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Costo-de-cancelar-el-NAIM-queda-en-71000-millones-de-pesos-SCT-20190828-0057.html</a>
Termina la concesión del NAICM otorgada al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México	Gobierno de México	28-ago-19	<a href="https://www.gob.mx/sct/prensa/termina-la-concesion-del-naicm-otorgada-al-grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es">https://www.gob.mx/sct/prensa/termina-la-concesion-del-naicm-otorgada-al-grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es</a>
Cancelar aeropuerto de Texcoco, la mejor decisión, asegura AMLO	El Universal	01-sep-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/cancelar-aeropuerto-de-texcoco-la-mejor-decision-asegura-amlo">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/cancelar-aeropuerto-de-texcoco-la-mejor-decision-asegura-amlo</a>
Conferencia de prensa del presidente Andrés Manuel López Obrador del 3 de enero de 2019	Gobierno de México	03-sep-19	<a href="https://www.gob.mx/presidencia/prensa/conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-3-de-enero-de-2019">https://www.gob.mx/presidencia/prensa/conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-3-de-enero-de-2019</a>
“Manos a la Cuenca”	La Jornada	21-sep-19	<a href="https://www.jornada.com.mx/2019/09/21/cam-manos.html">https://www.jornada.com.mx/2019/09/21/cam-manos.html</a>

La mitad de las minas del NAIM fueron ilegales	El Universal	23-sep-19	<a href="https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/?fbclid=IwAR2bbZSC8fa4qtAvG3nii12nQztWrHT6NcyjEzfb1iUo79SuH0L3uqLGTfY">https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/?fbclid=IwAR2bbZSC8fa4qtAvG3nii12nQztWrHT6NcyjEzfb1iUo79SuH0L3uqLGTfY</a>
Minas para construir Nuevo Aeropuerto eran ilegales	El Universal	23-sep-19	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/minas-para-construir-nuevo-aeropuerto-eran-ilegales?fbclid=IwAR15bEEajHD2K0dv0okNGM2434UC5igVq_AVyKlyVUpLEeOOKvgrfKfo8xs">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/minas-para-construir-nuevo-aeropuerto-eran-ilegales?fbclid=IwAR15bEEajHD2K0dv0okNGM2434UC5igVq_AVyKlyVUpLEeOOKvgrfKfo8xs</a>
Las consecuencias: Deforestación, sequías y tolvaneras	El Universal	23-sep-19	<a href="https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/ambientales.html">https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/ambientales.html</a>
Los beneficiados: Empresarios, políticos y un narco	El Universal	23-sep-19	<a href="https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/culpables.html">https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/culpables.html</a>
Colectivo No Más Derroches aclara: construcción de aeropuerto en Santa Lucía aún no tiene 'luz verde'	El financiero	25-sep-19	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/colectivo-no-mas-derroches-aclara-construccion-de-aeropuerto-en-santa-lucia-aun-no-tiene-luz-verde">https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/colectivo-no-mas-derroches-aclara-construccion-de-aeropuerto-en-santa-lucia-aun-no-tiene-luz-verde</a>
Juez da 'luz verde' a la construcción del aeropuerto de Santa Lucía	Forbes	25-sep-19	<a href="https://www.forbes.com.mx/juez-da-luz-verde-a-la-construccion-del-aeropuerto-de-santa-lucia/">https://www.forbes.com.mx/juez-da-luz-verde-a-la-construccion-del-aeropuerto-de-santa-lucia/</a>
Auditoría revela daño financiero e incapacidad técnica de Sedena en barda del NAIM	Forbes	20-feb-20	<a href="https://www.forbes.com.mx/auditoria-revela-dano-financiero-e-incapacidad-tecnica-de-sedena-en-barda-del-naim/">https://www.forbes.com.mx/auditoria-revela-dano-financiero-e-incapacidad-tecnica-de-sedena-en-barda-del-naim/</a>
Lo que voló en el NAIM no fueron aviones, fue el dinero: 2 mil 864 millones en 2018, revela la ASF	Sin embargo	22-feb-20	<a href="https://www.sinembargo.mx/22-02-2020/3735052">https://www.sinembargo.mx/22-02-2020/3735052</a>
Aeropuerto en Texcoco: nuevo proyecto, viejos conflictos	Proceso	14-mar	<a href="https://www.proceso.com.mx/398314/puerto-aereo-en-texcoco-nuevo-proyecto-viejos-conflictos">https://www.proceso.com.mx/398314/puerto-aereo-en-texcoco-nuevo-proyecto-viejos-conflictos</a>
Conagua da primer paso para comenzar con el Parque Ecológico Lago de Texcoco donde se construiría NAIM	infobae	23-abr-20	<a href="https://www.infobae.com/america/mexico/2020/04/23/conagua-da-primer-paso-para-comenzar-con-el-parque-ecologico-lago-de-texcoco-donde-se-construira-naim/">https://www.infobae.com/america/mexico/2020/04/23/conagua-da-primer-paso-para-comenzar-con-el-parque-ecologico-lago-de-texcoco-donde-se-construira-naim/</a>
El pago a los inversionistas de bonos por el aeropuerto de Texcoco está garantizado	Gobierno de México	11-may-20	<a href="https://www.gob.mx/sct/prensa/el-pago-a-los-inversionistas-de-bonos-por-el-aeropuerto-de-texcoco-esta-garantizado">https://www.gob.mx/sct/prensa/el-pago-a-los-inversionistas-de-bonos-por-el-aeropuerto-de-texcoco-esta-garantizado</a>
Ponen en marcha el Centro Estratégico de Recuperación Industrial de Oriente en Chimalhuacán	8 columnas	18-may-20	<a href="https://8columnas.com.mx/al-instante/ponen-en-marcha-en-centro-estrategico-de-recuperacion-industrial-de-oriente-en-chimalhuacan/">https://8columnas.com.mx/al-instante/ponen-en-marcha-en-centro-estrategico-de-recuperacion-industrial-de-oriente-en-chimalhuacan/</a>
Sí se construirá parque ecológico en terreno del NAICM, en Texcoco	Contralínea	25-jun-20	<a href="https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2020/06/25/si-se-construira-parque-ecologico-en-terreno-del-naicm-en-texcoco/">https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2020/06/25/si-se-construira-parque-ecologico-en-terreno-del-naicm-en-texcoco/</a>
Así avanzan las obras del aeropuerto de Santa Lucía	Milenio	27-jul-20	<a href="https://www.milenio.com/negocios/aeropuerto-santa-lucia-amlo-actualiza-avance-obras">https://www.milenio.com/negocios/aeropuerto-santa-lucia-amlo-actualiza-avance-obras</a>
Cancelación del aeropuerto	Nexos	01-ago-20	<a href="https://www.nexos.com.mx/?p=49061">https://www.nexos.com.mx/?p=49061</a>
Tomar parecer a pueblos indígenas ante grandes proyectos, acto de justicia	La Jornada	08-ago-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/2020/08/08/politica/011n1pol">https://www.jornada.com.mx/2020/08/08/politica/011n1pol</a>
“Sí hay patos”; dice AMLO tras mostrar terrenos inundados del NAIM en Texcoco (+video)	24 horas	25-ago-20	<a href="https://www.24-horas.mx/2020/08/25/si-hay-patos-dice-amlo-tras-mostrar-terrenos-inundados-del-naim-en-texcoco-video/">https://www.24-horas.mx/2020/08/25/si-hay-patos-dice-amlo-tras-mostrar-terrenos-inundados-del-naim-en-texcoco-video/</a>
Apertura del Parque Ecológico de Texcoco será en 2021: gobierno	La Jornada	25-ago-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/08/25/apertura-del-parque-ecologico-de-texcoco-sera-en-2021-8524.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/08/25/apertura-del-parque-ecologico-de-texcoco-sera-en-2021-8524.html</a>
Presenta Conagua avances y alcances del proyecto Parque Ecológico Lago de Texcoco	Gobierno de México	25-ago-20	<a href="https://www.gob.mx/conagua/prensa/presenta-conagua-avances-y-alcances-del-proyecto-parque-ecologico-lago-de-texcoco?tab=">https://www.gob.mx/conagua/prensa/presenta-conagua-avances-y-alcances-del-proyecto-parque-ecologico-lago-de-texcoco?tab=</a>
Apertura del Parque Ecológico de Texcoco será en 2021: gobierno	La Jornada	25-ago-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/08/25/apertura-del-parque-ecologico-de-texcoco-sera-en-2021-8524.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/08/25/apertura-del-parque-ecologico-de-texcoco-sera-en-2021-8524.html</a>
Proyecto en Lago de Texcoco no garantiza la conservación ecológica: pobladores	El Universal	26-ago-20	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/proyecto-en-lago-de-texcoco-no-garantiza-la-conservacion-ecologica-pobladores">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/proyecto-en-lago-de-texcoco-no-garantiza-la-conservacion-ecologica-pobladores</a>
¿Y los daños que provocó la obra fallida del NAIM? ¿Nadie los va a reparar?: Habitantes de Texcoco	Sin embargo	26-ago-20	<a href="https://www.sinembargo.mx/26-08-2020/3848686">https://www.sinembargo.mx/26-08-2020/3848686</a>
Frente de Atenco rechaza el proyecto de AMLO para el Lago de Texcoco	Proceso	26-ago-20	<a href="https://www.proceso.com.mx/645274/frente-de-atenco-rechaza-el-proyecto-de-amlo-para-el-lago-de-texcoco">https://www.proceso.com.mx/645274/frente-de-atenco-rechaza-el-proyecto-de-amlo-para-el-lago-de-texcoco</a>

Piden tomar en cuenta el proyecto 'Manos a la Cuenca' en rescate del Lago de Texcoco	Milenio	26-ago-20	<a href="https://www.milenio.com/politica/comunidad/piden-tomar-proyecto-manos-cuenca-texcoco">https://www.milenio.com/politica/comunidad/piden-tomar-proyecto-manos-cuenca-texcoco</a>
Parque Ecológico Texcoco: el parque sí, el tamaño no	Nexos	09-sep-20	<a href="https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2988">https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2988</a>
Parque Ecológico Lago de Texcoco   Conferencias sobre Programas del Bienestar	Gobierno de México	10-sep-20	<a href="https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es">https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es</a>
La gran oportunidad de llevar a cabo un proyecto único, irreplicable, que es recuperar la zona en beneficio de toda la población del Valle de México.	Gobierno de México	10-sep-20	<a href="https://www.gob.mx/rescatelagodetexcoco">https://www.gob.mx/rescatelagodetexcoco</a>
Conferencias sobre Programas del Bienestar: Parque Ecológico Lago de Texcoco	Gobierno de México	10-sep-20	<a href="https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es">https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es</a>
Hoy, lunes #12DeOctubre se presentará públicamente el Proyecto para crear un Área de Protección de la vida en el Lago de Texcoco.	Atenco FPDT Facebook	12-oct-20	<a href="https://www.facebook.com/AtencoFPDT/posts/3427303914013043">https://www.facebook.com/AtencoFPDT/posts/3427303914013043</a>
12 de octubre de 2020 #ManosAlaCuenca	FPDT Blog	12-oct-20	<a href="http://yoprefieroellago.org/">http://yoprefieroellago.org/</a>
Piden al gobierno devolver terrenos del aeropuerto de Texcoco	La Jornada	12-oct-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/10/12/piden-al-gobierno-devolver-terrenos-del-aeropuerto-de-texcoco-6454.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/10/12/piden-al-gobierno-devolver-terrenos-del-aeropuerto-de-texcoco-6454.html</a>
12 de octubre: presentación pública del Proyecto #ManosAlaCuenca	Blog FPDT	12-oct-20	<a href="https://atencofpdt.blogspot.com/2020/10/12-de-octubre-presentacion-publica-del.html?fbclid=IwAR0OhYb669CXGPn3QpLuEg-GZ2LWFu7JhVkpXXUkKKJYoRmcf4vK66o7ACY">https://atencofpdt.blogspot.com/2020/10/12-de-octubre-presentacion-publica-del.html?fbclid=IwAR0OhYb669CXGPn3QpLuEg-GZ2LWFu7JhVkpXXUkKKJYoRmcf4vK66o7ACY</a>
Piden al gobierno devolver terrenos del aeropuerto de Texcoco	La Jornada	12-oct-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/10/12/piden-al-gobierno-devolver-terrenos-del-aeropuerto-de-texcoco-6454.html?fbclid=IwAR0juPno2CVoxC6LIly2E9H17z0F8nLJe_tdC40hDvrgGZA22rtNoSwojo">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/10/12/piden-al-gobierno-devolver-terrenos-del-aeropuerto-de-texcoco-6454.html?fbclid=IwAR0juPno2CVoxC6LIly2E9H17z0F8nLJe_tdC40hDvrgGZA22rtNoSwojo</a>
Pueblos de Atenco presentan proyecto para recuperar el Lago de Texcoco	El Sol de Toluca	12-oct-20	<a href="https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/pueblos-de-atenco-presentan-proyecto-para-recuperar-el-lago-de-texcoco-5880516.html">https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/pueblos-de-atenco-presentan-proyecto-para-recuperar-el-lago-de-texcoco-5880516.html</a>
Pobladores piden ser los protectores del Lago de Texcoco	Pie de página Atenco FPDT Facebook	13-oct-20	<a href="https://piedepagina.mx/pobladores-piden-ser-los-protectores-del-lago-de-texcoco/">https://piedepagina.mx/pobladores-piden-ser-los-protectores-del-lago-de-texcoco/</a>
Conoce qué es y en qué consiste nuestra propuesta del Proyecto #ManosAlaCuenca	Facebook	14-oct-20	<a href="https://www.facebook.com/AtencoFPDT/posts/3434401339969967">https://www.facebook.com/AtencoFPDT/posts/3434401339969967</a>
Atenquenses hacen panteón en terrenos que recuperaron	La Jornada	19-oct-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/10/19/atenquenses-hacen-panteon-en-terrenos-que-recuperaron-7710.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/10/19/atenquenses-hacen-panteon-en-terrenos-que-recuperaron-7710.html</a>
Conagua entrega siete concesiones de unidades de riego en Atenco	La Jornada	20-oct-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/10/20/conagua-entrega-siete-concesiones-de-unidades-de-riego-en-atenco-5095.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/10/20/conagua-entrega-siete-concesiones-de-unidades-de-riego-en-atenco-5095.html</a>
México. Parque Ecológico Lago de Texcoco	Kaosenlared	22-oct-20	<a href="https://kaosenlared.net/mexico-parque-ecologico-lago-de-texcoco/">https://kaosenlared.net/mexico-parque-ecologico-lago-de-texcoco/</a>
Avances del Proyecto Ecológico Lago de Texcoco al 25 de octubre	Gobierno de México	26-oct-20	<a href="https://www.gob.mx/conagua/videos/avances-del-proyecto-ecologico-lago-de-texcoco-al-25-de-octubre?idiom=es">https://www.gob.mx/conagua/videos/avances-del-proyecto-ecologico-lago-de-texcoco-al-25-de-octubre?idiom=es</a>
¿Qué ha pasado a dos años de la cancelación del aeropuerto?	Facebook	28-oct-20	<a href="https://www.facebook.com/AtencoFPDT/videos/407895876898619">https://www.facebook.com/AtencoFPDT/videos/407895876898619</a>
En jaque, los ingresos que respaldan bonos de extinto NAIM	El Financiero	30-oct-20	<a href="https://www.elfinanciero.com.mx/mercados/en-jaque-los-ingresos-que-respaldan-bonos-de-extinto-naim">https://www.elfinanciero.com.mx/mercados/en-jaque-los-ingresos-que-respaldan-bonos-de-extinto-naim</a>
La batalla del aeropuerto. Elementos para un balance político.	César Pineda	31-oct-20	<a href="https://enriquepineda.info/la-batalla-del-aeropuerto-elementos-para-un-balance-politico/">https://enriquepineda.info/la-batalla-del-aeropuerto-elementos-para-un-balance-politico/</a>
Aseguran integrantes del FPDT que AMLO aceptó reunirse con ellos	La Jornada	22-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/11/22/amlo-recibira-a-integrantes-del-fpdt-para-restituir-tierras-de-texcoco-312.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/11/22/amlo-recibira-a-integrantes-del-fpdt-para-restituir-tierras-de-texcoco-312.html</a>

AMLO ofrece a campesinos reunión con comisión para devolver tierras del aeropuerto de Texcoco	El Universal	22-nov-20	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/amlo-ofrece-campesinos-reunion-con-comision-para-devolver-tierras-del-aeropuerto-de">https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/amlo-ofrece-campesinos-reunion-con-comision-para-devolver-tierras-del-aeropuerto-de</a>
Aseguran integrantes del FPDT que AMLO aceptó reunirse con ellos	La Jornada	22-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/11/22/amlo-recibira-a-integrantes-del-fpdt-para-restituir-tierras-de-texcoco-312.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/11/22/amlo-recibira-a-integrantes-del-fpdt-para-restituir-tierras-de-texcoco-312.html</a>
Aseguran integrantes del FPDT que AMLO aceptó reunirse con ellos	La Jornada	22-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/11/22/amlo-recibira-a-integrantes-del-fpdt-para-restituir-tierras-de-texcoco-312.html?fbclid=IwAR3jBj-LB-MEOVX5PNMlpwbeC_PiJE2vY4NDjbdS7xU6HPk_zPRyedy9F5e#.X7sZ1ouqDdg.facebook">https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/11/22/amlo-recibira-a-integrantes-del-fpdt-para-restituir-tierras-de-texcoco-312.html?fbclid=IwAR3jBj-LB-MEOVX5PNMlpwbeC_PiJE2vY4NDjbdS7xU6HPk_zPRyedy9F5e#.X7sZ1ouqDdg.facebook</a>
México: Dos visiones opuestas para el Lago de Texcoco	Avispa midia	24-nov-20	<a href="https://avispa.org/mexico-dos-visiones-opuestas-para-el-lago-de-texcoco/">https://avispa.org/mexico-dos-visiones-opuestas-para-el-lago-de-texcoco/</a>
México: Dos visiones opuestas para el Lago de Texcoco	Avispa Midia	24-nov-20	<a href="https://avispa.org/mexico-dos-visiones-opuestas-para-el-lago-de-texcoco/?fbclid=IwAR0jJN-MzTH9y7ITcn43UP62hC9xrRrj5Z3NQA16rVfgDbWhGY3W-_XS5w">https://avispa.org/mexico-dos-visiones-opuestas-para-el-lago-de-texcoco/?fbclid=IwAR0jJN-MzTH9y7ITcn43UP62hC9xrRrj5Z3NQA16rVfgDbWhGY3W-_XS5w</a>
Por buen camino, la restitución de tierras en Atenco: Ignacio del Valle	La Jornada	25-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/por-buen-camino-la-restitucion-de-tierras-ignacio-del-valle-4882.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/por-buen-camino-la-restitucion-de-tierras-ignacio-del-valle-4882.html</a>
AMLO se reúne con ejidatarios de Atenco en Palacio Nacional	Milenio	25-nov-20	<a href="https://www.milenio.com/politica/amlo-reune-ejidatarios-atenco-palacio-nacional">https://www.milenio.com/politica/amlo-reune-ejidatarios-atenco-palacio-nacional</a>
Líderes de Atenco se reúnen con AMLO en Palacio Nacional	La Jornada	25-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/lideres-de-atenco-se-reunen-con-amlo-en-palacio-nacional-4534.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/lideres-de-atenco-se-reunen-con-amlo-en-palacio-nacional-4534.html</a>
Líderes de Atenco se reúnen con AMLO en Palacio Nacional	La Jornada	25-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/lideres-de-atenco-se-reunen-con-amlo-en-palacio-nacional-4534.html">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/lideres-de-atenco-se-reunen-con-amlo-en-palacio-nacional-4534.html</a>
Líderes de Atenco se reúnen con AMLO en Palacio Nacional	La Jornada	25-nov-20	<a href="https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/lideres-de-atenco-se-reunen-con-amlo-en-palacio-nacional-4534.html?fbclid=IwAR0ZZtWkdJH62_gq0n1OSSRX1_9YWRAvqk0dndkVz2SQwa3R1dg6PzTr4G0">https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/11/25/lideres-de-atenco-se-reunen-con-amlo-en-palacio-nacional-4534.html?fbclid=IwAR0ZZtWkdJH62_gq0n1OSSRX1_9YWRAvqk0dndkVz2SQwa3R1dg6PzTr4G0</a>
Clausura foros: Manos a la Cuenca	Facebook	26-nov-20	<a href="https://www.facebook.com/128161247260676/videos/828631744374606/">https://www.facebook.com/128161247260676/videos/828631744374606/</a>
AMLO destaca obras durante su gobierno y la cancelación del NAICM	El Universal	01-dic-20	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-destaca-obras-durante-su-gobierno-y-la-cancelacion-del-naicm">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-destaca-obras-durante-su-gobierno-y-la-cancelacion-del-naicm</a>
Aeropuerto “Felipe Ángeles”, obra única que sólo en China puede haber algo así: AMLO	El Universal	11-dic-20	<a href="https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-aeropuerto-felipe-angeles-obra-unica-que-solo-en-china-puede-haber-algo-asi">https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-aeropuerto-felipe-angeles-obra-unica-que-solo-en-china-puede-haber-algo-asi</a>

## Bibliografía

### Libros, comunicados y Artículos de revistas

- Agamben Giorgio « ¿Qué es un dispositivo? » en *Sociológica*. no. 23 (mayo-agosto, 2011).
- Aguilar Adrián Guillermo (coord), « La Ciudad de México en el siglo XXI: Realidades y retos » (México: Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación, Miguel Ángel Porrúa, 2016).
- AICM « Cumple el AICM seis décadas de conectar al país y cimentar su desarrollo », Prensa, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México acceso el 18 de septiembre de 2020 disponible en: <https://www.aicm.com.mx/cumple-aicm-seis-decadas-de-conectar-al-pais-y-cimentar-su-desarrollo-2/19-11-2012>
- AICM «AICM en cifras diciembre 2019 », Estadísticas AICM, acceso el 18 de septiembre de 2020 disponible en: <https://www.aicm.com.mx/estadisticas-del-aicm/17-09-2013>
- Alfaro Izarraraz Rafael, Guízar Vázquez Francisco Jr., Vizcarra Bordi Ivonne, « El traslado fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco » en *Argumentos* vol. 24 núm. 65 (México, enero-abril 2011).
- Arditi Benjamín. « Sobre lo político: Schmitt contra Schmitt » en Revista de *El Colegio de San Luis*. no.3 (2012)
- Arditi Benjamín. *La política en los bordes del liberalismo* (Barcelona: Gedisa, 2007).
- Arellanes Jiménez Paulino Ernesto « El Tratado de Libre Comercio de América del Norte: antes, durante y después, afectaciones jurídicas en México » en *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla IUS*, núm. 33 (Puebla, enero-junio de 2014).
- Arendt Hanna, *¿Qué es la política?* (Barcelona: Paidós, 1997).
- Bauman Zygmunt, *La sociedad individualizada* (Madrid: Cátedra 2da ed., 2007).
- Bellamy Foster John, *La ecología de Marx, Materialismo y naturaleza* (España: Ediciones de Intervención cultural/ El viejo Topo, 2000).
- Bianchetto Andrea « Donatella Della Porta: movimientos sociales y Estado » en *Artículos y Ensayos de sociología Rural*, no. 23 (Universidad Autónoma de Chapingo, enero-junio).
- Bobbio Norberto, *Estado, Gobierno y Sociedad* (México: Fondo de Cultura Económica, 2014).



- Bolívar Meza Rosendo « Alternancia política y transición a la democracia en México » en *Revista Legislativa de Estudios Sociales y de Opinión Pública* vol. 6 núm. 12 (México, julio-diciembre 2013).
- Bordieu Pierre, *Poder, derecho y clases sociales* (Bilbao: Desclée de Brouwer, 2001).
- Borón Atilio, *Socialismo del siglo XX: ¿Hay vida después del neoliberalismo?* (Buenos Aires: Ediciones Luxemburgo, 2008).
- Braudel Ferdinand, *La dinámica del capitalismo* (México: Fondo de Cultura Económica, 2014).
- Cadena Monroy Luis Álvaro, «De los primeros homínidos al Homo sapiens», en *Revista Colombiana de Bioética*, no. 2 (2013).
- Camacho Guzmán Damián Gustavo, *Atenco arma su historia* (tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, 2008).
- Camarena Luhrs Margarita y Valdez Zepeda Andrés « El Plan Puebla-Panamá y las políticas de desarrollo: un análisis crítico » en *Espiral* vol. IX, núm. 25 (Guadalajara: Universidad de Guadalajara, septiembre-diciembre 2002).
- CONABIO, « 68. Remanentes del complejo lacustre de la cuenca de México » disponible en línea en: [http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/regionalizacion/doctos/rhp\\_068.html](http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/regionalizacion/doctos/rhp_068.html)
- Córdova Tapia Fernando, Straffon Díaz Alejandra, Ortiz Haro Gemma Abisay, Levy Gálvez Karen, Arellano Aguilar Omar, Zambrano González Luis, Sánchez Ochoa Daniel Joaquín, Acosta Sinencio Shanty Daniela, « Análisis del resolutivo SGPA/DGIRA/DG/09965 del proyecto “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A de C.V MIA.15EM2014V0044» (México: Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental, Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, 2015).
- Delgado Ramos Gian Carlo, « Metabolismo social y el bien común de la humanidad » en *Buena vida, buen vivir: imaginarios alternativos para el bien común de la humanidad* por Gian Carlo Delgado Ramos coord (México: UNAM, 2014).
- Delgado Ramos Gian Carlo, Mireya Imaz Gispert y Ana Beristain Aguirre. «La sustentabilidad en el siglo XXI.» en *Interdisciplina* 3, n° 7 (2015).
- Diario Oficial de la Nación, « Secretaría de Recursos Hidráulicos: Acuerdo por el que se aprueba el Plan lago de Texcoco y las recomendaciones formiladas por la Comisión de Estudios a que se refiere los considerados del mismo » en *DOF* (México: 1971) disponible en línea en: [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=205319&pagina=8&seccion=0](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=205319&pagina=8&seccion=0)
- Dussel Peters Enrique , *Política de la liberación. Historia mundial y crítica* (Madrid: Trotta: 2007).

- Dussel Peters Enrique y Ortiz Velásquez Samuel « ¿Tiene la industria futuro en la Ciudad de México? » en *La Ciudad de México en el siglo XXI: Retos y realidades* por Adrian Guillermo Aguilar coordinador (México: Secretaría de Ciencia y Tecnología e Innovación: Miguel Ángel Porrúa, 2016).
- Escalante Gonzalbo Fernando, *Historia mínima del neoliberalismo* (México: Colegio de México, 2015).
- Espinoza Hernández María Elena, « Incorporación de la propiedad ejidal a proyectos urbanos a partir de la reforma de 1992, al artículo 27 constitucional y a la ley agraria, caso de estudio: El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México » (tesis de maestría, El Colegio de México, 2017).
- Esteva Gustavo « Development » en *The development dictionary: A Guide to Knowledge as Power*, Wolfgang Sachs ed, (Londres: Zed Books: 1992).
- Estrada Castro Luis Jaime « La contextualización social de las formas simbólicas generadoras de identidad de resistencia en los movimientos sociales: Estudio de caso de la Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca 2006 » (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010).
- Fernando Díaz Orueta, María Luisa Lourés, Carla Rodríguez, Verónica Devalle, « Ciudad, territorio y exclusión social: Las políticas de recualificación urbana en la ciudad de Buenos Aires » en *Reis. Revista Española de investigaciones Sociológicas*, núm 103 (Madrid, 2003).
- Flores Hernández Jesús, *Pueblos Unidos contra el NAICM: Evidencias técnicas, ambientales y sociales del impacto negativo del proyecto de desarrollo del NAICM y su aerotrópolis asociada en la vida y derechos humanos de los habitantes de la cuenca de México* (México: UNAM-Facultad de arquitectura, 2016).
- Foucault Michel, *El orden del discurso* (Buenos Aires: Fabula Tusquest, 2005).
- Foucault Michel, *Historia de la locura* (México: Fondo de Cultura Económica, 2015).
- Foucault Michel, *Historia de la sexualidad, la voluntad de saber* (México: Siglo XXI, 2007).
- Foucault Michel, *La arqueología del saber* (México: Siglo XXI, 1970).
- FPDT, « Nosotros » en *yoprefieroellago.org*, s/f , consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <http://yoprefieroellago.org/nosotrxs/>
- FPDT, « 12 de octubre: presentación pública del Proyecto #ManosALaCuenca » en *Blog del FPDT-Atenco*, 12 de octubre de 2020, disponible en línea: <https://atencofpdt.blogspot.com/2020/10/12-de-octubre-presentacion-publica-del.html?fbclid=IwAR1Yyo6j-roZwS7ELk15WCtQndLPZPTly9mAjBwg1Sm882Uj65k-aoOjjMs>

- Fukuyama Francis, *¿El fin de la historia? Y otros ensayos* (México: Alianza Editorial, 2015).
- Furtado Celso, *El Desarrollo económico: un mito*, (México: Siglo XXI Editores, 1975).  
G-20 «About», G-20, acceso el 25 de mayo de 2020, <https://g20.org/en/about/Pages/whatis.aspx>
- Gallardo Sepúlveda Roberto « Prácticas de Greenwashing en un Conflicto Socio-ambiental: Cuestionando el discurso de una empresa minera en la XIV Región de los Ríos Chile » en *Fundamentos en Humanidades* vol. XIII, no. 26 (Argentina: Universidad Nacional de San Luis, 2012).
- García Rolando « Interdisciplinariedad y sistemas complejos » en *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, vol. 1, no 1, (primer semestre 2011).
- Garrido Sebastián, « Los municipios de la consulta del aeropuerto » en *Nexos*, 22 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.nexos.com.mx/?p=39796>
- GeoComunes y Corrdinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México en Defensa de la Tierra el Agua y su Cultura, « No al megaproyecto de muerte más grande y corrupto de Latinoamérica: el innecesario, ecocida e incosteable Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México » s/f.
- Gobierno de la República, « Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: Sustentabilidad y Restauración Ambiental » (México, 2015).
- Gobierno del Estado de México, « Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Cuatitlán- Texcoco » (México, 2005).
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. *Manifestación de Impacto Ambiental: Datos Generales del Proyecto. Nuevo Aeropuerto Internacional de la ciudad de México* (México: SCT, 2015).
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: informe anual 2017* (México: SCT, 2017).
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: Informe Anual 2017*, (México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2017).
- Gudynas Eduardo , «Desarrollo, extractivismo y buen vivir» en *Más allá del desarrollo* por M. Lang, y D. Mokrani (México: Fundación Rosa Luxemburgo, 2012).
- Gudynas Eduardo, « Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual » en *Extractivismo, política y sociedad* editado por Jürgen Schuldt, Alberto Acosta, Barandiarán, Anthony Bebbington, Mauricio Folchi, Alejandra Alayza y Eduardo Gudynas, (Quito: Centro Andino de Acción Popular CAAP- Centro Latinoamericano de Ecología Social CLAES, 2009).

- Guerrero Arias Patricio , «Aproximaciones conceptuales y metodológicas al conflicto social», en *Comunidades y conflictos socioambientales: experiencias y desafíos en América Latina*, comp. por Pablo Ortiz (Quito: Ediciones ABYA-YALA, 1999).
- Gunder Frank André, *Capitalismo y desarrollo en América Latina*, (La Habana: Instituto del libro, Editorial de Ciencias Sociales: 1970).
- Gunder Frank André, *Dependent accumulation and under development*, (United Kingdom: Palgrave Macmillan, 1978).
- Gutiérrez Andrade Osvaldo, « Aplicación de instrumentos económicos e intervención Estatal en el problema de las externalidades » en *Perspectivas*, vol. 9, núm. 18, (Cochabamba: Universidad Católica Boliviana San Pablo, 2006).
- Haall Stuart, *Cuestiones de identidad cultural* (Buenos Aires: Amorrótu, 2003).
- Habermas Jürgen, « ¿Qué significa Política deliberativa? » en *La inclusión del otro* (Barcelona: Paidós, 2008).
- Harvey David « El derecho a la ciudad » en *Ciudades rebeldes, del derecho a la ciudad a la revolución urbana* por David Harvey (Salamanca: Ediciones Akal S.A, 2013).
- Harvey David, *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo* (Ecuador: Traficante de sueños, 2014).
- Herner Maria Teresa « Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guatarri » en *Huellas* no. 13 (Argentina: Instituto de Geografía-Facultad de Ciencias Humanas, 2009).
- Hidalgo Hector, « El ruido y el derecho a la tranquilidad en la ZMVM » en *Nexos* 30 de agosto 2016, disponible en línea: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=933>
- Hobsbawm Eric. *La era del capital: 1848-1875* (Buenos Aires: Biblioteca E. J. Hobsbawm de Historia Contemporánea, 2010).
- Huberman Muñoz Miriam, « El Nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México un peligro para las aves y las aeronaves » en *Ensayos NAICM Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* por Fernando Córdova Tapia y Sara Magdalena Pineda Torres (coord), (México: México Sostenible 2018).
- Huntington Samuel, *La tercera ola: la democraciatización a finales del siglo XX* (Madrid: Paidos, 1994).
- IDEA, *El estado de la democracia en el mundo y en las Américas 2019* (Estocolmo: IDEA Internacional: 2019).

- Intituto Nacional de Lenguas Indígenas «En el país 25 millones se reconocen como indígenas: INALI » acceso el 22 de junio de 2020 disponible en: <https://www.inali.gob.mx/es/comunicados/701-2019-02-08-15-22-50.html>
- Islas Vargas Maritza «Capitalismo monopolista, neoliberalismo y minería: El caso de grupo México» (tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018).
- Islas Vargas Maritza, «Extractivismo de enclave y minería a cielo abierto: impactos y consecuencias socioambientales » (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013).
- Jara Carlos «Reflexiones sobre la teoría de los campos mórficos y el desarrollo sostenible » en CIDES-UMSA, Desarrollo territorial y desarrollo rural: enfoques de desarrollo territorial y desarrollo rural (Bolivia: Plural Editores, 2009).
- Laclau Ernesto y Mouffe Chantal. Hegemonía y estrategia socialista, hacia una radicalización de la democracia (Madrid: Siglo XXI, 1987).
- Lattes Alfredo E. « Población urbana y urbanización en América Latina » en La ciudad construida: urbanismo en América Latina por Fernando Carrión editor (Quito: Flacso-Ecuador, 2001).
- Leff Enrique, *Saber ambiental: sustentabilidad/ racionalidad / complejidad / poder* (México: Siglo XXI Editores, 1998).
- Llanos Hernández Luis « El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales » en *Revista: Agricultura, sociedad y desarrollo* (México: Universidad Autónoma de Chapingo, septiembre-diciembre 2010).
- López Bárcenas Francisco, *¡La tierra no se vende! Las tierras y los territorios de los pueblos indígenas en México* (México; IMDEC, 2015).
- Lopezobrador.org, «Avanza 40 por ciento construcción de aeropuerto Felipe Ángeles en primer año de obra», en *Lopezobrador.org*, 16 de octubre de 2019, disponible en línea: <https://lopezobrador.org.mx/2020/10/16/avanza-40-por-ciento-construccion-de-aeropuerto-felipe-angeles-en-primer-ano-de-obra/>
- Luege Tamargo José Luis, *Nuevo Aeropuerto Internacional: En Tizayuca SÍ, sobre el Lago de Texcoco NO* (México: Ciudad Posible, 2014).
- Machado Aráoz Horacio. « Naturaleza, discursos y lenguajes de valoración », en *Revista Heterotopías del Área de Estudios Críticos del Discurso de FFyH*. no. 4. (Córdoba, 2019).
- Malm Andreas y Hornborg Alf « The Geology of Mankind? A Critique of the Anthropocene Narrative » en *The Anthropocene Review*, vol. 1, núm. 1, (2014),
- Malm Andreas, « The Anthropocene Myth. Blaming All of Humanity for Climate Change Lets Capitalism Off the Hook » en *Jacobin*, (30 de marzo). Disponible en

línea:<https://www.jacobinmag.com/2015/03/anthropocene-capitalism-climate-change/>  
Consultado el 08 de junio de 2020.

- Martínez-Alier Joan , *El ecologismo de los pobres: Conflictos ambientales y lenguajes de valoración* (Barcelona: Icaria, 2005).
- Martínez-Alier Joan y Roca Jusment Jordi, *Economía ecológica y política ambiental*, (México: FCE, 2013).
- Medina Salvador « Agua, sismos y la ruptura metabólica de la Ciudad de México » en *Nexos*, 18 de enero 2018, disponible en línea: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1658>
- Meza Marquez Ofelia Gabriela, « Avifauna del Lago Nabor Carrillo, Texcoco, Estado de México » (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000).
- Miller Terry, Kim Anthony B. y Roberts James M. 2020 Index of Economic Freedom (United States of America: The Heritage Foundation, 2020).
- Mishan Ezra J., *Los costes del desarrollo económico*, (Barcelona: Orbis, 1983).
- Mondaca Eduardo *et al*, *Ecología política del extractivismo en América Latina: casos de resistencia y justicia socioambiental*, coordinado por Delgado Ramos Gian Carlo, (Buenos Aires: Clacso, 2013).
- Moneder Juan Carlos. « Los socialismos del siglo XXI: Reinventar la teoría política a la luz de la práctica revolucionaria » en *Voler al futuro, la búsqueda de un socialismo latinoamericano*, Gustavo Ayala Cruz ed. (Quito: Tierra, 2008).
- Monreal Pilar « Ciudades neoliberales: ¿el fin del espacio público?, una visión desde la Antropología Urbana » en *Quaderns-E de l'Institut Català d'Antropologia*, (Barcelona: ICA, 2016).
- Montelongo Huberman Mijal, « Mal método , mal resultado » en *Ensayos NAICM Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* por Fernando Córdova Tapia y Sara Magdalena Pineda Torres (coord), (México: México Sostenible 2018).
- Morales-Jasso Gerardo « La categoría de ambiente. Una reflexión epistemológica sobre su uso y su estandarización en las ciencias ambientales » en *Revista Electrónica Nova Scientia* num. 17, vol 8, (2016).
- Moreno Sánchez Enrique, « Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis sociourbano y político » en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol 29, núm 3. (México, 2014).
- Moreno Sánchez Enrique « El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el ex lago de de Texcoco, Estado de México, problemática socioterritorial y ambiental » en *Revista CS* núm 26 (México, septiembre-diciembre 2018).

- Moreno Sánchez Enrique « Lo ambiental del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, en Texcoco, Estado de México » en *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales* num. 22 (México, septiembre 2017).
- Mouffe Chantal, *El retorno de lo político: Comunidad, ciudadanía y pluralismo, democracia radical* (Barcelona: Paídos, 2015).
- Noticonquista « México-Tenochtitlan » en *Noticonquista UNAM*, s/f, disponible en línea: <https://www.noticonquista.unam.mx/lugar/78/2301>
- Núñez González Lenoardo y Toral Manuel, « ¿Qué México decidió? Los votantes de la Consulta del NAIM » en *Nexos* 01 noviembre 2018, disponible en línea: <https://anticorrupcion.nexos.com.mx/?p=634>
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (México: SEMARNAT, 2012).
- O'Connor James « ¿Es posible el capitalismo sostenible? » en *Papeles de población* vol. 6 no. 24 (abril-junio 2000). Disponible en línea en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-7425200000200002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-7425200000200002)
- Oltmans Willem L. (comp), *Debate sobre el crecimiento*, (México: FCE, 1975).
- Olvera Gutiérrez Sebastián Gabriel «Capitalismo como proceso social e histórico» (tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018)
- ONU « sobre nosotros », ONU programa para el medio ambiente, acceso el 21 de junio de 2020 disponible en: <https://www.unenvironment.org/es/sobre-el-programa-de-la-onu-para-el-medio-ambiente/por-que-nuestro-trabajo-es-importante>
- Organización Internacional del Trabajo, *Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales*, (Lima, 2014).
- Ostrom Elinor, *El gobierno de los bienes comunes* (México: FCE, 2000).
- Oxfam, «Una economía al servicio del 1%» en Informe Oxfam (enero, 2016).
- Páramo Pablo, «La construcción psicosocial de la identidad y el self», en *Revista Latinoamericana de psicología*, no. 3 (2008).
- Pazos Luis, *Santa Luicía o Texcoco: Perdidas y ganancias* (México: Centro de Investigaciones Sobre la Libre Empresa, S.A).
- PENSIONISSSTE, « Afores recuperan el 99% de la inversión en nuevo aeropuerto » en *Gobierno de México*, 14 de marzo de 2019, disponible en línea: <https://www.gob.mx/pensionissste/prensa/afores-recuperan-el-99-de-la-inversion-en-nuevo-aeropuerto?idiom=es>

Piketty Thomas, *El capital del siglo XXI* (México: Fondo de Cultura Económica, 2014).

Pinea Cesar Enrique, « La batalla del aeropuerto. Elementos para un balance político » en *enriquepineda.info*, 10 de diciembre de 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <https://enriquepineda.info/la-batalla-del-aeropuerto-elementos-para-un-balance-politico/>

PODER « Torre de control », último acceso el 23 de diciembre de 2020, <https://torredecontrol.projectpoder.org/contratos.html#slide-1>

PODER, *NAICM un mal negocio para México*, (México: PODER, 2018).

Polanyi Karl, *La gran transformación* (Buenos Aires: Quipu Editorial, 2007).

Presidencia de la República EPN, 03 de septiembre de 2014, «¿Por qué un nuevo aeropuerto? », Blog presidencia de la república, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/por-que-un-nuevo-aeropuerto?idiom=es>

Presidencia de la República EPN, 03 de septiembre de 2014, «Características del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México » en *Blog presidencia de la república*, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/caracteristicas-del-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es>

Presidencia de la República EPN, 03 de septiembre de 2014, «Preguntas frecuentes sobre el nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México », en *Blog presidencia de la república*, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/preguntas-frecuentes-sobre-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico?idiom=es>

Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo «Objetivos del desarrollo sostenible: Antecedentes », acceso el 21 de junio de 2020 disponible en: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/background.html>

Ramsar «Ramsar» About the convention on wetlands, acceso el 21 de junio 2020 disponible en <https://www.ramsar.org/search>

Rancière Jaques « Política, identificación y subjetivación » en *El reverso de la diferencia: identidad, política y nueva sociedad* por Benjamin Ardit (editor), (Caracas: Nueva Sociedad, 2000).

Rancière Jaques, *El desacuerdo* (Madrid: Nueva Visión, 1996).

Salas-Zapata, Walter Alfredo, Rios-Orsorio, Leonardo Alberto y Álvarez-Del Castillo Javier « Bases conceptuales para una clasificación de los sistemas soci ecológicos de la investigación en



sostenibilidad» en *Revisa Lasallista de Investigación*, vol 8. no. 2 (Colombia, julio-diciembre 2011).

Santos Milton , *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo: razón y emoción* (Barcelona: Ariel, 2000).

Schmitt Carl, *El concepto de lo político* (Madrid: Alianza editorial, 2009)

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, « Aeropuerto Internacional "General Felipe Ángeles" atenderá inicialmente a 19.5 millones de pasajeros al año » en *Gobierno de México*.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, « Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco » en *Gobierno de México*, 26 de abril de 2019, disponible en línea: <https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, «Manifestación de impacto ambiental, resumen ejecutivo», Ciudad de México. Disponible en línea en: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/mex/resumenes/2014/15EM2014V0044.pdf>

Secretaría de Turismo, « Tendrá Area Metropolitana Red Aeroportuaria Con Doble De Capacidad A Texcoco Y Menor Inversión » en *Gobierno de México*, 18 de febrero 2019, disponible en línea: <https://www.gob.mx/sectur/prensa/tendra-area-metropolitana-red-aeroportuaria-con-doble-de-capacidad-a-texcoco-y-menor-inversion?idiom=es-MX>

Secretaría del Trabajo y Previsión Social, « Parque Ecológico Lago de Texcoco » en *Gobierno de México*, 10 de septiembre de 2010, disponible en línea: <https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es>

Secretaría del Trabajo y Previsión Social, « Parque Ecológico Lago de Texcoco | Conferencias sobre Programas del Bienestar » en *Gobierno de México*, 10 de septiembre de 2020, disponible en línea: <https://www.gob.mx/stps/es/articulos/parque-ecologico-lago-de-texcoco-conferencias-sobre-programas-del-bienestar?idiom=es>

SEMARNAT, « Libro Blanco CONAGUA-07: Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT) » (México: CONAGUA, 2012).

Silva García German «La teoría del conflicto: un marco teórico necesario», en *Prolegómenos. Derechos y Valores*, no. 22 (2008).

Sosa Velásquez Mario, *¿Cómo entender el territorio?* (Guatemala: Editorial Cara Parens, 2012).

Stamm Caroline y Aliste Enrique « El aporte de un enfoque territorial al estudio de los conflictos socio-ambientales » en *Revista faro* vol. 2 no. 20 (2014).

- Stiglitz Joseph E., *El malestar de la globalización* (México: Debolsillo, 2016).
- Svampa Maristella, « El consenso de los commodities y lenguajes de valoración en América Latina » en *Nueva Sociedad*, no. 244 (marzo-abril 2013).
- Szurmuk Mónica, *Diccionario de estudios culturales latinoamericanos* (México: Siglo XXI, 2009).
- Tepoz Grande José Jaboco « 1995-2012: Consolidación y efectos del modelo neoliberal y la globalización » en *Economía y Sociedad Mexicana* por Jaime Estar Reyno coordinador, (México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla: 2016).
- Tilly Charles. *Los movimientos sociales, 1768-2008. Desde sus orígenes a Facebook* (Barcelona: Editorial Crítica, 2010).
- Toledo Víctor M., *Ecocidio en México, la batalla final es por la vida* (México: Grijalbo, 2015).
- Toledo Victor Manuel « Ecologismo y ecología Política » en *Nexos* (septiembre, 1983). Disponible en línea en: <https://www.nexos.com.mx/?p=4239>
- Toledo Victor Manuel, *Los civilizacionarios: repensar la modernidad desde la ecología política* (México: UNAM, Juan Pablos editor, 2019).
- Ulloa Astrid, « Dinámicas ambientales y extractivas en el siglo XXI: ¿es la época del Antropoceno o del Capitaloceno en Latinoamérica? » en *Desacatos* no. 54 (mayo-agosto, 2017).
- Ulloa Ramírez Jessica, « Los megaproyectos urbanos de infraestructura, impacto social y movimientos sociales: Caso de estudio “Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (2000-2019) » », (tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2020).
- UNAM, « La crisis del agua en la Ciudad de México: Retos y soluciones » (México: diciembre 2013).
- Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, « ¿Construir o no el Nuevo Aeropuerto? Estos son los pros y contras » en *Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad*, 23 de abril 18, disponible en línea: <https://www.uccs.mx/article.php?story=construir-o-no-el-nuevo-aeropuerto-estos-son-los-pros-y-contras&query=NAICM>
- United Nations, Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, (ONU: 1987).
- United Nations. «Global change and sustainable development: critical trends » en *Report of the Secretary-General*. Economic and Social Council E/CN.17/1997/3, (Abril 1997).
- Villoro Luis, *Estado plural, pluralidad de las culturas* (México: UNAM, 1998).
- Vitali Stefania, Glatfelder James B. y Battiston Stefano, «The Network of Global Corporate Control » en *PLoS ONE* no. 10 (octubre, 2011).

Von Bertalanffy Ludwin, *Teoría General de los Sistemas*, (México: FCE, 1986).

Wallace-Wells David, « La tierra inhabitable. Hambrina, colapso económico, un Sol que nos cocina: lo que el cambio climático podría desencadenar -más pronto de lo que imaginas » en *Energía sur*, (Uruguay: CLAES, 2017): 20. Disponible en línea: <http://energiasur.com/la-tierra-inhabitable/> Consultado el 12 de junio 2020.

Weber Max, *Economía y sociedad* (México: Fondo de Cultura Económica, 2002).

WWF, « Living Planet Report 2020 – Bending the curve of biodiversity loss » editado por Almond, R.E.A., Grooten M. and Petersen, T., (Switzerland, WWF, Gland, 2020).

Zamorano J. Juan y Quijada Mendoza Isaac, « El relieve de la cuenca de México » en *La Ciudad de México en el siglo XXI: Realidades y retos* por Adrián Guillermo Aguilar M. (coordinador), (México: Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación, Miguel Ángel Porrúa, 2016).

Zizek Slavoj, *En defensa de la intolerancia* (Madrid: Sequitur, 2008).

### Notas periodísticas

Alcantara Claudia, Becerril Isabel y Ortega Eduardo, « ¿Cómo se pagará el nuevo aeropuerto? » en *El Financiero* 04 de septiembre 2019, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/como-se-pagara-el-nuevo-aeropuerto>

Alegria Alejandro, « Futuro del NAICM compete a técnicos y científicos: CCE » en *La Jornada*, 16 de agosto 2018, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2018/04/17/politica/003n1pol%20%2020y%20https://www.jornada.com.mx/ultimas/economia/2018/08/16/futuro-del-naicm-competen-a-tecnicos-y-cientificos-cce-544.html>

Alejandro Alegria, « Cabildeará la IP para que siga el NAIM en Texcoco » en *La Jornada*, 02 de noviembre de 2018, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/11/02/cabildeara-la-ip-para-que-siga-el-naim-en-texcoco-138.html>

Alvarado Rene Ramón, Salinas Cesareo Javier, Dávila Israel, Chavez Gonzalez Silvia y Velasco Angeles « Violenta protesta de ejidatarios expropiados » en *La jornada*, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>

Alvarado René y Saldiera Georgina, « No permitiremos que las fuerzas armadas ocupen nuestras parcelas » en *La jornada*, domingo 23 de diciembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/12/23/037n1soc.html>

- Animal Político, « De la cancelación definitiva a la consulta, ¿cómo cambió AMLO su postura sobre el Nuevo Aeropuerto? » en *Animal Político*, 17 agosto de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/08/de-la-cancelacion-definitiva-a-la-consulta-como-cambio-amlo-su-postura-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>
- Animal Político, « Adiós al NAIM: La opción de construir pistas en Santa Lucía gana en la consulta convocada por López Obrador » en *Animal Político*, 28 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/consulta-aeropuerto-resultados-amlo-santa-lucia/>
- Aparicio Javier, « Consulta sesgada » en *Excelsior*, 25 oct 2018, disponible en línea: <https://www.excelsior.com.mx/opinion/javier-aporicio/consulta-sesgada/1274017>
- Arellano César, « Con el nuevo aeropuerto, más problemas de conurbación y abasto de agua: experto » en *La Jornada*, 08 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/08/politica/010n3pol>
- Aristegui Noticias, « Caso CERAO, la polémica donación de 200 hectáreas cercanas al NAIM » en *Aristegui Noticias*, 26 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://aristeginoticias.com/2610/mexico/el-caso-cerao-reportaje-de-connectas/>
- Aristegui Noticias, « Mayoría sí quiere Nuevo Aeropuerto en Texcoco: encuesta de Mitofsky » en *Aristegui noticias*, 07 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://aristeginoticias.com/0710/mexico/mayoria-si-quiere-nuevo-aeropuerto-en-texcoco-encuesta-de-mitofsky/>
- Barragán Daniela y Olvera Dulce, « ¿Cuánto nos costará el NAICM? Y después, cuando quede, ¿cuánto pagarán los usuarios? No se sabe » en *Sin Embargo* 05 octubre de 2017, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/05-10-2017/3310272>
- Barragán Daniela, « ¿Y los daños que provocó la obra fallida del NAIM? ¿Nadie los va a reparar?: Habitantes de Texcoco » en *Sin Embargo*, 26 agosto 2020, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/26-08-2020/3848686>
- BBC News, « Nuevo Aeroperto de México: AMLO confirma que su gobierno cancelará la construcción de aeródromo » en *BBC News*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46024519>
- Becerril Andrea y Muñoz Patricia « Sensacional, que el GDF presente controversia, dice Pedro Cerisola» en *La jornada*, martes 25 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea <https://www.jornada.com.mx/2001/10/25/022n1pol.html>
- Cantera Sara, « Colocan Fibra E por 30 mil mdp para financiar obras del NAICM » en *El Universal* 23 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/grupo-aeroportuario-coloca-fibra-e-por-30-mil-mdp-para-financiar-obras-del-naim>

- Cantera Sara, « Utilizar base de Santa Lucía como aeropuerto alternativo es inviable: Mitre » en *El Universal*, 21 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/utilizar-base-de-santa-lucia-como-aeropuerto-alterno-es-inviable-mitre>
- Carabaña Carlos, « Afectaciones ambientales » en *El Universal*, 23 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/ambientales.html>
- Carabaña Carlos, « La mitad de las minas del NAIM fueron ilegales » en *El Universal*, 23 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/?fbclid=IwAR2bbZSC8fa4qtAyG3nii12nQztWrHT6NcyjExfb1iUo79SuHOL3uqLGT FY>
- Cardoso Victor, « Descarta Sedatu eventuales protestas de atenguenses por el nuevo aeropuerto » en *La Jornada* 05 de septiembre de 2014, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/006n1pol>
- Castillo Lucy, « ¿Qué dicen los candidatos sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de México? » en *Uno Tv*, 05 de junio 2018, disponible en línea: <https://www.unotv.com/especiales/elecciones-2018/propuestas/detalle/que-dicen-los-candidatos-sobre-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-mexico-413770/>
- Centro de Medios Libres, « Pronunciamiento del FPDT y Plataforma Organizativa vs NAIM tras cancelación del aeropuerto en Texcoco » en *Centro de medios libres.org*, 30 de octubre de 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <https://www.centrodemedioslibres.org/2018/10/30/pronunciamiento-del-fpdt-y-plataforma-organizativa-vs-naim-tras-cancelacion-del-aeropuerto-en-texcoco/>
- César Arellano García, « Texcoco: el peor sitio para construir el aeropuerto: expertos » en *La Jornada*, 11 octubre 2018, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2018/10/11/expertos-vaticinan-fracaso-del-naicm-4944.html>
- Córdova Tapia Fernando, « El nuevo aeropuerto debió ser rechazado por la SEMARNAT » en *Animal Político*, 08 de enero 2015, consultado 13 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.animalpolitico.com/blog-invitado/el-nuevo-aeropuerto-debio-ser-rechazado-por-la-semarnat/>
- Corina Sonia, « La torbulenta semana en la que López Obrador canceló el aeropuerto de México » en *El País*, 3 de noviembre de 2018, disponible en línea: [https://elpais.com/internacional/2018/11/03/mexico/1541205186\\_993372.html](https://elpais.com/internacional/2018/11/03/mexico/1541205186_993372.html)
- Corona Salvador, « NAICM es inviable e inapropiado en época de crisis: AMLO » en *El economista*, 19 de octubre 2017, disponible en línea:

<https://www.economista.com.mx/politica/NAICM-es-inviabile-e-inapropiado-en-epoca-de-crisis-AMLO-20171019-0163.html>

Corona Sonia, « La marcha a favor del aeropuerto de México congrega a 5.000 personas » en *El País*, 12 de noviembre 2018, disponible en línea: [https://elpais.com/internacional/2018/11/12/mexico/1541979305\\_897220.html](https://elpais.com/internacional/2018/11/12/mexico/1541979305_897220.html)

Daen Arturo y Padilla Lizbeth, « Gobierno de Peña gastó 102 mdp en tres años para promocionar en medios el NAIM » en *Animal Político* 2 de enero de 2019, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2019/01/pena-gasto-promocion-naim-texcoco-aeropuerto/>

Daen Arturo, « Texcoco o Santa Lucía: Los cambios de ruta de AMLO, y los pros y contra de ambos proyectos » en *Animal Político* 12 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/texcoco-santa-lucia-pros-contra-aeropuerto/>

Daen Arturo, « Verificado.mx: De Santa Lucía a la opción de licitar; las dudas y virajes en la propuesta aeroportuaria de AMLO » en *Animal Político* 17 de agosto de 2018, disponible en línea: <https://www.animalpolitico.com/2018/08/verificado-mx-santa-lucia-a-licitar-dudas-y-virajes-propuesta-aeroportuaria-amlo/>

Delgado Ramos Gian Carlo, « Impactos socioambientales del NAICM » en *La Jornada del Oriente*, 21 de octubre 18, consultado 13 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/impactos-socioambientales-del-naicm/>

Díaz Gloria Leticia, « Costo del NAIM se ha incrementado en 69%; cinco magnates, los beneficiados con la obra: PODER » en *Proceso* 17 octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2018/10/17/costo-del-naim-se-ha-incrementado-en-69-cinco-magnates-los-beneficiados-con-la-obra-poder-213981.html>

El Financiero, « SCT inician licitación del primer paquete de nuevo AICM » en *El Financiero*, 10 de septiembre 2015, consultado el 13 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/sct-inicia-licitacion-del-primer-paquete-de-nuevo-aicm.html>

El Financiero, « Votos duplicados en consulta del NAIM no afectarán resultado: fundación Rosenblueth » en *El Financiero*, 26 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/votos-duplicados-en-consulta-del-naim-no-afectaran-resultado-fundacion-rosenblueth>

El Financiero, « AMLO le 'responde' a Meade y defiende proyecto de Santa Lucía » en *El Financiero*, 28 de diciembre 2018, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/amlo-responde-a-meade-si-habra-ahorro-con-aeropuerto-en-santa-lucia>

El Financiero, « Con historietas, AMLO explica por qué está en contra del nuevo aeropuerto de la CDMX » en *El Financiero*, 16 de junio de 2018, disponible en línea:

<https://www.elfinanciero.com.mx/elecciones-2018/con-historieta-amlo-explica-por-que-esta-en-contra-del-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx>

El Financiero, « Inician licitaciones de paquete uno para el NAICM » en *El Financiero*, 29 de septiembre 2015, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/inician-licitaciones-de-paquete-uno-para-el-naicm>

El Financiero, « ¿Qué son los fondos buitres? » en *El Financiero*, 16 jul de 2014, disponible en línea: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/que-son-los-fondos-buitre>

El Sol de Toluca, « Mujer se niega abandonar su casa ubicada en trazo de la autopista Pirámides- Texcoco » en *El Sol de Toluca*, 12 de noviembre de 2018, disponible en línea: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/mujer-se-niega-abandonar-su-casa-ubicada-en-trazo-de-la-autopista-piramides-texcoco-piramides-texcoco-2655857.html>

Enciso Ángelica «ONG: asesinaron a 83 activistas ambientales en México en 8 años», *La Jornada*, 18 marzo 2020, acceso el 26 de mayo 2020, <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/03/18/ong-asesinaron-a-83-activistas-ambientales-en-mexico-en-8-anos-1764.html>

Enciso L. Angélica « El nuevo aeropuerto estaría en un área e gran hundimiento y riesgo de inundación » en *La Jornada*, 23 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/23/sociedad/037n1soc>

Enciso L. Angélica, «Grupo ecologistas prevén que el proyecto afectará el medio ambiente» en *La Jornada*, 05 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre de 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/005n2pol>

Expansión Obras, « Conoce el oficio que ordena concluir la construcción del NAIM » en *Expansión*, 03 de enero de 2019, disponible en línea: <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2019/01/03/conoce-el-oficio-que-ordena-concluir-la-construccion-del-naim>

Flores Kelly Jorge, « NAICM: consulta por cortesía, decisión técnica » en *Forbes*, 20 de agosto 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/>

Forbes, « Así fueron las reacciones a la cancelación del NAIM en Texcoco » en *Forbes*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/asi-fueron-las-reacciones-a-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/>

Forbes, « Opiniones sobre el nuevo aeropuerto genera turbulencia en redes » en *Forbes*, 23 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/6-de-cada-10-internautas-mexicanos-estan-en-contra-del-naim-estudio/>

FPDT « La lucha de Atenco, un derecho universal » en *El Cotidiano* núm, 150, jul-ago (México:UAM, 2008): 107-114.

- FPDT, « Atenquenses se movilizan en Edomex y DF en rechazo al nuevo aeropuerto #TierraSiAvionesNo » en *Blog del FPDT-Atenco*, 09 de septiembre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/search?updated-max=2014-09-17T15:41:00-05:00&max-results=8&start=154&by-date=false>
- FPDT, « Farsa, reunión sobre el impacto del nuevo aeropuerto: FPDT » en *Blog del FPDT-Atenco*, 28 de octubre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/farsa-reunion-sobre-el-impacto-del.html>
- FPDT, « Llamado URGENTE del FPDT - Atenco a las organizaciones, académicos y defensores del medio ambiente» en *Blog del FPDT-Atenco*, 22 de octubre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/llamado-urgente-del-fpdt-atenco-las.html>
- FPDT, « Postura del FPDT sobre la consulta pública de la SEMARNAT » en *Blog del FPDT-Atenco*, 27 de octubre de 2014, disponible en línea: <http://atencofpdt.blogspot.com/2014/10/postura-del-fpdt-sobre-la-consulta.html>
- FPDT, « Comunicado #YoPrefieroElLago 25 oct 2018» en *yoprefieroellago.org*, 25 de octubre de 2018, consultado el 15 de diciembre de 2020, disponible en línea: <http://yoprefieroellago.org/comunicado-yoprefieroellago-25-oct-2018/>
- Galan José « Brugoa interpondrá amparo contra expropiación en Atenco » en *La jornada*, sábado 3 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/015n1pol.html>
- García Ana Karen, « Conoce las cuatro afores que invirtieron en el NAIM » en *El Economista* 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.economista.com.mx/empresas/Conoce-las-cuatro-afores-que-invirtieron-en-el-NAIM-20181029-0070.html>
- García Carina y Morales Alberto, « Según consulta, sólo Nuevo León votó por Texcoco para NAICM » en *El Universal*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/estados/segun-consulta-solo-nuevo-leon-voto-por-texcoco-para-naicm>
- García Soto Salvador, « Aerotrópolis, el gran negocio del aeropuerto » en *El Universal* 28 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/aerotropolis-el-gran-negocio-del-aeropuerto>
- Garrido Sebastian, « Hilo Consulta NAICM » en *Twitter*, 1 de noviembre 2018, consultado el 15 de diciembre de 2015, disponible en línea: [https://twitter.com/segasi/status/1058035535808217090?ref\\_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1058037168151687168%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es2&ref\\_url=https%3A%2F%2Fpolitica.expansion.mx%2Fmexico%2F2018%2F11%2F11%2Festados-ricos-estados-pobres-quien-voto-por-texcoco-y-quien-por-santa-lucia](https://twitter.com/segasi/status/1058035535808217090?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1058037168151687168%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es2&ref_url=https%3A%2F%2Fpolitica.expansion.mx%2Fmexico%2F2018%2F11%2F11%2Festados-ricos-estados-pobres-quien-voto-por-texcoco-y-quien-por-santa-lucia)



- Global Carbon Atlas, «Emisiones de combustibles fósiles » (2019), disponible en línea: <http://www.globalcarbonatlas.org/es/CO2-emissions>
- González Amador Roberto, «Al operar el aeropuerto el actual cerrará, dicen funcionarios » en *La Jornada*, 5 de septiembre de 2014, consultado del 18 de septiembre de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/05/politica/003n1pol>
- González Amador Roberto, «Aportará el gobierno 58% de los 169 mil millones que costará el nuevo aeropuerto » en *La Jornada*, 4 de septiembre de 2014, consultado el 18 de septiembre de 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/007n1pol>
- Grande Gersáin, « ¿Quiénes quieren construir la terminal del nuevo AICM? » en *Mileno* 08 de diciembre 2016, consultado el 13 de noviembre de 2020, disponible en línea: <https://www.milenio.com/negocios/quienes-quieren-construir-la-terminal-del-nuevo-aicm>
- Hernández Alcántara Martín, « Consulta del NAICM debe extenderse legalmente hacia megaproyectos: Delgado » en *La Jornada del Oriente*, 23 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta-del-naicm/>
- Huerta Eduardo, « Plazo de deuda del NAIM bajó de 30 a 19 años » en *El Economista*, 11 de agosto 2019, disponible en línea: <https://www.economista.com.mx/empresas/Plazo-de-deuda-del-NAIM-bajo-de-30-a-19-anos-20190812-0010.html>
- INE, « Crónica del Proceso Electoral 2017-2018 Julio 2018 » en *INE*, 17 de julio 2018 disponible en: <https://www.ine.mx/cronica-del-proceso-electoral-2017-2018-julio-2018/>
- La Jornada del Oriente, « Diputados de morena, sin consenso para financiar consulta sobre el NAICM » en *La Jornada del Oriente*, 16 de octubre 2018, disponible en línea: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/consulta/>
- Lueg Tamargo José Luis, « NAICM vs. NAIM » en *El Universal*, 09 de abril de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/naicm-vs-naim#:~:text=Desde%20hace%20varias%20semanas%2C%20el,referirse%20al%20mismo%20por%20NAIM.>
- Lueg Tamargo José Luis, «La desaparición de la ZFLT» en *El Universal*, 28 de agosto de 2016, consultado el 18 de septiembre de 2020, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2016/08/29/desaparicion-de-la-zflt>
- Malagón Ángel, « El terreno del Nuevo Aeropuerto está bajo hundimiento controlado » en *Expansión*, 31 de julio 2017, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://obras.expansion.mx/construccion/2017/07/31/el-terreno-del-nuevo-aeropuerto-esta-bajo-hundimiento-controlado>

- Martínez Sanjuana, « El caso Atenco revive en el peor momento de EPN: *NYT*; las mujeres se volvieron un botín de guerra » en *Sin embargo*, 23 de septiembre 2016, consultado el 18 de septiembre 2020, disponible en línea en: <https://www.sinembargo.mx/23-09-2016/3095801>
- Méndez Meléndez Alina, « El lunes 22 se realizará en Puebla foro sobre la consulta del NAICM » en *La Jornada del Oriente*, 18 oct 18, disponible en línea: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/el-lunes-22-se-realizara-en-puebla-foro-sobre-la-consulta-del-naicm/>
- Milenio, « AMLO confirma construcción de pistas en Santa Lucía; "es viable" » en *Milenio*, 29 de octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.milenio.com/politica/amlo-confirma-construccion-pistas-santa-lucia-viable>
- MORENA, « AMLO: a todos nos conviene que haya transparencia, honestidad en la construcción del NAICM » en *Morena.si*, 26 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://morena.si/archivos/18526>
- Muñoz Rios Patricia, «Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto» en *La jornada*, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>
- Navarro María Fernanda, « Aún hay interés de IP para construir aeropuerto de Texcoco » en *Forbes*, 27 de septiembre de 2019, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/aun-hay-interes-de-ip-para-construir-aeropuerto-de-texcoco/>
- Navarro María Fernanda, « El pueblo decidirá si continúa construcción del NAICM: López Obrador » en *Forbes*, 17 de agosto 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/el-pueblo-decidira-si-continua-construccion-del-naicm-lopez-obrador/>
- Navarro María Fernanda, « Slim y Hank Rhon, entre los principales beneficiados con la construcción del NAIM » en *Forbes* 18 de octubre 2018, disponible en línea: <https://www.forbes.com.mx/ellos-son-los-principales-beneficiados-con-la-construccion-del-naim/>
- Olvera Dulce y Barragán Daniel, « EPN no terminará para 2018 el NAICM, su *proyecto estelar*; heredará deuda y obra negra » en *Sin embargo*, 03 de octubre 2017, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/03-10-2017/3306272>
- Olvera Dulce y Barragán Daniel, « Senadores del PAN ven ocioso el NAICM, como AMLO, y se preguntan si se puede frenar y si hay plan B » en *Sin embargo*, 04 de octubre 2017, consultado el 19 de noviembre 2020, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/04-10-2017/3306837>
- Patiño M. Federico, « ¿Por qué construir el nuevo aeropuerto en Texcoco? (II) » en *El Economista* 05 noviembre de 2017, disponible en línea: <https://www.economista.com.mx/opinion/Que-construir-el-nuevo-aeropuerto-en-Tezcoco-II-20171105-0094.html>

Pérez Matilde « Manifestación contra las expropiaciones, de Atenco a la sede del Ejecutivo » en La jornada, jueves primero de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/01/marcha.html>

Pérez Matilde «Anuncian expropiación de 5 millones de hectáreas » en La jornada, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea en:<https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/022n1pol.html>

Político Mx, « Así se movió el discurso de AMLO sobre NAICM en 3 años » en *Político Mx*, 15 de marzo de 2017, disponible en línea: <https://politico.mx/central-electoral/elecciones-2018/presidencial/%C3%AD-se-movi%C3%B3-el-discurso-de-amlo-sobre-naicm-en-3-%C3%B1os/>

Proceso, « En 1995, la UNAM descartó a Texcoco » en *Proceso* 2 de agosto 2002, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2002/8/2/en-1995-la-unam-descarto-texcoco-68213.html>

Ramírez Bertha Teresa « Exige el gobierno capitalino revocar la decisión de construir el nuevo aeropuerto en Texcoco » en La jornada, martes 23 de octubre de 2001, consultado el 18 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/023n1pol.html>

Reporte Indigo, « Anaya defiende construcción del NAICM y llama a Obrador “espanta inversiones” » en *Reporte Indigo* 17 de abril 2018, disponible en línea: <https://www.reporteindigo.com/reportes/anaya-promete-auditar-contratos-del-nuevo-aeropuerto/>

Reporte Indigo, « Zabala defiende construcción de aeropuerto » en *Reporte Indigo* 27 de marzo de 2018, disponible en línea: <https://www.reporteindigo.com/reportes/zabala-defiende-construccion-aeropuerto-transparencia-oposicion-amlo/>

Reséndiz Francisco, « Meade defiende la construcción del nuevo aeropuerto » en *El Universal* 02 de febrero de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/elecciones-2018/meade-defiende-la-construccion-del-nuevo-aeropuerto>

Rincón Sergio, « Pobladores de Atenco van contra Nuevo AICM: dañará humedales, aves, agua, dicen » en *Sin Embargo*, 29 de enero de 2015, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/29-01-2015/1232596>

Rojas Rosa « Se manifiesta el Congreso Nacional Indígena contra el nuevo aeropuerto » en La jornada, sábado 3 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/03/014n1pol.html>

San Martín Neldy, «El gobierno paga 75 mil mdp para liquidar contratos del aeropuerto de Texcoco» en *Proceso*, 28 de agosto 2019, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2019/8/28/el-gobierno-paga-75-mil-mdp-para-liquidar-contratos-del-aeropuerto-de-texcoco->

[230173.html#:~:text=El%20titular%20de%20la%20SCT,pesos%20menos%20que%20lo%20estimado](#)

Salinas Cesáreo Javier, « Campesinos de Atenco exigen restitución de tierras del NAICM » en *La Jornada*, 07 de diciembre de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/notas/2020/12/07/estados/gobierno-retoman-dialogo-con-campesinos-de-atenco/?fbclid=IwAR3rfhblnZKRrtmObaJEVNCDGIQqYxDIMxpXevSs-IYy7epsEWHheQO3V6Q>

Salinas Cesáreo Javier, « Habitantes de San Salvador Atenco inician movilizaciones contra el nuevo aeropuerto » en *La Jornada*, 04 de septiembre 2014, consultado el 12 de noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2014/09/04/politica/006n1pol>

Salinas Javier y Ramón René, « Ejidatarios de Atenco paran obras de la autopista Pirámides- Texcoco » en *La Jornada*, 24 de abril 2016, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2016/04/24/estados/023n1est>

Salinas Javier y Ramon René « Colocan ejidatarios barricadas en Atenco;apoya el FZLN y estudiantes » en *La jornada*, domingo 28 de diciembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/12/28/029n1est.html>

Salinas Javier y Ramon René « Reprimen marcha campesina en atenco; hay 33 lesionados » en *La Jornada*, domingo 12 de julio de 2002, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2002/07/12/052n2pol.php?origen=index.html>

Salinas Javier, Alvarado Rene Ramón, Pérez Matilde, Castillo Gustavo y Romanx José, « Fox se equivocó con su decreto; seguirá la defensa de la tierra advierten ejidatarios » en *La jornada*, jueves 15 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/15/marcha.html>

Salinas Javier, Ramon René y Garduño Roberto «El gobierno rompe y violenta el diálogo, acusan campesinos » en *La jornada*, domingo 27 de julio de 2002, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2002/07/27/003n1pol.php?origen=index.html>

Sin Embargo, « El Gobierno exhibe, en un amplio informe, la presunta “ingeniería para defraudar” con el NAIM » en *Sin Embargo*, 26 abril de 2019, disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/26-04-2019/3571759>

Torrones Medina Ayra Irasema, « Frende de Pueblos en Defensa de la Tierra: Luchando por la Vida » en *La Jornada del campo*, 26 de mayo 2012, consultado el 12 noviembre 2020, disponible en línea en: <https://www.jornada.com.mx/2012/05/26/cam-pueblos.html>

Urrutia Alonso «Alertó Conapo sobre riesgo de Texcoco » en *La jornada*, miércoles 14 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/14/060n1con.html>

Venegas Juan Manuel « Lotería a los habitantes de Texcoco: Fox» en *La jornada*, domingo 4 de noviembre de 2001, consultado el 31 de agosto de 2020, disponible en línea: <https://www.jornada.com.mx/2001/11/04/022n2pol.html>

Villalobos Areli, « El hundimiento del nuevo aeropuerto, otro negocio multimillonario » en *Proceso* 05 de septiembre de 2017, disponible en línea: <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2017/9/5/el-hundimiento-del-nuevo-aeropuerto-otro-negocio-multimillonario-190804.html>

Woldenberg José, « Debería suspenderse » en *El Universal*, 23 octubre de 2018, disponible en línea: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/jose-woldenberg/nacion/deberia-suspenderse>