



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA

MODALIDAD DE TITULACIÓN ACTIVIDAD DE INVESTIGACIÓN
PAPIIT GI300818

EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE
MÉXICO (NAICM), INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
URBANO Y SU IMPACTO EN LA POBLACIÓN DEL ORIENTE DE LA
ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO (ZMCM) 2016-
2021

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN:

**NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE
MÉXICO (NAICM) MUNICIPIO DE TEXCOCO, ESTADO DE MÉXICO
(2000-2018)**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMÍA



P R E S E N T A:

NOEL MARTÍNEZ BERNAL

ASESOR: MTRO. EDUARDO JOSUÉ PÉREZ RODRÍGUEZ



Nezahualcóyotl, Estado de México, 26 de marzo del 2019



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.

Contenido

Introducción..... 3

Antecedentes del “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad De México” (2000-2006)5

Replanteamiento del Proyecto Aeroportuario en el “Ex-Lago de Texcoco” (2012-2018)10

Iniciativa del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Lic. Enrique Peña Nieto (2012-2018)13

La controversia en torno al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México15

Cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.....25

Conclusión..... 28

Fuentes de Consulta..... 31

Introducción

En el presente artículo de investigación se pretende dar a conocer la política pública que se ejerció con la iniciativa de construcción del proyecto aeroportuario para la ciudad de México, en la zona del ex-Lago de Texcoco. Partiendo de los últimos dieciocho años (2000-2018).

Así mismo, se evidencia la oposición hacia el proyecto que se manifestó en la esfera social, destacando el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra que parcialmente había logrado ganar la cancelación de la iniciativa de construcción del aeropuerto en 2003, pero con la represión sucedida en Atenco en el año 2006 se debilitó dicho movimiento, abriendo paso a la inversión aeroportuaria en 2012.

Si bien es cierto, el proyecto aeroportuario responde más a los intereses de grandes constructoras, mineras y del propio gobierno que, de una verdadera política de transporte, que solucione la saturación operacional de pasajeros.

Dicho lo anterior se expone la falta de credibilidad y transparencia por parte de las autoridades institucionales, que en su momento justificaban que el proyecto aeroportuario tendría el beneficio económico que atraería en la zona Metropolitana de la Ciudad de México, pero dejando de lado en particular el daño ecológico.

A pesar de las recomendaciones por expertos de la inviabilidad del nuevo aeropuerto en Texcoco, se citan dos autores de la no acreditación de dicho proyecto: CONAGUA "*Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco*" y del Arq. Jesús Flores Hernández "*Arquitectura y globalización. Ilusiones y repercusiones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*".

Al plasmar el avance del proyecto en 2018, se muestra en esta investigación claramente el retraso de las obras, de tal forma reafirmando un proyecto costoso e inviable por su lugar geográfico de construcción, lo cual culmina con una cancelación inminente del gobierno entrante del partido Movimiento de Regeneración Nacional en 2018.

De tal forma se menciona la decisión final del gobierno de Andrés Manuel López Obrador el proyecto futuro que se llevara a cabo en donde se construye todavía el NAICM. Teniendo en cuenta bajo qué términos económicos y legales dejaría de construirse.

Antecedentes del “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” (2000-2006)

“En las ciudades de todo el mundo, el suelo se utiliza para objetivos especializados tales como el alojamiento y la industria. Uno de los principales problemas de cualquier ciudad es el de cómo controlar esos usos para permitir que funcione y evolucione la ciudad”

Charles Abrams, 1965

Los orígenes de la construcción de un nuevo aeropuerto en el municipio de Texcoco para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), comienzan en el sexenio del ex-presidente Vicente Fox Quezada (2000-2006), cuando se da a conocer en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2001-2006 en materia de infraestructura y transporte¹.

Dicho proyecto se presentó debido a que en el año 2000 el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) superó los 20 millones² de pasajeros anuales con un nivel crítico de ocupación de 21 millones³ respectivamente.

Ante tal situación el gobierno planteo la iniciativa de construir un Nuevo Aeropuerto en dos ubicaciones alternas, la primera en el lago de Texcoco, Estado de México y la segunda en Tizayuca, Hidalgo.

¹ Plan Nacional de Desarrollo en materia de infraestructura y transporte. Documento electrónico pág.111 en pdf disponible en: <http://planeacion.uaemex.mx/InfBasCon/PlanNacionaldeDesarrollo2000-2006.pdf>

² Documento electrónico de SCT. <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00-aeronautica/necesidades-de-aeropuerto-de-la-zmvm/04presentacion-necesidad-de-capacidad-aeroportuaria-para-el-zmvm--2010oct26.pdf>

³ Libro electrónico: El Sistema Metropolitano de Aeropuertos a seis años de su establecimiento capítulo III página 66. http://famososab.abardev.net/amivtacold/images/stories/publicaciones/sistaeropuertos_4_cap3.pdf

Tras estudios realizados en el año 2000 por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y The **MITRE** Corporation⁴, en donde se favorecía el proyecto para su construcción en Texcoco.

En conferencia de prensa el 22 de octubre de 2001, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) Arq. Pedro Cerisola y Weber, justificó la decisión de construir un Nuevo Aeropuerto en la Zona de Texcoco al decir que: “presenta la mejor viabilidad aeronáutica, ambiental, técnica, urbana y financiera”⁵. El mismo día en que realizo dicha declaración, se hizo oficial el decreto expropiatorio en el Diario Oficial de la Federación DOF: 22/10/2001.

Luego de que se diera a conocer la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco, se presentó una gran indignación en el ejido de San Salvador Atenco, municipio de Atenco Estado de México, al expropiar 5 mil 400 hectáreas afectando a 4 mil familias⁶ y ofreciendo por metro cuadrado \$7.20, lo cual produjo movimientos de carácter sociopolítico, destacando, el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT)⁷, en contra del proyecto aeroportuario.

Todas estas movilizaciones continuaron hasta el año 2002, las cuales propiciaron con la cancelación del proyecto el 1 de agosto del mismo año. La solución que opto el Gobierno Federal ante la saturación del

⁴ The MITRE Corporation conocida comúnmente como MITRE, es una organización estadounidense que provee ingeniería de sistemas, investigación y desarrollo, y soporte sobre tecnologías de la información al gobierno de los Estados Unidos de América.

⁵ Web sitio la jornada consultado en el siguiente link: <http://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>

⁶ Web sitio proceso consultado en el siguiente link: <https://www.proceso.com.mx/527630/nuevo-aeropuerto-del-penismo-las-seis-pistas-de-la-corrupcion>

⁷ El Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, es una organización comunitaria campesina que surgió en octubre de 2001, con el fin de que el gobierno federal no expropiaría más de 5 mil hectáreas para la construcción del nuevo aeropuerto de la ciudad de México. Para mayor información de este movimiento se tiene el siguiente enlace: <http://atencofpdt.blogspot.com/>

AICM, fue la construcción de la Terminal 2 en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México el 2 de agosto de 2005.

Es importante aclarar que previo a todos los eventos relacionados a la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México durante el gobierno de Vicente Fox, el proceso y planteamiento legal que zanjaron para este proyecto tuvieron que ver:

1. La expropiación del suelo para la construcción de un aeropuerto con base en la reforma del artículo 27 constitucional de 1992.
2. La Nueva Ley Agraria de 1992 regulada por el artículo 27 constitucional, los ejidatarios tienen el control absoluto del aprovechamiento de sus tierras, pero es susceptible a expropiación siempre y cuando sean de causa de utilidad pública mediante indemnización.
3. El Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares (PROCEDE)⁸ tiene su fundamento en el artículo 27 y su correspondiente a la ley agraria de 1992 y el Programa de Incorporación de Suelo Social al Desarrollo Urbano (PISO) como instrumento del gobierno Federal creado en 1996⁹.
4. En el reglamento de la Ley Agraria en materia de certificación de derechos ejidales y titulación de solares de 1993, tiene por objeto

⁸ PROCEDE su propósito es dar seguridad en la tenencia de la tierra mediante la regularización de la misma, a través de la expedición y entrega de los certificados y los títulos correspondientes a las tierras de uso común, parcelas y solares urbanos. Para mayor información se encuentra en el siguiente link: <http://www.pa.gob.mx/publica/pa070113.htm>

⁹ PISO en este programa, los núcleos agrarios estarán en condiciones de poner en oferta legal suelo al servicio de las instituciones públicas, privadas y sociales de la vivienda y desarrollo inmobiliario, de organizaciones sociales y personas físicas y morales en general, que deseen acceder a la tierra para la construcción, promoción, venta y utilización de vivienda, equipamiento urbano y desarrollo regional. Para mayor información se encuentra en el siguiente link: <http://www.pa.gob.mx/publica/revista7/piso.pdf>

establecer los procedimientos y lineamientos aplicables en la regularización de la tenencia de la tierra ejidal, con plena autonomía y respeto sobre el destino y delimitación de las tierras y certificación de los derechos ejidales correspondientes.¹⁰

5. En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, como instrumento del Plan Nacional de Desarrollo se establece la disposición de ampliar la capacidad aeroportuaria que da servicio a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), en el sitio Texcoco, bajo una perspectiva de largo plazo, y con apego a criterios rigurosos de factibilidad técnico-económica, de salvaguarda del equilibrio ecológico y de respeto a los derechos legítimos de los habitantes de la zona¹¹.

Aún con los resentimientos del gobierno ante la cancelación del aeropuerto. En mayo de 2006 aconteció uno de los sucesos más violentos y represivos en Atenco por parte de la autoridad estatal y federal.

Todo ocurrió cuando el FPDT en apoyo a floricultores y comerciantes fueron agredidos por la policía municipal de Atenco, al no dejar vender sus mercancías en la vía pública aun con los permisos en regla, lo que termino en una serie de confrontaciones, ante la incapacidad y superado en número por los pobladores se vio replegado la Agencia de Seguridad Estatal del Estado de México.

¹⁰ Reglamento de la Ley Agraria en materia de certificación de derechos ejidales y titulación de solares, consultado en el Diario Oficial de la federación para mayor información se tiene disponible el siguiente link: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4709378&fecha=06/01/1993

¹¹ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 en materia de infraestructura capítulo 4. Documento disponible en pdf en el siguiente link: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/CAP-04.pdf

Dada las circunstancias el gobernador del Estado de México en aquel entonces Enrique Peña Nieto y de la presidencia de la república, *la madrugada del 4 de mayo se desplegó un operativo masivo con la participación de 1,815 policías estatales y aproximadamente 700 policías federales*¹² con órdenes de desalojar la carretera Lechería- Texcoco que había sido bloqueada.

El abuso de poder de los cuerpos de seguridad fue evidente la usurpación de casas, *el saldo fue de dos jóvenes muertos, más de 30 mujeres abusadas sexualmente, cuyo caso llegó a los tribunales internacionales, y 200 detenidos*¹³, ante tal barbarie quedó claro que el reprimir a la población, los planes futuros para un nuevo aeropuerto en Texcoco se harían posible.

La evidencia clara ante los hechos ocurridos, fue la detención de Don Felipe Álvarez, integrante de FPDT, habitante de la comunidad de Nexquipayac, municipio de Atenco, Estado de México, fue preso en mayo de 2006 y liberado en julio de 2010. Detenido por haber participado en los movimientos sociales en contra de la expropiación de tierras en el Ejido de San Salvador Atenco, para un nuevo aeropuerto.

Hoy en 2019 es un referente para su comunidad, e invita a los estudiantes, jóvenes y medios de comunicación en palabras propias de Don Felipe Álvarez “no olvidar nuestras raíces y sobre todo nuestra historia por que los gobiernos anteriores se han encargado de borrarla y tirarlas a la basura con las reformas educativas neoliberales”.

¹² Web sitio [almomento.mx](http://almomento.mx/texcoco-aeropuerto/) consultado en el siguiente link: <http://almomento.mx/texcoco-aeropuerto/>

¹³ Web sitio [proceso](https://www.proceso.com.mx/527630/nuevo-aeropuerto-del-penismo-las-seis-pistas-de-la-corrupcion) consultado en el siguiente: <https://www.proceso.com.mx/527630/nuevo-aeropuerto-del-penismo-las-seis-pistas-de-la-corrupcion>

Replanteamiento del proyecto aeroportuario en el “Ex-Lago de Texcoco” (2012-2018)

Seis años después de los conflictos con aquellos pobladores de Atenco y sus diversas organizaciones sociales, el gobierno del presidente Lic. Enrique Peña Nieto (2012-2018) retoma el proyecto del nuevo aeropuerto.

Las razones principales ante el resurgimiento del proyecto en el ex-Lago de Texcoco, son en materia técnica por la demanda de circulación de pasajeros, a pesar de la construcción de la Terminal 2, que inició en agosto de 2005 e inaugurada por el ex-presidente Lic. Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012) el 26 de marzo de 2008¹⁴. En el 2014 el AICM se declara saturado y en 2019 se ha agravado esta problemática.

Lo anterior debido al incremento de la actividad económica al interior de la República, que asimismo aumento la demanda en los servicios de ese aeropuerto.

En la gráfica 1. Se muestra de manera general, la circulación operacional de pasajeros de carácter comercial tanto a nivel nacional e internacional en el AICM. El aeropuerto registro 24.1 millones de movimientos operacionales totales en el 2005, pasando en 2014 a 34.2 millones de personas, año en el que declara su saturación, contabilizando en el 2017 44.7 millones de operaciones, ver gráfica (1).

¹⁴ Web sitio El Financiero consultado en el siguiente link: <http://www.elfinanciero.com.mx/fotogalerias/asi-se-construyo-la-t2-del-aicm.html>



Fuente: Elaboración propia con base a datos del AICM 2018.

A nivel nacional, se observa la tendencia de los últimos cinco años de crecimiento, pero susceptible a la volatilidad económica externa del país.

Ejemplo claro fue la crisis financiera en 2008 en los mercados bursátiles en Estados Unidos, impactando negativamente en las operaciones aéreas de tipo comercial en el AICM en los años 2009 y 2010, con porcentajes respectivos de -3.8% y -3.4% a nivel nacional, ver gráfica (2).



Fuente: Elaboración propia con base a datos del AICM 2018.

En el entorno Internacional, la circulación operacional de pasajeros a partir del 2012 ha presentado muy poca volatilidad, dado a su menor

demanda en el país, salvo la única disminución en el 2009 de 14.1% comparado con el 2008 que fue de 1.5%, por causa de la crisis financiera mundial propiciada por los Estados Unidos, debido a los préstamos de créditos otorgados para la adquisición de vivienda, ver gráfica (3).



Fuente: Elaboración propia con base a datos del AICM 2018.

Dada la evidente saturación operacional de pasajeros con 34.2 millones anuales (ver tabla 1) declarada por el AICM, en 2014, el interés político y empresarial impulsan el proyecto aeroportuario en Texcoco como una solución, sin considerar otras propuestas alternativas como la ampliación y modernización de los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto Internacional Lic. Adolfo López Mateos
Ubicado en la Ciudad de Toluca
- AICM Benito Juárez y Base Aérea Santa Lucía
Éste último ubicado en el municipio de Zumpango, Estado de México.

El 3 de septiembre de 2014, se dio a conocer la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco, misma decisión fue respaldada por los respectivos presidentes Juan Pablo

Castañón Castañón de la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX) y Gerardo Gutiérrez Candiani del Consejo Coordinador Empresarial (CCE).

Iniciativa del NAICM Lic. Enrique Peña Nieto (2012-2018)

En el siguiente listado se muestra el planteamiento jurídico y acciones que se tomaron para la construcción del NAICM durante el sexenio de Enrique Peña.

1. En el Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018)¹⁵ publicado el 20 de mayo de 2013, en materia de comunicaciones y transportes planteó dar respuesta a la saturación del AICM.
2. La legitimación del gobierno se dio con la unión y alianza del denominado Pacto por México, celebrado el 2 de diciembre de 2012, entre los partidos políticos: Partido Revolucionario Institucional (PRI), Partido Acción Nacional (PAN) y el Partido de la Revolución Democrática (PRD). Fue un acuerdo político, económico y social con intereses a fines, como la construcción del NAICM en Texcoco¹⁶ y reforma fiscal.
3. Con fundamento constitucional en el artículo 27 y en la reforma agraria de 1992, se posibilita el hecho de expropiación de los recursos naturales en la zona de Atenco y Texcoco.

¹⁵ Documento electrónico Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) disponible en pdf en el siguiente link:
<http://pnd.gob.mx/>

¹⁶ Documento electrónico "Pacto por México" disponible en el siguiente link:
https://embamex.sre.gob.mx/bolivia/images/pdf/REFORMAS/pacto_por_mexico.pdf

4. Se crea el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2013-2018)¹⁷ publicado el 13 de diciembre de 2013, regido en el PND, que en materia de aeropuertos establece dar respuesta a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en la Ciudad de México.
5. En el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, publicado en el DOF: 29/04/2014, se tiene como prioridad dar solución la saturación del AICM, alineado al PND 2013-2018.
6. El ex-Secretario de Comunicaciones y Transportes, Lic. Gerardo Ruiz Esparza (2012-2018), presentó una solicitud para el otorgamiento de una concesión al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) al ex-director general, Lic. Manuel Ángel Núñez Soto (2014-2015), con facultad de operar, construir, administrar y explotar los recursos naturales y financieros para la construcción del NAICM. Publicado el 26 de junio de 2014 en el Diario Oficial de la Federación¹⁸.

¹⁷ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2013-2018) documento electrónico disponible en el siguiente link:

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf

¹⁸ Web sitio Diario Oficial de la Federación consultado en el siguiente link:

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5379470&fecha=26/01/2015

La controversia en torno al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

La decisión gubernamental se dio bajo el argumento de generar ganancias para el capital de los sectores, inmobiliario, de comunicaciones y transporte, así como la creación de futuras zonas comerciales y financieras. Este plan tendría acomodo en 5 mil hectáreas en el ex-Lago de Texcoco afectando a los siguientes municipios pertenecientes al Estado de México: Tezoyuca, Otumba, Acolman, Teotihuacán, Nopaltepec, Temascalapa, Tepetlaoxtoc y San Salvador Atenco.

A pesar de todos los argumentos en los que el Gobierno Federal basó la decisión de efectuar la construcción del NAICM en Texcoco, la afectación en materia ambiental y social significaba una destrucción de niveles apocalípticos, perjudicando inicialmente a los municipios de Atenco y Texcoco.

El Exdirector de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), el Ing. José Luis Luege Tamargo (2006-2012) mencionó los riesgos e implicaciones que llevaría la construcción del NAICM en el ex lago de Texcoco, destacando la problemática de las inundaciones y el impacto ambiental como la desaparición del lago Nabor Carrillo, donde prevalecen aves migratorias, además la composición del tipo de suelo *Solonchak*¹⁹ no es apta para construir.

En cuanto al suelo argumentaba lo siguiente, “En Texcoco, el suelo está relacionado con sedimentos de tierras arcillosas, producto de un

¹⁹ A este tipo de suelo se le llama en inglés Solonchak; término que se refiere a un tipo de suelo con condiciones áridas a subhúmedas mal drenadas.

proceso lacustre de barro”.²⁰ Un claro ejemplo por el tipo de suelo es el hundimiento de camiones de carga en épocas de lluvias, ver imagen (1)

Imagen (1).

Camión de carga



Fuente: Recuperado por Nicolás Tavira. El financiero. Actualización 01/02/2018 - 22:49 ²¹

Camión averiado a 5 km de dejar los materiales para la construcción del NAICM

Durante la gestión del Ing. Luege se planteó el proyecto “Parque Ecológico de Texcoco”, para recuperar la Zona Federal de ese lago, el cual contemplaría el Plan Lago de Texcoco gestionado en los años 70’s, cuyo propósito era la sustentabilidad hidrogeológica, la forestación y el saneamiento ambiental en el ex vaso de Texcoco.

Pero el plan no se concluyó debido a la crisis económica que atravesaba el país en los años 70’s los factores que determinaron a la economía nacional fue el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, la caída de los precios del petróleo en 1973 y la devaluación de la

²⁰ Moreno Sánchez, Enrique, Características territoriales, ambientales y sociopolíticas del Municipio de Texcoco, Estado de México. Quivera. Revista de Estudios Territoriales [en línea] 2007, 9 (Sin mes) : [Fecha de consulta: 22 de octubre de 2018] Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40190110>> ISSN 1405-8626

²¹ Web sitio consultado en el siguiente link: <http://www.elfinanciero.com.mx/bloomberg-businessweek/el-gran-aeropuerto-que-podria-no-ser>

moneda en 1976 abandonando así, el proyecto y como consecuencia el deterioro ambiental de la zona.

De tal forma el proyecto Parque Ecológico de Texcoco, surge para cubrir la necesidad de rescatar la zona debido al deterioro que arrastraba desde décadas atrás. Proyecto que no fue considerado en el gobierno del Lic. Enrique Peña Nieto.

En materia económica, el financiamiento y manejo de los recursos públicos designados para la construcción y el mantenimiento del NAICM serían muy costoso a largo plazo, con la emisión de bonos verdes hay un monto de 3 mil millones de dólares que tiene como plazo de pago el año 2047 con una tasa de interés anual de 5.500% y otros mil millones con vencimiento en el 2028²².

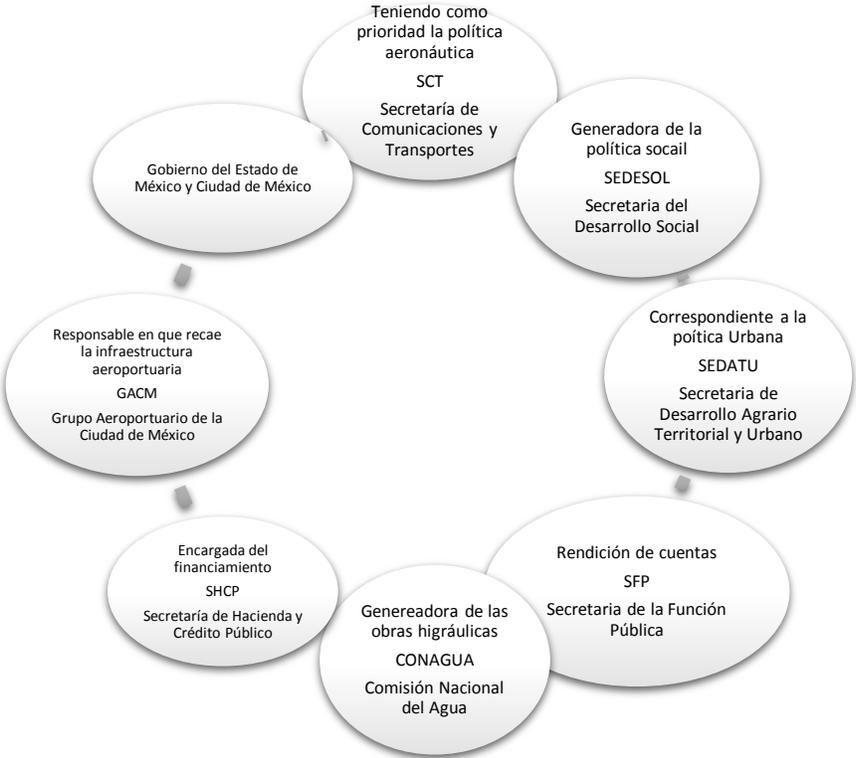
Aunado a esto la falta de transparencia en el manejo de los recursos públicos y privados fue una constante durante todo el proceso de planeación y ejecución del proyecto.

Parte de la inversión constó de 13 mil 500 mdp que fueron respaldados por las Administradoras de Fondos para el Retiro (AFORE), en tal acto participaron Inbursa, Pensionissste, Profuturo y XXI-Banorte. Canalizando los recursos económicos a través de un instrumento de inversión denominado *Fibra E* (Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura) operado por medio de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV).

²² Los bonos verdes son instrumentos que permiten obtener fondos, se pagan a cierto plazo, con sus respectivos intereses. Sirven para financiar proyectos de energías alternativas, eficiencia medioambiental, transporte limpio, gestión de residuos y adaptación al cambio climático. Web sitio consultado en el siguiente link: <https://www.am.com.mx/noticias/Cuanto-se-ha-gastado-y-cual-es-el-esquema-de-financiamiento-del-Nuevo-Aeropuerto-20180515-0118.html>

Las entidades encargadas de la coordinación, distribución, e inspección de los recursos públicos de la construcción del NAICM jugaron un papel decisivo para respaldar la iniciativa del proyecto del Nuevo Aeropuerto. Las instituciones responsables de coordinar el NAICM se muestra en el siguiente, ver diagrama (1).

Diagrama (1)
Instituciones responsables de coordinar el NAICM.



Fuente: Elaboración propia con base en CESOP, En contexto. El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mayo 2018.

A pesar de las acciones de todas las dependencias gubernamentales, no se logró demostrar la viabilidad del proyecto tanto en materia política, económica y ambiental. Esto quedó claro debido al aumento en el costo económico y de la problemática social que ha generado con apenas el 35% de avance de construcción, de acuerdo a distintas declaraciones realizadas por el GACM en noviembre de 2018.

A continuación, se muestran las tablas correspondientes al NAICM por el tipo de construcción, inversión, avances de construcción y fecha límite de contrato de termino.

Costo económico de infraestructura de ascenso y descenso de aeronaves, ver tabla (1).

Tabla 1 Costo económico de infraestructura de ascenso y descenso de aeronaves					
Construcción	Inversión total de construcción	Avance financiero	Por saldar	Avance de construcción	Fecha límite de contrato termino
Pista 2	\$7,926,299,964.90	65.24%	\$2,755,181,867.80	69.20%	14/10/2018
Pista 3	\$7,359,204,570.23	57.32%	\$3,137,228,908.30	50%	06/12/2014
Pista 6	\$2,346,287,623.44	100%	\$0.00	60.87	31/05/2018
Subestación eléctrica	\$1,144,845,394.31	63.58%	\$406,026,692.61	68.66%	09/03/2019
Red de distribución eléctrica	\$3,656,005,433.07	0%	\$3,656,005,433.07	0.01%	11/08/2020
Totales	\$22,432,642,985.95		\$9,954,442,901.78		

Elaboración propia con datos oficiales del GACM junio 2018

Costo de infraestructura operacional, ver tabla (2).

Tabla 2 Costo de Infraestructura Operacional					
Construcción	Inversión total de construcción	Avance financiero	Por saldar	Avance de construcción	Fecha límite de contrato termino
Torre de control	\$1,242,171,349.64	18.33%	\$1,014,481,341.30	25.68%	18/12/2018
Edificio terminal: Pilotes de cimentación	\$999,892,819.96	96.14%	\$38,595,862.85	97.20%	30/07/2018
Edificio terminal: losa de cimentación	\$7,555,647,477.04	56.18%	\$3,310,884,724.40	70%	22/08/2018
Edificio terminal: Terminal de pasajeros	\$84,828,777,320.13	3.87%	\$81,605,283,781.93	3.80%	20/10/2020
Losa de cimentación del centro intermodal de transporte terrestre CITT	\$1,399,983,017.99	37.28%	\$878,069,348.88	40.34%	04/12/2018
Plataformas	\$7,145,534,912.27	0.00%	\$7,145,534,912.27	0.03%	20/11/2020
Totales	\$103,172,006,897.03		\$93,992,849,971.63		

Elaboración propia con datos oficiales del GACM junio 2018

Costo económico para conexión de diversos servicios, ver tabla (3).

Tabla 3. Costo Económico para Conexión de Diversos Servicios					
Construcción	Inversión total de construcción	Avance financiero	Por saldar	Avance de construcción	Fecha límite de contrato termino
Barda y camino perimetrales	\$2,930,976,548.78	100%	\$0.00	100%	01/01/18
Caminos provisionales	\$608,275,577.50	76.27%	\$144,343,794.54	81.98%	15/07/17
Campamento	\$122,046,320.57	100%	\$0.00	100%	12/11/16
Drenaje Pluvial temporal	\$243,253,417.07	100%	\$0	100%	31/12/16
Remoción de escombros	\$891,806,070.45	100%	\$0	100%	24/05/17
Nivelación y limpieza	\$1,902,808,440.74	100%	\$0	100%	04/09/17
Totales	\$6,699,166,375.11		\$144,343,794.54		

Elaboración propia con datos oficiales del GACM junio 2018

En la tabla (3) se muestran las primeras obras de la construcción del NAICM, en esta fase se usaron decenas de camiones para la remoción de escombros, nivelación y limpieza para la cimentación de las pistas, la torre de control y terminales. Ver imagen (2).

El costo ecológico por terminar la primera fase preliminar fue, la devastación de decenas de cerros para la extracción de minerales como el tezontle y basalto.

Ocasionando daños al medio ambiente como la desecación del Lago Nabor Carrillo y los socavones que han hecho las empresas mineras en los siguientes municipios: Texcoco, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca y Atenco, correspondientes al Estado de México. Ver imagen (3).

Imagen (2).

Camiones removiendo escombros.



Fuente: Recuperado por GACM. Actualización 21/06/2018 – 12:52 p.m.

Imagen (3).

Socavones de mineras.



Fuente: Imagen propia tomada por Noel Martínez Bernal. Actualización 10/10/2018 – 4:01 p.m.

El despojo de tierras y el decreto de expropiación en terrenos circundantes al NAICM del gobierno del Lic. Enrique Peña Nieto, han dejado en claro la subordinación mediante pactos y acuerdos a las

empresas mineras, tal es el caso de René Martínez Moncayo, dueño de la mina el "Tezoyoc"²³.

A partir de la puesta en marcha de la construcción del NAICM, se presentaron estudios que no dan el visto bueno al proyecto aeroportuario destacando Arq. Jesús Flores Hernández "*Arquitectura y globalización. Ilusiones y repercusiones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*"²⁴ y del Ing. José Luis Luege Tamargo "*Libro blanco CONAGUA-07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco*"²⁵.

Demostrando las omisiones en que los estudios realizados por las instituciones gubernamentales cayeron, el gobierno minimizó dichos estudios alegando que obedecían a intereses partidistas.

Como podemos ver las dos investigaciones evidentes no favorecen el NAICM.

- 1) Título original: *Arquitectura y globalización. Ilusiones y repercusiones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. UNAM-Facultad de Arquitectura, 2016. Publicación Ciudad de México 2018. Autor: Arq. Jesús Flores Hernández investigador de la UNAM, en su ensayo analiza y critica la*

²³ René Martínez Moncayo dueño de las compañías Martínez Villegas S.A. de C.V. y Grupo Marvin S.A. de C.V. tomado del sitio web del zócalo en: <http://www.zocalo.com.mx/reforma/detail/llega-fiebre-minera-por-naicm>.

²⁴ Documento electrónico disponible en: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Argumentos-vs-NAICM-Plataforma-Organizativa-Contra-el-Nuevo-Aeropuerto-y-la-Aerotr%C3%B3polis.pdf>

²⁵ Documento electrónico disponible en: [http://www.conagua.gob.mx/conagua07/contenido/Documentos/LIBROS%20BLANCOS/CONAGUA-07%20Programa%20Parque%20Ecol%C3%B3gico%20Lago%20de%20Texcoco%20\(PELT\).pdf](http://www.conagua.gob.mx/conagua07/contenido/Documentos/LIBROS%20BLANCOS/CONAGUA-07%20Programa%20Parque%20Ecol%C3%B3gico%20Lago%20de%20Texcoco%20(PELT).pdf)

inviabilidad de la arquitectura y en materia técnica del NAICM, así como el impacto social.

- 2) Título: *Libro blanco CONAGUA-07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco*. Octubre de 2012. Autor: Comisión Nacional del Agua. En el documento se da a conocer las acciones, programas y resultados obtenidos durante la gestión del Ing. José Luis Luege Tamargo y proyectos futuros.

El NAICM trajo consigo un impacto social, político e histórico que fue parteaguas en la vida política del país dado que los partidos políticos que buscaban el poder en la elección presidencial del 1 de julio de 2018. utilizaron este como plataforma política tratando de ganar votos, polarizando aún más los sectores que estaban a favor y en contra de este mega proyecto.

Cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

La cancelación del NAICM como antecedente se dio a través de la consulta ciudadana que no se basó en el derecho constitucional sino en una consulta organizada por el equipo de trabajo de AMLO, llevada a cabo el 25 al 28 de octubre de 2018, que tenía por objeto la toma de decisión de si o no cancelar el proyecto aeroportuario para la ciudad de México en Texcoco.

La participación ciudadana fue de 1 millón 678 mil 59 votantes de los cuales: 310 mil 463 (29%) votaron por continuar con Texcoco, 747 mil (69.65%) votaron a favor de la obra en Santa Lucía y 2 mil 722 votos fueron anulados²⁶.

Respecto a la opinión de la cancelación del NAICM el secretario de comunicaciones y transportes Javier Jiménez Espriú menciona que se tendría un ahorro considerable por que costaría menos de 100 mil millones de pesos la construcción del nuevo aeropuerto en Santa Lucía.

De acuerdo con Espriú seguir con el proyecto aeroportuario en Texcoco representaría mayor gasto cada día y los materiales que se tiene en dicha zona se utilizarían para la construcción del nuevo aeropuerto en Santa Lucía, en la modernización del AICM y para el proyecto del tren maya.

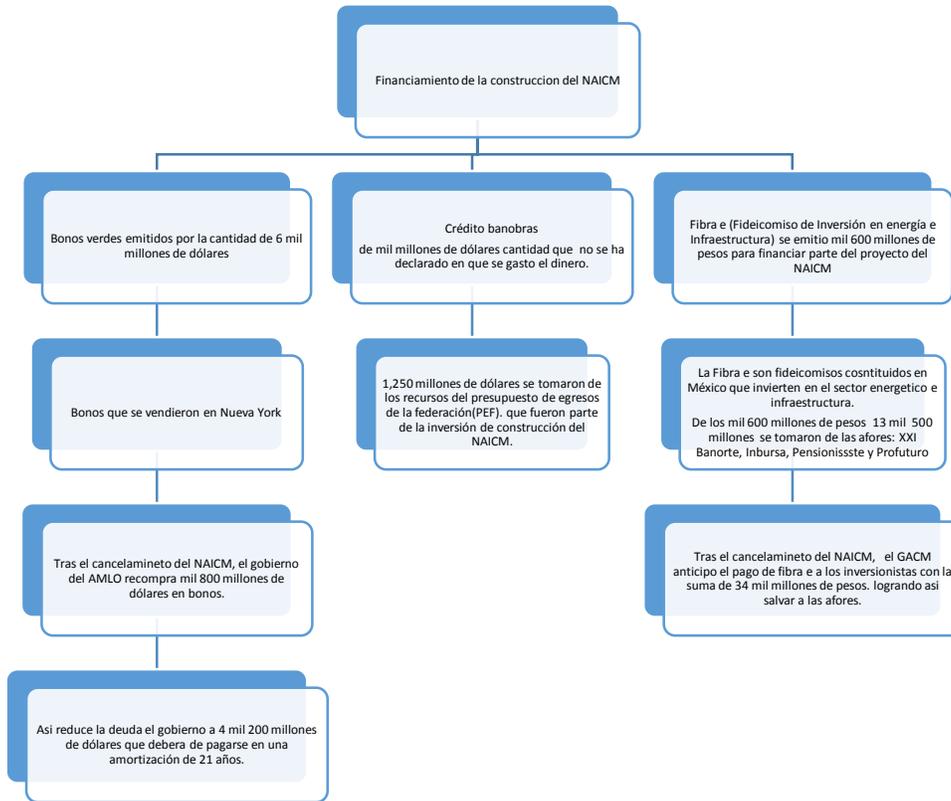
²⁶ Para mayor información de los resultados arrojados por la consulta ciudadana del NAICM, se tiene el siguiente link: <https://lasillarota.com/nacion/anuncian-resultados-de-consulta-del-aeropuerto-gana-santa-lucia-consulta-naicm-texcoco-santa-lucia/254623>

Para la mayor preocupación de los inversionistas tras la cancelación del NAICM, es como se va a pagar las fianzas del proyecto. Entre los impedimentos principales por la cuales aún todavía se construye son:

- El costo de cancelación el GACM especula cerca de 120 mil millones de pesos por concepto de cancelación de obras, pero la cantidad se puede incrementar debido a los intereses que puedan generar los bonos emitidos en el extranjero. El pago que deberá realizar el gobierno federal oscila los 4 mil 200 millones de dólares en una amortización de 21 años.
- En efectos legales y contratos de las constructoras para su cancelación se dará cuando la administración actual anuncie la terminación anticipada proceso que tomará entre cuatro y seis meses.
- Entre las principales fuentes de financiamiento del NAICM se encuentran los bonos verdes y la fibra e (Fideicomiso de Inversión en energía e Infraestructura). Ver esquema (1).

Esquema (1)

Financiamiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de la ciudad de México.



Elaboración propia con base a diversas fuentes de información periodística.

En conferencia matutina del presidente AMLO, el 1 de marzo de 2019, anunció que la zona del ex lago de Texcoco tras su cancelación a pesar de que todavía se construye por cuestiones legales de construcción el lugar será rehabilitado en un parque deportivo y ecológico.

Conclusión

El proyecto aeroportuario en Texcoco radicó principalmente en la política pública la cual solo respondió a intereses del sector privado rechazando llevar acabo el NAICM en otro sitio que no fuese Texcoco. Si bien es cierto que se necesita de un espacio aeroportuario que pueda atender la problemática operacional de pasajeros del AICM, no se tomaron en cuenta otras alternativas de solución. Como eran en un principio Tizayuca, Hidalgo y posteriormente la Base Aérea Santa Lucia.

Al poner en marcha la construcción del NAICM en Texcoco no se concientizo los daños permanentes que tendría a futuro en lo ambiental, ocasionando un daño ecológico que es irreparable.

La lucha por no construir el NAICM en Texcoco no fue nada más de las comunidades afectadas, fue toda una esfera social de estudiantes, prensa independiente, campesinos, organizaciones y movimientos que apoyaron la causa de estos pueblos, los cuales no fueron tomados en cuenta para dicho proyecto en administraciones pasadas.

Visto los hechos ocurridos, empresas mineras como *Martínez y Villegas*, *Grupo Minero Betancourt* entre otras, causaron daños ecológicos como la devastación de ríos y cerros de tezontle y basalto generando grandes socavones, indignación y miedo a estas familias donde habitan cerca de las minas, poniendo en riesgo la integridad de sus vidas a causa de un deslave que pueda ocurrir.

El hecho que presencie fue el 10 de octubre de 2018, estuvo el equipo de trabajo de Andrés Manuel López Obrador en compañía del aquel entonces próximo secretario de Comunicaciones y Traspotes Ing.

Javier Jiménez Espriú, junto con integrantes FPDT y vecinos de las zonas afectadas y diversos medios de comunicación, se llevó a cabo el recorrido de las minas en los cerros de Tezoyuca Estado de México, lugar donde se extrajeron los recursos minerales, como el tezontle que se utilizó para la construcción del NAICM.

Atendiendo la problemática el Ing. Espriú en medio de las tensiones explico durante su visita que el dialogo y opinión de las comunidades escuchadas en el recorrido, fue parte de ese momento de la consulta nacional. Una vez que ocupara su cargo en la SCT se comprometió en que revisaría los contratos de estas empresas mineras si de alguna u otra forma operaban de manera legal.

Una vez tomada la presidencia de la republica el Lic. Andrés Manuel López Obrador, en su promesa de campaña menciono en cancelar en NAICM haciendo la realidad este hecho, pero el impacto ambiental que causo el proyecto del NAICM desde el primer día de construcción el daño ha sido catastrófico.

El futuro de lo que pasara con los terrenos donde se puso en marcha el NAICM, el gobierno de AMLO opto por rehabilitar la zona en un parque ecológico y deportivo, pero aún sigue la construcción debido a que los contratos de las constructoras deben de cumplirse para efectos legales.

Actualmente, en esta administración del presidente constitucional Andrés Manuel López Obrador, han decidido llevar acabo a su solución de saturación del AICM, el ampliar y modernizar los siguientes aeropuertos: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el

Aeropuerto de Toluca y el Aeropuerto de Santa Lucía, con una inversión menor a 100 mil millones de pesos.

En la cuestión de la deuda de los bonos emitidos en el extranjero se seguirán pagando con la cantidad de 4 mil 200 millones de dólares en una amortización de 21 años.

Sin duda la falta de planeación en los gobiernos anteriores y de una política de transporte eficiente que diera solución a la saturación del AICM, fue una disputa de interés económico y social.

El saldo que deja el NAICM es una represión ocurrida en Atenco, una deuda económica por concepto de pago de bonos amortizándose en varios años, el daño ecológico y de las familias que habitan cerca de los socavones, realizadas por las empresas mineras.

La cuestión para el presidente AMLO ¿Bastará con las medidas tomadas de solución de saturación operacional de pasajeros del AICM en Santa Lucía? y realmente ¿Se rescatará la zona del ex- lago de Texcoco convirtiéndose en un parque ecológico a pesar de los daños ambientales y de la nueva inversión que requerirá su recate?

Fuentes de consulta

- Agraria, P. (S/N de Abril-Junio de 1997). *Revista Estudios Agrarios*. Recuperado el 2018, de pa.gob.mx Web sitio: <http://www.pa.gob.mx/publica/revista7/piso.pdf>
- AGRARIA, P. (07 de Enero de 2013). *pa.gob.mx*. Obtenido de pa.gob.mx: <http://www.pa.gob.mx/publica/pa070113.htm>
- am. (15 de mayo de 2018). *am*. Recuperado el enero de 2019, de am Web site: <https://www.am.com.mx/noticias/Cuanto-se-ha-gastado-y-cual-es-el-esquema-de-financiamiento-del-Nuevo-Aeropuerto-20180515-0118.html>
- CC NEWS . (18 de diciembre de 2018). *cultura colectiva* . Obtenido de cultura colectiva Web sitio: <https://news.culturacolectiva.com/mexico/recompra-de-bonos-del-naicm-recibe-apoyo-abrumador-hacienda/>
- CC NEWS . (12 de febrero de 2019). *cultura colectiva* . Obtenido de cultura colectiva : <https://news.culturacolectiva.com/mexico/aceptan-tenedores-de-fibra-e-unos-34-mil-mdp-naicm/>
- CC NEWS. (6 de diciembre de 2018). *cultura colectiva*. Obtenido de cultura colectiva : <https://news.culturacolectiva.com/mexico/que-son-los-bonos-del-nuevo-aeropuerto/>
- CC NEWS. (14 de febrero de 2019). *CC NEWS*. Obtenido de CC NEWS Web sitio: <https://news.culturacolectiva.com/mexico/jmenez-espriu-dice-que-cancelar-el-naicm-costara-menos-de-100-mil-mdp/>
- CC NEWS. (14 de febrero de 2019). *cultura colectiva* . Obtenido de cultura colectiva Web sitio: <https://news.culturacolectiva.com/mexico/jmenez-espriu-dice-que-cancelar-el-naicm-costara-menos-de-100-mil-mdp/>
- CONAGUA. (S/N de OCTUBRE de 2012). Libro blanco CONAGUA-07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT). S/N, S/N, MÉXICO. Obtenido de [http://www.conagua.gob.mx/conagua07/contenido/Documentos/LIBROS%20BLANCOS/C ONAGUA-07%20Programa%20Parque%20Ecol%C3%B3gico%20Lago%20de%20Texcoco%20\(PELT\).pdf](http://www.conagua.gob.mx/conagua07/contenido/Documentos/LIBROS%20BLANCOS/C ONAGUA-07%20Programa%20Parque%20Ecol%C3%B3gico%20Lago%20de%20Texcoco%20(PELT).pdf)
- DR, N. A. (S/N de OCTUBRE de 2014). La Ciudad de México, su región y la construcción y operación del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM)*. Ciudad de México, S/N, México. Obtenido de <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Ponencia%20Asuad.pdf>
- EL INFORMADOR.MX. (15 de enero de 2019). *EL INFORMADOR.MX*. Obtenido de EL INFORMADOR.MX Web sitio: <https://www.informador.mx/economia/Cuatro-razones-por-las-que-sigue-la-obra-del-NAICM--20190115-0021.html>
- Exteriores, S. d. (Diciembre de 2012). *sre.gob.mx*. Recuperado el 2018, de sre.gob.mx Web sitio: https://embamex.sre.gob.mx/bolivia/images/pdf/REFORMAS/pacto_por_mexico.pdf

- Figuroa, D. G. (s/n de Septiembre de 2011). *EL SISTEMA METROPOLITANO DE AEROPUERTOS A SEIS AÑOS DE SU ESTABLECIMIENTO*. Recuperado el 2018, de http://www.amivtac.org/spanelWeb/file-manager/Biblioteca_Amivtac/Libros-AMIVTAC/sistema-metropolitano/El-sistema-metropolitano-de-aeropuertos-a-seis-anos-de-su-establecimiento.pdf
- Financiero, E. (29 de Agosto de 2018). *El Financiero Boomerberg*. Recuperado el Septiembre de 2018, de El Financiero Boomerberg Web sitio: <https://www.elfinanciero.com.mx/fotogalerias/asi-se-construyo-la-t2-del-aicm.html>
- GOBIERNO DE LA REPÚBLICA. (2013). *PLAN NACIONAL DE DESARROLLO*. MÉXICO: GOBIERNO DE LA REPÚBLICA. Obtenido de <http://pnd.gob.mx/>
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. (2018). *El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Obtenido de <http://www.aeropuerto.gob.mx/index.php>
- Hernández, J. F. (S/N de S/N de 2018). Título original: Arquitectura y globalización. Ilusiones y repercusiones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Ciudad Universitaria, Ciudad de México, México. Recuperado el 2018, de <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Argumentos-vs-NAICM-Plataforma-Organizativa-Contra-el-Nuevo-Aeropuerto-y-la-Aerotr%C3%B3polis.pdf>
- LA SILLA ROTA. (28 de octubre de 2018). *LA SILLA ROTA*. Obtenido de LA SILLA ROTA WEB SITIO : <https://lasillarota.com/nacion/anuncian-resultados-de-consulta-del-aeropuerto-gana-santa-lucia-consulta-naicm-texcoco-santa-lucia/254623>
- MÉXICO, G. A. (2016). *NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO PROGRAMA ESTRATÉGICO/INSTITUCIONAL*. CIUDAD DE MÉXICO: GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. Obtenido de <http://www.aeropuerto.gob.mx>
- Navarro, A. (01 de Febrero de 2018). *El Financiero*. Recuperado el 2018, de El Financiero Bloomberg: <https://www.elfinanciero.com.mx/bloomberg-businessweek/el-gran-aeropuerto-que-podria-no-ser>
- Pérez, S. M. (S/N de Mayo de 2018). *5.diputados.gob.mx*. Recuperado el 2018, de 5.diputados.gob.mx Web sitio: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Novidades/En-contexto.-El-Nuevo-Aeropuerto-Internacional-de-la-Ciudad-de-Mexico>
- PÉREZ, S. M. (s/n de MAYO de 2018). *sitio oficial: @-congreso*. Obtenido de <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Novidades/En-contexto.-El-Nuevo-Aeropuerto-Internacional-de-la-Ciudad-de-Mexico>
- Quintana, M. (31 de MARZO de 2014). *Grupo Comunicación y Medios: T21 MX*. Obtenido de T21 MX web sitio: <http://t21.com.mx/aereo/2014/03/31/nuevo-aicm-tizayuca-ofreceria-mejores-oportunidades-que-texcoco>

- RAMIREZ, S. F. (01 de 09 de 2018). *EL UNIVERSAL*. Obtenido de EL UNIVERSAL WEB SITIO:
<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/salvador-ferrer-ramirez/nacion/naicm-dos-visiones-de-pais>
- RENE RAMON ALVARADO, J. S. (23 de OCTUBRE de 2001). *LA JORNADA*. Obtenido de LA JORNADA WEB SITIO: <http://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>
- República, G. d. (S/N de S/N de 2001). *uaemex*. Recuperado el 2018, de uaemex.mx web sitio:
<http://planeacion.uaemex.mx/InfBasCon/PlanNacionaldeDesarrollo2000-2006.pdf>
- REPÚBLICA, G. D. (S/N de S/N de S/N). *Secretaría de Relaciones Exteriores*. Recuperado el Septiembre de 2018, de Secretaría de Relaciones Exteriores sitio web:
<http://www.presidencia.gob.mx/wp-content/uploads/2012/12/Pacto-Por-M%C3%A9xico-TODOS-los-acuerdos.pdf>
- REPÚBLICA, P. D. (2014). *presidencia.gob.mx*. Obtenido de presidencia.gob.mx sitio web:
<http://cdn.presidencia.gob.mx/pni/programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018.pdf?v=1>
- República, P. d. (17 de Noviembre de 2015). *gob.mx*. Obtenido de gob.mx sitio oficial :
<https://www.gob.mx/presidencia/acciones-y-programas/programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018>
- Ricardo, J. (2018). *Zócalo* . Obtenido de Zócalo Web sitio :
<http://www.zocalo.com.mx/reforma/detail/llega-fiebre-minera-por-naicm>
- Rios, P. M. (23 de Octubre de 2001). *La Jornada*. Recuperado el 2018, de La Jornada :
<https://www.jornada.com.mx/2001/10/23/texcoco.html>
- RUIZ, L. A.-G. (1976). *LA CIUDAD: SU ORIGEN, CRECIMIENTO E IMPACTO EN EL HOMBRE* . ROSARIO, 17 MADRID-5: SELECCIONES DE SCIENTIFIC AMERICAN.
- SÁNCHEZ, E. M. (2008). *UN ESTUDIO SOCIAL, URBANO Y AMBIENTAL DE LOS MUNICIPIOS DE TEXCOCO Y ATENCO*. TOLUCA, MÉXICO: L.D.G. HÉCTOR F. CORTÉS MERCADO.
- Santiago, J. (13 de febrero de 2019). *EL ECONOMISTA*. Obtenido de EL ECONOMISTA:
<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Fibra-E-del-NAIM-sera-liquidado-el-28-de-febrero-20190213-0030.html>
- SCT. (S/N de Diciembre de 2001). *gob.mx*. Obtenido de gob.mx:
<http://www.sct.gob.mx/planeacion/documentos-del-sector-2001-2006/programas/programa-sectorial-2001-2006/>
- SCT. (26 de Octubre de 2010). *S/N*. Recuperado el 2018, de S/N:
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00-aeronautica/necesidades-de-aeropuerto-de-la-zmvm/04presentacion-necesidad-de-capacidad-aeroportuaria-para-el-zmvm---2010oct26.pdf>

- SEGOB. (06 de 01 de 1993). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de diario Oficial de la Federación:
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4709378&fecha=06/01/1993
- SEGOB. (22 de OCTUBRE de 2001). *DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN* . Recuperado el 2018, de DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN WEB SITIO:
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=761724&fecha=22/10/2001
- SEGOB. (13 de DICIEMBRE de 2013). *DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN* . Obtenido de DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN SITIO WEB:
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326590&fecha=13/12/2013
- SEGOB. (26 de ENERO de 2015). *Diario Oficial de la Fderación*. Recuperado el 2018, de Diario Oficial de la Fderación Sitio Web:
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5379470&fecha=26/01/2015
- SEGOB. (26 de Enero de 2015). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 2018, de Diario Oficial de la Federación:
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5379470&fecha=26/01/2015
- transportes, S. d. (S/N de Diciembre de 2001). *SCT. gob.mx*. Recuperado el 2018, de gob.mx Web sitio: <http://www.sct.gob.mx/planeacion/documentos-del-sector-2001-2006/programas/programa-sectorial-2001-2006/>
- Transportes, S. d. (13 de Diciembre de 2013). *SCT*. Recuperado el 2018, de SCT Web sitio:
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf
- universal, E. (1 de marzo de 2019). *FRONTERA.INFO*. Obtenido de FRONTERA.INFO Web sitio:
<https://www.frontera.info/Movil/EdicionEnLinea/Nacional/Notas/1412635.html>
- Valencia, M. (24 de octubre de 2018). *LNN la neta noticias*. Obtenido de LNN la neta noticias Web sitio: <https://www.lanetanoticias.com/grilla/328288/8-datos-que-debes-conocer-sobre-la-consulta-ciudadana-del-naicm>
- Vallin, A. A. (16 de Febrero de 2019). *Tribuna* . Obtenido de tribuna Web sitio :
<https://www.tribuna.com.mx/economia/La-inversion-para-red-aeroportuaria-costara-menos-que-el-NAICM-20190216-0019.html>
- Vargas, T. (18 de Octubre de 2018). *almomemo.mx* . Recuperado el Octubre de 2018, de almomemo.mx Web sitio: <http://almomemo.mx/textcoco-aeropuerto/>
- Villamil, J. (27 de Marzo de 2018). *proceso*. Recuperado el 2018, de proceso:
<https://www.proceso.com.mx/527630/nuevo-aeropuerto-del-penismo-las-seis-pistas-de-la-corrupcion>