



ESPACIO ABIERTO

Cuaderno Venezolano de Sociología



Volumen 31

Nº 1

Enero - Marzo, 2022

1

Auspiciada por la Internacional Sociological Association (ISA)
La asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS)
y la Asociación de Sociología (AVS)

El Aeropuerto Internacional Civil y Militar “General Felipe Ángeles” y los conflictos derivados de su construcción

*Yasmín Hernández Romero, Yissel Hernández Romero y
Raúl Vicente Galindo Sosa*

Resumen

En este artículo se presentan los resultados de una investigación exploratoria cuyo objeto de investigación son los conflictos derivados del proyecto del Aeropuerto Internacional Civil y Militar “General Felipe Ángeles” (AIFA) en Zumpango, Estado de México, basándose en una revisión documental y hemerográfica. Los conflictos observados evidencian no sólo intereses económicos y políticos en pugna, sino también emergencias políticas en defensa de otras formas de entender el desarrollo y de relacionarse con el territorio

Palabras clave: aeropuerto; conflictos; proyecto de desarrollo; territorio; decisiones públicas; gobernanza

Universidad Autónoma del Estado de México. Zumpango, México. E-mail: yasmin_h_r@hotmail.com. ORCID: 0000-0002-2235-3611

Universidad Autónoma del Estado de México. Zumpango, México. E-mail: tallarica9@hotmail.com. ORCID: 0000-0002-3499-1434

Universidad Autónoma del Estado de México. Zumpango, México. E-mail: raulgs@gmail.com. ORCID: 0000-0002-0954-8043

Recibido: 21/06/2021

Aceptado: 13/11/2021

The Civil and Military International Airport “General Felipe Ángeles” and the conflicts derived from its construction

Abstract

This paper presents the results of an exploratory investigation whose research object is the conflicts derived from the project of *The Civil and Military International Airport “General Felipe Ángeles”* (AIFA) in Zumpango, State of Mexico, based on a documentary and hemerographic review. The observed conflicts show not only competing economic and political interests, but also political emergencies in defense of other ways of understanding development and to relate to the territory

Keywords: airport; conflicts; development project; territory; public decisions; governance

Introducción

Cristóbal Regales (2015) considera que el transporte aéreo se ha convertido en un factor económico de primer orden, en cuya operación el aeropuerto es un elemento complementario indispensable. Sin embargo, los proyectos de infraestructura aeroportuaria regularmente tienden a generar conflictos sociales, los cuales se expresan en diferentes formas, ya sea en oposición o de resistencia en torno a ellos.

Este tipo de proyectos tiende a respaldarse en una imagen del desarrollo, que se vincula con el crecimiento económico, la lógica de mercado y la mundialización de las economías, llegando con ello a presentarse como un fin incuestionable. Rincón-Avellaneda, refiriéndose a diferentes tipos de obras o megaproyectos, señala que “*lo paradójico es que se producen conflictos por ausencia o por presencia de este tipo de proyectos*” (2016: 73).

Ejemplos de esta clase de conflictos se encuentran en distintos países. Algunos conflictos han llevado a cancelar la creación de nuevos proyectos aeroportuarios, como el aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes, en Francia (Bassets, 2018), o el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en Texcoco (Moreno, 2014; Medina, 2020). Otros, han detenido la ampliación de aeropuertos existentes, como el Aeropuerto El Palomar, en Argentina (Soldano y Perret, 2019) o el Aeropuerto Internacional El Dorado, en Colombia (González, 2020). Pero también, se ha protestado para impulsar la modernización de la infraestructura, como en el Aeropuerto de Jauja, en Perú (Miranda, 2018). Lipovich (2008) refiere diferentes casos de países desarrollados en los que la aparición de grupos anti-aviación lograron incidir en la planificación y operación de diferentes aeropuertos.

Los motivos de los conflictos pueden fundarse en factores de diversa índole, ambientales, políticos, o económicos, por mencionar algunos. En ocasiones, los conflictos se inscriben en la contradicción entre intereses individuales y el denominado interés general. “*Este último es frecuentemente invocado por las autoridades para defender sus proyectos y afirmar objetivos de desarrollo territorial que supuestamente responden a*

los intereses del mayor número posible de personas” (Chia y Torre, 2020: 28). Empero, el desarrollo no puede liberarse de las contradicciones y conflictos (Cernea, 2001), y en ocasiones, la existencia de conflictos evidencia la heterogeneidad de significados del desarrollo (Torre, 2016).

Este artículo tiene como objetivo presentar un resumen de los principales conflictos que se derivaron del proyecto del Aeropuerto Internacional Civil y Militar “General Felipe Ángeles” (AIFA), en Zumpango, Estado de México, algunos de los cuales han sido poco visibilizados.

El AIFA forma parte de los proyectos regionales del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 de México. Dicho aeropuerto será parte del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM)¹, dentro de cuyos objetivos se encuentra el disminuir la saturación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (AICM), atender las necesidades aeroportuarias, mejorar la conectividad nacional y fortalecer la competitividad económica del país (SEDATU, 2020b).

Este proyecto se presenta como uno de los ejes generales de la economía nacional. Sin embargo, al tratarse de un aeropuerto mixto, también aduce ser una instalación estratégica para el Estado Mexicano (Diario Oficial de la Federación [DOF], 25/02/2021).

El presente artículo se encuentra organizado en tres apartados. En el primero se hace una revisión histórica de las propuestas de construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México. Posteriormente, se refiere el proceso por el cual se legitimó el proyecto del AIFA. Enseguida, se exponen tres de los conflictos que se han generado en torno a dicho proyecto. Finalmente, se presentan algunas reflexiones sobre el proceso decisorio del proyecto en mención.

Proyectos de aeropuerto que no pudieron ser

La construcción de un nuevo aeropuerto internacional en el centro del país no es un tema nuevo. Basta recuperar un poco de historia para identificar distintos planes frustrados, ya sea por cuestiones presupuestales o por tratarse de proyectos de gobierno que perecieron ante los cambios de presidente de la República Mexicana.

La primera propuesta de construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México sucedió durante el sexenio del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), derivado de la necesidad de modernización y del pronóstico de crecimiento de la actividad aeroportuaria. También fueron factores importantes en esta propuesta, la valoración de los costos sociales al mantener las instalaciones aeroportuarias en la capital del país, tanto en términos de contaminación ambiental como de las repercusiones ante un probable accidente. *“Ya en ese entonces se definió como una opción factible construir un nuevo aeropuerto internacional en las inmediaciones de Zumpango, Estado de México, a 43 kilómetros de la ciudad de México. Sin embargo, no se adoptó ninguna decisión al respecto”* (Grajales, 1983: 927).

Siendo Gustavo Díaz Ordaz presidente de México se lleva a cabo un análisis que determina la limitada capacidad operativa del AICM (Domínguez Virgen, 2011).

1 El SAM estará integrado por tres campos de vuelo: el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (AICM), el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).

Consecuentemente, en el año 1965, se integra una Comisión Mixta de Planeación de Aeropuertos con representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Obras Públicas (SOP). Cada una de las Secretarías defendía una idea distinta: la SOP, la construcción del nuevo aeropuerto en Zumpango, y la SCT, la ampliación del aeropuerto existente. Los “conflictos interburocráticos” llevaron a que la decisión se pospusiera en dicha administración, continuando su discusión durante el gobierno del presidente de México Luis Echeverría (Grajales, 1983).

Los nuevos titulares de la SOP y de la SCT mantuvieron la posición de sus antecesores. El primer proyecto significaba una fuerte inversión al implicar la relocalización del AICM. Zumpango era el sitio más cercano y cumplía con las especificaciones técnicas. El segundo proyecto consistía en la construcción de una nueva pista en el AICM, lo cual era factible en términos de la reserva territorial existente en ese momento, permitiendo usar por un tiempo más la infraestructura existente. En torno a ambas alternativas se formaron dos coaliciones de política pública, que competían por recursos económicos y políticos (Domínguez Virgen, 2011).

Ante la disyuntiva, Echeverría solicitó un estudio a consultores independientes. La mejor solución fue un punto medio, es decir, hacer inversiones menores en el AICM e ir gestionando la expropiación de tierras para el nuevo aeropuerto (Domínguez Virgen, 2011).

El primer proyecto del aeropuerto internacional de Zumpango

Así, en 1971, la SOP encarga un estudio a Neufville and Keeney sobre la propuesta del nuevo aeropuerto, y en 1972 solicita el Plan Maestro de Zumpango al despacho de August W. Compton y Asociados (Grajales, 1983). Cabe señalar que el estudio de Neufville and Keeney recomendaba comenzar con la adquisición de terrenos en Zumpango. El proyecto se desarrollaría en tres fases: la primera, en 1975, en la que se moverían las aeronaves generales a Zumpango; la segunda, en 1985, para cambiar a internacional dicho aeropuerto, y la tercera, en 1995, donde estarían operando ya toda clase de naves (Keeney, 1973).

En esa línea, en mayo de 1974, el entonces presidente, Luis Echeverría Álvarez, decretó por razones de utilidad pública la expropiación de 28,462,236.79 m² en las demarcaciones de tres municipios del Estado de México: Zumpango, Jaltenco y Nextlalpan (DOF, 03/05/1974 y 27/05/1974)².

Empero, la crisis económica de 1976 influyó, primero, al detener las acciones emprendidas, y más adelante, en 1978, en la cancelación definitiva del proyecto del aeropuerto en Zumpango. La decisión de cancelar la obra también tuvo una lectura política, al minar con ello las aspiraciones de Luís E. Bracamontes, secretario de la SOP (Grajales, 1983). Así, la opción más viable, dada la coyuntura política y económica, fue mejorar la infraestructura del existente AICM.

Es de resaltar, que la serie de decisiones que se tomaron para el proyecto aeroportuario en Zumpango y su cancelación, se enmarcan en un sistema presidencial con un partido político hegemónico, el Partido Revolucionario Institucional (PRI). De esta manera, el conflicto suscitado en torno al proyecto aeroportuario se da entre dos facciones de la burocracia en el gobierno.

2 Padgett (2001) menciona que el Decreto de expropiación no fue revocado cuando el proyecto fue cancelado.

Los intentos fallidos del NAICM en Texcoco

Con la entrada del nuevo milenio, se revive la idea de construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México. Dicha propuesta se presenta durante un cambio político de relevancia para el país con la llegada de Vicente Fox, de extracción panista³, a la presidencia de México. Las dos opciones en disputa para la construcción de un nuevo aeropuerto fueron: Texcoco, Estado de México y Tizayuca, Hidalgo.

El tamaño del predio, en la zona federal del ex lago de Texcoco y la cercanía con la Ciudad de México (CDMX), fueron los argumentos que se presentaron para inclinar la balanza a favor de Texcoco. Sin embargo, algunas investigaciones mostraron que la propuesta de Tizayuca tendría una mayor incidencia regional al crear un nuevo centro urbano de desarrollo, favoreciendo la descentralización de actividades de la Ciudad de México acorde a los objetivos de ordenación del territorio del Programa Operativo de la Zona Metropolitana de Valle de México (POZMVM), además de evitar el costo al medio ambiente que conlleva el proyecto en el ex Lago de Texcoco (Gómez López, 2001).

La opción elegida se anunció en el 2001. La expropiación de terrenos ejidales⁴ para la obra aeroportuaria se enfrentó a la resistencia de campesinos y ejidatarios de los municipios de Atenco y Texcoco, quienes formaron el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT). Las distintas movilizaciones sociales para frenar la construcción del nuevo aeropuerto lograron articularse con otros actores sociales, como fueron: estudiantes universitarios, asociaciones de obreros, organizaciones urbanas, grupos ambientalistas, y de derechos humanos (Moreno, 2014).

Asimismo, el gobierno del Distrito Federal (hoy Ciudad de México), cuyo jefe de gobierno era Andrés Manuel López Obrador (AMLO), del Partido de la Revolución Democrática⁵ (PRD), y el gobierno municipal de Texcoco (también con procedencia del PRD) se confrontaron con la propuesta del gobierno federal.

El gobierno municipal de Texcoco, a través del Ayuntamiento, promovió una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación en contra de la expropiación de tierras realizada por el ejecutivo federal el 22 de octubre de 2001, argumentando distorsionar el concepto de utilidad pública, toda vez que el aeropuerto internacional estaría concesionado a la iniciativa privada (Ruíz de la Peña, 2003). Por su parte, el 29 de marzo de 2001, AMLO hace llegar a Vicente Fox la postura oficial del Gobierno del Distrito Federal: "No al proyecto Texcoco", por carecer de precisión en cuanto a las obras de infraestructura y vialidad complementarios, ni del presupuesto de inversión y los planes de amortización (Larrosa, 2002).

El conflicto social y político fue de gran intensidad, lo que llevó a que se anunciara la suspensión del proyecto, "para continuar el restablecimiento del balance hidrológico del Valle de México, el control de la contaminación de las aguas superficiales y los mantos acuíferos en dicha zona" (DOF, 06/08/2002).

3 El Partido Acción Nacional (PAN) se funda en 1939 y cuyos miembros se denominan panistas. Se trata de un partido político considerado de centro, cuya posición ideológica es el humanismo político.

4 Las expropiaciones se pueden consultar en el Diario Oficial de la Federación, de fecha 22 de octubre de 2001.

5 El Partido de la Revolución Democrática (PRD), surge a finales de la década de los ochenta, como una coalición de partidos políticos de izquierda, constituyéndose en una de las tres fuerzas políticas más importantes en México.

Será hasta septiembre de 2014 que Enrique Peña Nieto (EPN), presidente de México de extracción priista⁶, anuncia su principal megaproyecto: el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) en Texcoco. La construcción de este aeropuerto se realizaría en un terreno federal de aproximadamente 4,400 hectáreas, en lo que fuera el Lago de Texcoco, y en el que operaba el proyecto de mitigación y rescate ecológico a cargo de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA).

El argumento principal de la SCT para impulsar el NAICM en Texcoco fue que la saturación del AICM⁷ “restringe significativamente la posibilidad de mantener un crecimiento elevado y sostenido a través de un aumento en la productividad” (SCT, 2016: 1). Dicho proyecto aeroportuario conllevaba, por cuestiones de suficiencia de la infraestructura aeroportuaria y de carácter técnico, el cierre del AICM y de la pista de la Base Aérea Militar (BAM) de Santa Lucía, Estado de México (Pazos, 2019).

De nueva cuenta resurge la polémica, cuestionándose el costo económico y ambiental de la obra frente a los posibles beneficios. Incluso, la promesa del desarrollo para la región oriente, traducida como empleo y derrama económica, dividió la opinión de los pobladores de Texcoco (Moreno, 2017). Sin embargo, en septiembre de 2015 se anuncia que el proyecto del NAICM arrancarían formalmente (SCT, 2015), planteado como uno de los tres mayores proyectos de infraestructura aeroportuaria a nivel mundial⁸, el cual se desarrollaría en varias etapas.

El proyecto del NAICM no fue ajeno a la oposición de diversos grupos, científicos y políticos. El Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental de la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS), resolvió que el proyecto de Manifestación de Impacto Ambiental del NAICM MIA-15EM2014V0044 omitía información de manera deliberada, lo cual no permitía la evaluación del posible impacto ambiental de la obra, señalando cada una de las debilidades de dicha MIA (Córdova-Tapia *et al.*, 2015). En ese orden de ideas, Luege Tamargo (2014), ex director de la CONAGUA, también advirtió sobre los riesgos hidrológicos de construir el NAICM en Texcoco y las ventajas de construir el nuevo aeropuerto en Tizayuca.

Por otra parte, la obra del NAICM en Texcoco también fue cuestionada por presuntos actos de corrupción. En este contexto surge el Observatorio Ciudadano NAICM (creado por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), el Centro de Transporte Sustentable (CTS) EMBARQ México y el Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C. (CEMDA), con el propósito de vigilar el desarrollo de la obra de acuerdo con las distintas normatividades.

En el terreno social, el FPDT mantuvo su resistencia ante el proyecto aeroportuario en Texcoco, estableciendo alianzas para conformar un frente regional en defensa del

6 Enrique Peña Nieto fue presidente de México durante el periodo del 1 de diciembre de 2012 al 30 de noviembre de 2018.

7 El día 29 de septiembre de 2014 se publica en el Diario Oficial de la Federación la Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, derogando la declaratoria de abril de 2013.

8 En primer lugar, se encuentra el Aeropuerto de Londres-Britania, en Reino Unido, con una capacidad de 172 millones de pasajeros. En segundo lugar, el Nuevo Aeropuerto de Estambul, Turquía, con 150 millones de pasajeros. El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se proyecta con 120 millones de pasajeros (SCT/Grupo aeroportuario de la Ciudad de México, 2016).

territorio, y logrando incorporar a actores de la comunidad académica (Zamora Lomelí, 2021).

Pese a los grupos de oposición de académicos, ambientalistas y pobladores, las obras dieron inicio en el año de 2016. Empero, en 2018, los resultados de la elección presidencial no favorecen al partido político en el poder, de tal suerte que la continuidad del NAICM en Texcoco vuelve a ser incierta.

El proceso de legitimación del nuevo aeropuerto

Una vez que AMLO es electo presidente de México, en los comicios del 1 de julio de 2018, el tema del NAICM en Texcoco se vuelve central dentro de la discusión pública, y nuevos y viejos actores aparecen en la escena política. Algunas de las posturas y acontecimientos más notorios dados a conocer por los medios de comunicación fueron las siguientes:

- El 12 de julio de 2018 el FPDT Atenco y la Plataforma Organizativa contra el Aeropuerto y la Aerotrópolis acude a las oficinas del presidente electo exigiendo la cancelación del NAICM en Texcoco, siendo atendidos el 23 de julio en un encuentro con una representación del futuro gobierno (FPDT, 2018).
- El 28 de agosto de 2018, varios pueblos, organizaciones y ciudadanos emiten un *Manifiesto a la Nación* exigiendo la cancelación inmediata del NAICM⁹.
- El 30 de septiembre de 2018 se lleva a cabo en Texcoco el Primer Foro Informativo, de Análisis y de Denuncia "Resistencia y Rebeldía contra el Nuevo Aeropuerto", convocado por el pueblo Nahua del Valle de México.
- Por su parte, el presidente de México, Enrique Peña Nieto, declara que los trabajos del NAICM en Texcoco se mantendrían hasta el 30 de noviembre de 2018, cuando concluyera su gestión (Animal Político, 29/10/2018).
- Del 25 al 28 de octubre de 2018 se realiza, en 538 municipios de México, la encuesta "México Decide"¹⁰, convocada por el presidente electo, AMLO, sobre el destino del aeropuerto, presentando dos opciones: a) continuar con el NAICM en Texcoco, y b) Acondicionar el AICM y el AIT, así como construir dos pistas en la BAM de **Santa Lucía**. La primera opción obtuvo el 29% de los votos, y la segunda, el 69.95% (Aristegui Noticias, 28/10/2018).
- El 29 de octubre de 2018, AMLO anuncia la cancelación de la obra aeroportuaria en Texcoco y en su lugar se establecerá un sistema aeroportuario para el Valle de México (Animal Político, 29/10/2018).
- De manera inmediata, la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX) se manifiesta en contra de la decisión del presidente electo, expresando que la consulta realizada estaba fuera de la ley (COPARMEX, 2018).

9 Para mayor conocimiento de las causales y los firmantes del Manifiesto se puede revisar el siguiente documento <https://www.snp-inahinvestigadores.org/manifiestoalanacion/>

10 La consulta fue realizada por el gobierno de transición, organizada por un consejo ciudadano y con la participación de la Fundación Arturo Rosenblueth en el conteo.

- El 11 de noviembre de 2018 se lleva a cabo la marcha “Sí al aeropuerto en Texcoco”, denominada marcha por la institucionalidad y el estado de derecho, en la cual se convoca a una segunda marcha para el 2 de diciembre, una vez que AMLO asumiera el cargo como presidente de México (Arteta, 2018).

Es importante mencionar que, en un primer momento, el nuevo gobierno consideró concesionar la terminación del NAICM en Texcoco a la iniciativa privada (Monroy, 2018), pero al poco tiempo se desestimó esta opción.

La consulta ciudadana llevada a cabo del 25 al 28 de octubre de 2018 fue cuestionada por un sector de la población, con el argumento de no cumplir con los requerimientos establecidos en el artículo 35, fracción VIII¹¹, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), tanto por el momento en que se hace, quien la convoca, su representatividad y hasta su carácter como tema de trascendencia nacional (Tapia Urbina, 2018).

Sin embargo, la consulta también fue una acción que reforzó la credibilidad del presidente electo dentro de un amplio sector de la población, debido a que, por primera vez, a nivel nacional los ciudadanos pudieron manifestar su opinión sobre una obra de esta magnitud. Con esta acción se fortaleció la idea de un “vínculo directo” con el pueblo, independientemente a lo señalado en la normatividad. Esto es un aspecto relevante porque la autoridad de AMLO se fundamenta no solo en lo legal sino también, en términos weberianos, en la dominación carismática. Así, la cancelación del NAICM en Texcoco se presentaba como una decisión de carácter colectivo, distinta a las tradicionales formas verticales en el tratamiento de los asuntos públicos.

Finalmente, el 26 de abril de 2019, el secretario de Comunicaciones y Transportes, Javier Jiménez Espriú, emite un comunicado para informar a la ciudadanía sobre las razones para la cancelación del NAICM en Texcoco¹². Se trata de un documento en el cual se señalan los impactos ambiental, urbano y social, los aspectos técnicos, de planeación, económicos, financieros, procedimentales y jurídicos que justifican la decisión tomada.

Tras estos antecedentes, el anuncio de la edificación del aeropuerto internacional en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, en Zumpango, Estado de México, se realiza al inicio de un sexenio de gobierno, con un dirigente político que demostró una amplia aceptación en los comicios del 1 de julio de 2018,¹³ al alcanzar el 53.19% de los votos de los electores.

11 En dicha fracción se establece que las consultas serán convocadas por el Congreso de la Unión, a petición del presidente o del equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes de cualquiera de las Cámaras, y en el caso de temas de trascendencia nacional podrán hacerlo los ciudadanos, siempre y cuando se cumpla con al menos el dos por ciento de los inscritos en la lista nominal de electores. Cuando la participación total corresponda, al menos, al cuarenta por ciento de los ciudadanos inscritos en la lista nominal de electores, el resultado será vinculatorio para los poderes Ejecutivo y Legislativo federales y para las autoridades competentes. La instancia encargada de la organización, difusión y desarrollo de las consultas será el Instituto Nacional Electoral (INE).

12 El documento en extenso se encuentra disponible en la página de la SCT. <https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>

13 Durante el proceso electoral en mención se forma una coalición para contender por la presidencia de México denominada Juntos Haremos Historia. Dicha coalición se integró por MORENA (Movimiento Regeneración Nacional), el PES (Partido Encuentro Social) y el PT (Partido del Trabajo), cuyo candidato fue Andrés Manuel López Obrador (AMLO). Cabe mencionar que, en la elección del 1º de julio de 2018 se llevaron a cabo elecciones concurrentes, es decir que, coincidieron las elecciones federales y locales, por lo que en una sola jornada se eligieron presidente de la república, senadurías, diputaciones federales,

Lo anterior favoreció un mayor margen de aceptabilidad de su propuesta.

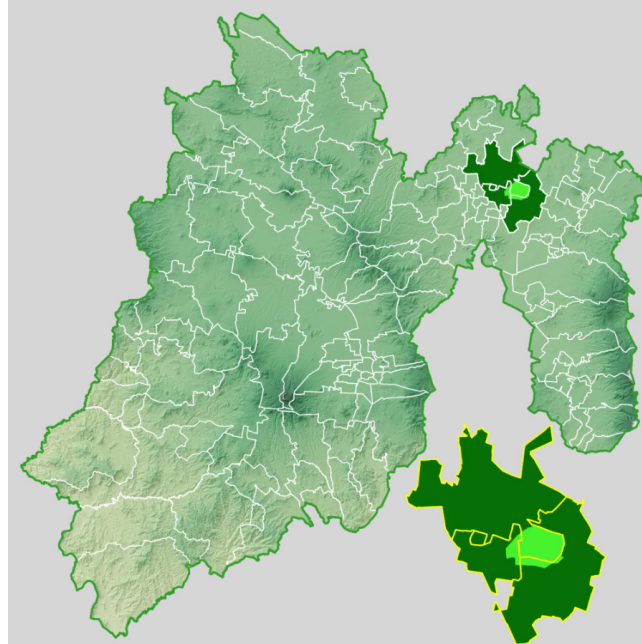
Como se expuso en el apartado anterior, la preocupación por la capacidad aeroportuaria del AICM ha estado presente desde la década de los sesenta del siglo XX. La alternativa de construcción de un nuevo aeropuerto se ha visto obstaculizada por diferentes factores, entre ellos los conflictos por diversos motivos: interburocráticos, económicos, políticos, ambientales o socioterritoriales.

Ante el proceso de legitimación y puesta en marcha del proyecto del AIFA, el único que se ha concretado y cuya inauguración se tiene programada para el 21 de marzo de 2022, se consideró importante estudiar algunos de los conflictos derivados de este nuevo proyecto aeroportuario y responder a las siguientes interrogantes: ¿Cuáles y qué tipo de conflictos han surgido a raíz de este proyecto? ¿Qué los ha motivado? ¿Cómo se han manifestado las protestas hacia el proyecto del AIFA?

El proyecto del AIFA y los conflictos derivados

Luego de oficializar la cancelación del NAICM en Texcoco, el 29 de abril de 2019 el presidente AMLO da el banderazo de inicio a los estudios y trabajos preliminares para la construcción del Aeropuerto Internacional Civil y Militar 'General Felipe Ángeles', en la BAM Número 1, Santa Lucía, ubicada en el campo militar número 37-D, en el municipio de Zumpango, Estado de México, cuyo acceso principal se encontraba en el kilómetro 42.5 de la carretera federal México-Pachuca. Dicha BAM, al momento del anuncio de construcción del AIFA, contaba con una pista de 3 mil 450 metros de longitud y 75 metros de ancho, y una superficie de 2,331.45 hectáreas de propiedad federal.

Mapa 1. Localización de la BAM en Zumpango, Estado de México



diputaciones locales, ayuntamientos y sindicaturas. En la integración de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión de México, MORENA obtuvo mayoría en ambas Cámaras.

Para comprender los conflictos que se han suscitado por las obras aeroportuarias, es importante referir algunos antecedentes territoriales de la BAM número 1 de Santa Lucía. Durante la época prehispánica, el territorio que hoy ocupa la BAM formó parte del sistema lacustre de la cuenca de México, conformado por los lagos de Zumpango, Xaltocan, Texcoco, Xochimilco y Chalco, en cuyos alrededores existieron y existen diversos pueblos originarios con una tradición agrícola.

En el siglo XVI, el terreno fue parte de la hacienda de Santa Lucía, de administración Jesuita. En 1767, ante el decreto de la expulsión jesuita de España y sus colonias, el gobierno español vendió la hacienda de Santa Lucía a Don Pedro Romero de Terreros, Conde de Regla (Riley, 1973). A principios del Siglo XIX, la hacienda fue fraccionada y vendida a particulares, quienes abandonaron el lugar durante los conflictos armados del siglo XIX y XX. En las décadas de 1920 y 1930, por decreto presidencial, se afectaron diferentes predios (fincas) pertenecientes a esta hacienda, dotando a varios pueblos de tierra, que se constituyeron en ejidos.

Mas adelante, en 1952, se realizó la expropiación de terrenos que en ese momento eran de carácter ejidal¹⁴ para la constitución de un Campo Militar de Aviación para la Fuerza Aérea Militar Mexicana, con sustento en el artículo 187 fracción II del Código Agrario en vigor. El 24 de noviembre de ese año, con Miguel Alemán Valdés como presidente de México, se inaugura la BAM de Santa Lucía.

La recomposición del territorio de la BAM a partir del AIFA

El proyecto inicial del AIFA comprendía tres pistas: dos de uso civil y una para operaciones militares. En su implementación se requería de tres acciones principales: 1) la construcción un aeródromo civil con dos pistas para servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga; 2) la reubicación de las instalaciones militares en la BAM número 1; y 3) la interconexión entre el AICM y AIFA con una longitud de 45.7 kilómetros (MIA-R, 2019). Lo anterior suponía aprovechar parte de la infraestructura existente.

Sin embargo, la superficie inicialmente requerida fue de 3,615 hectáreas, por lo que, para disponer del faltante, fue necesaria la adquisición de predios adicionales colindantes en tres municipios del Estado de México: Zumpango, Tecámac y Nextlalpan. Al respecto, se declara que es terreno nacional:

La superficie integrada por el polígono I, de 50-13-26.01 hectáreas (cincuenta hectáreas, trece áreas, veintiséis puntos cero uno centiáreas), y una parte del polígono III con una superficie de 77-99-73.85 hectáreas (setenta y siete hectáreas, noventa y nueve áreas, setenta y tres punto ochenta y cinco centiáreas) del predio denominado "Xaltocan", localizado en el municipio de Nextlalpan del Estado de

14 Las expropiaciones que se hicieron de terrenos ejidales fueron a los ejidatarios de los siguientes poblados: Tecámac 238 Hs. (doscientos treinta y ocho hectáreas), los Reyes Acozac 51.92-50 Hs (cincuenta y una hectáreas, noventa y dos áreas, cincuenta centiáreas), San Lucas Xolox 724.37-22 Hs. (setecientos veinticuatro hectáreas, treinta y siete áreas, veintidós centiáreas), San Pedro Pozohuacán 98 Hs (noventa y ocho hectáreas), San Jerónimo Xonacahuacán 171.11-01 Hs (ciento setenta y una hectáreas, once áreas, una centiárea), todos ellos pertenecientes al municipio de Tecámac; así como de Xaltocan municipio de Nextlalpan, con 412 Hs. (cuatrocientos doce hectáreas). Para más información se podrá consultar el Diario Oficial de la Federación de fechas 30 de junio y 1 de julio de 1952. Las cuales suman 1694 hectáreas, 140 áreas, 73 centiáreas.

México... (DOF, 26/04/2019)

El predio denominado "Xaltocan", integrado por el polígono II con una superficie de 24-70-64 hectáreas (veinticuatro hectáreas, setenta áreas, sesenta y cuatro centiáreas) y parte del polígono III con una superficie de 596-47-43.53 (quinientas noventa y seis hectáreas, cuarenta y siete áreas, cuarenta y tres punto cincuenta y tres centiáreas) del municipio de Nextlalpan del Estado de México... (DOF, 26/04/2019)

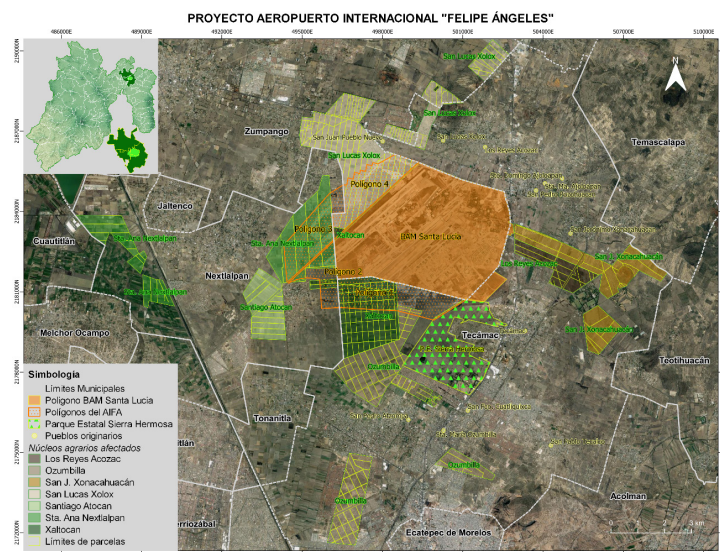
Más adelante, se llevó a cabo otra expropiación de una superficie total de 109-66-87.671 hectáreas, las cuales comprenden parcelas en los denominados ejidos de Santiago Atocan, ubicado en Nextlalpan, de San Lucas Xolox, en Zumpango, y de Xaltocan, en los municipios de Nextlalpan y Tecámac; así como una superficie de la Franja y el Polígono, del municipio de Nextlalpan, y una superficie de territorio de la comunidad de Xaltocan, municipio de Nextlalpan (DOF, 18/02/2021).

El 23 de febrero de ese mismo año se expide otro Decreto de expropiación de una superficie de 11-54-41.974 hectáreas, de los ejidos San Lucas Xolox, municipio de Tecámac; Santiago Atocan, municipio de Nextlalpan; Xaltocan, municipio de Nextlalpan y San Francisco Tenopalco, municipio de Melchor Ocampo. En dicho decreto, se puntualiza que al denominado ejido de San Lucas Xolox en lo sucesivo se le identificará en el municipio de Tecámac¹⁵ (DOF, 23/02/2021).

Finalmente, con las expropiaciones y adquisición de predios privados, se logra disponer de un total 3,741 hectáreas, lo que permitirá construir una tercera pista civil en la última etapa del proyecto (SEDATU, 2020b).

Durante este proceso de recomposición del espacio que ocupará el AIFA, se fueron gestando diversos conflictos relacionados con tres cuestiones principales: lo político, lo local, y lo ambiental.

Mapa 2. Afectación territorial para la construcción del AIFA



15 Este tipo de determinaciones territoriales se dará también en otros ejidos como se puede constatar en el apartado quinto del DOF de fecha 23/01/2021.

El conflicto encabezado por el Colectivo #NoMásDerroches

Ante el anuncio del AIFA, la reacción de algunos actores de la sociedad civil no se hizo esperar, utilizando argumentos que en su momento también se usaron en contra del proyecto del NAICM en Texcoco, como lo es el tema ambiental, el técnico y financiero.

Un conflicto que acaparó la atención de los medios de comunicación fue el encabezado por el colectivo #NoMásDerroches, integrado por ciudadanos y organizaciones como: Causa en Común, Comisión Mexicana de Derechos Humanos, A.C. (COMEXDH), Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX), Consejo General de la Abogacía Mexicana, Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad (MCCI), y México Unido Contra la Delincuencia (MUCD).

El Colectivo presentó 147 amparos judiciales en contra del proyecto del AIFA, aludiendo, entre otros aspectos, a la violación del artículo 134 de la Constitución, por desperdiciar recursos públicos. Así como también por no contar con los dictámenes y permisos establecidos en la legislación.

El resultado de lo anterior, y con respecto a la resolución de los amparos, fue que el día 4 de junio de 2019 se publica la noticia de la suspensión concedida por el Primer Tribunal Colegiado en materia Administrativa con residencia en el Estado de México, con carácter de suspensión provisional de las obras del AIFA, hasta que el gobierno presentase los dictámenes y permisos ambientales. La segunda resolución, publicada el 7 de junio a favor del colectivo #NoMásDerroches, concedida por el Juez Decimotercero de Distrito en el Estado de México, suspende la construcción del AIFA hasta que se demostrasen los permisos ambientales y arqueológicos.

Asimismo, el 12 de junio de 2019, un Tribunal Colegiado de Circuito ordena una nueva suspensión provisional de la construcción del AIFA, hasta que no se cuente con todos los estudios de seguridad aérea¹⁶. De igual forma, obliga a las autoridades federales a conservar las obras realizadas del NAICM en Texcoco.

Además de los amparos, el colectivo realizó pronunciamientos en diversos medios de comunicación manifestando su postura en contra del AIFA. En algunos casos se utilizaron argumentos técnicos apoyados en la autoridad de institutos especializados, como el Centro para el Desarrollo de Sistemas Avanzados de Aviación de la Corporación MITRE¹⁷. En otros, se califica la decisión del AIFA como un derroche injustificado debido a los avances del NAICM en Texcoco y a los costos que conllevaría la cancelación de esta obra, catalogando al mismo tiempo al AIFA como un aeropuerto de menor calidad.

Por su parte, el gobierno contraargumentó señalando que el AIFA cumpliría con las normatividades de seguridad, fundamentando la viabilidad del proyecto aeroportuario en instituciones nacionales e internacionales expertas en aeronáutica, como el despacho FGP Atelier y las empresas NavBlue y ADPI, y enfatizando que esta obra sería un ejemplo de combate a la corrupción. Adicionalmente, el gobierno federal logró el blindaje del proyecto mediante una controversial reserva por cinco años de los anexos técnicos del AIFA, la cual,

16 Se debe mencionar que, al involucrarse el tema de seguridad aeronáutica, el aval no depende solo de autoridades nacionales, sino también de dictámenes emitidos por organismos internacionales, como la Organización de Aviación Civil Internacional, dependiente de la ONU.

17 MITRE aduce que es mejor la orientación de las pistas del NAICM y que aeronáuticamente es excelente; mientras que la opción del AICM + Santa Lucía requiere la creación de un espacio aéreo sumamente complejo. <https://www.mitre.org/el-futuro-aeroportuario-de-la-ciudad-de-méxico-y-mitre>

de acuerdo con la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), comprende del 20 de octubre de 2021 a octubre de 2026 (Munguía, 2021).

Respecto al conflicto aquí reseñado, se observa que fue motivado por intereses económicos y políticos. Es de destacar la importancia que cobró el sector empresarial como oposición al proyecto del AIFA, en un contexto de empresarios-políticos y de políticos-empresarios favorecido por la política neoliberal de los anteriores gobiernos de la República. Para deslegitimar a varias de las supuestas organizaciones civiles, AMLO ha promovido constantemente una ofensiva contra la corrupción, lo que le ha permitido contener la confrontación.

Sin embargo, es importante mencionar que tanto el colectivo #NoMásDerroches como el gobierno federal convergieron en la idea de construir infraestructura aeroportuaria que fuera motor del desarrollo de la nación. En cuanto a la discrepancia por el lugar, Texcoco o Santa Lucía, es importante señalar que la falta de aprobación de algunas empresas aeronáuticas respecto al AIFA puede constituirse como una restricción futura en el funcionamiento del aeropuerto.

El conflicto suscitado en la comunidad de Xaltocan

El caso de la comunidad de Xaltocan, perteneciente al municipio de Nextlalpan, es particular en el sentido de que en ella existían terrenos comunales requeridos para las obras del AIFA. Ello llevó a que el gobierno federal realizara una consulta acerca del proyecto aeroportuario, en una asamblea celebrada el 10 de marzo de 2019 a la que asistieron 626 ciudadanos. En dicha asamblea, luego de una intensa discusión, se autorizó el aportar las tierras ejidales y comunales al proyecto (Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas [INPI], 2019). El proyecto fue aprobado bajo la promesa de los beneficios que el AIFA traería para la comunidad como eran: regularización de sus tierras, abasto de agua potable, infraestructura, mejoramiento de vivienda, y empleo para los pobladores.

Esta autorización obtenida en la asamblea no ha estado exenta de conflictos entre los pobladores. Las tierras que se vendieron eran ejidales y comunales, en ellas se producía, pero no se tenían títulos de propiedad. Aunque anteriormente habían pedido que se les reconociera la propiedad, no habían obtenido una respuesta del gobierno federal. Ahora, el gobierno les ofrecía regularizar predios a cambio de la venta de sus terrenos ejidales.

La inconformidad entre algunos pobladores se presentó principalmente contra quienes fueron los encargados de realizar y entregar el censo, aduciendo que no eran imparciales (Arteta, 2019). Al respecto, Leopoldo Arellano señaló que: "El problema es la regularización de los predios, todos quieren participar y a muchos los han quitado del censo porque no han hecho sus aportaciones o no van a una junta" (Martínez, 2019).

También existió una disidencia que señaló a través de un comunicado que, en la Declaratoria del 26 de abril de 2019, la SEDATU adjudicó de manera arbitraria 128 hectáreas a la SEDENA, toda vez que en la consulta realizada el 10 de marzo no cumplió con los requisitos de una consulta pública, previa e informada como se mandata. Asimismo, manifestó un segundo despojo de 96 hectáreas, dentro del proceso de titulación, los cuales serían para el pago de abogados y de servicios (Comunicado, 01/07/2020).

Algunos pobladores mostraban inseguridad por su futuro. Una ejidataria expreso: "¿No decía López Obrador que no quiere campesinos pobres?, y nos quitan nuestras

parcelas... ¿Qué vamos a hacer después, si nosotros de esto vivimos?” (Arteta, 2019)

Luego, a más de un año de la autorización que se hizo en Xaltocan, el 8 de junio de 2020, comuneros inconformes instalaron un campamento al interior de las obras del AIFA exigiendo el pago de 128 hectáreas y el cumplimiento de los compromisos realizados por el gobierno federal. En respuesta, la SEDATU publicó una nota informativa señalando que los terrenos del ejido de Xaltocan fueron adquiridos mediante compra-venta y que se pagó al momento de la firma del contrato. Asimismo, que en la Asamblea del 10 de marzo se acordó:

Que Sedatu declararía terrenos nacionales alrededor de 749 hectáreas, de las cuales 621 serían entregadas legalmente y con escrituras a la comunidad, según el listado que esta definiera, pues era una petición que llevaba más de 50 años. Las 128 hectáreas restantes serían para la Secretaría de la Defensa Nacional y el Proyecto Aeroportuario. (SEDATU, 2020a)

El involucramiento en el tema por parte de otros actores políticos no se hizo esperar. La Comisión permanente del Congreso de la Unión, a través del Senador Juan Zepeda, solicitó al gobierno federal cumplir con los compromisos asumidos y el pago justo por las 128 hectáreas de la población de San Miguel Xaltocan (Zepeda, 2020).

Finalmente, el 15 de noviembre de 2020, después de 159 días de plantón, se logra un acuerdo y los comuneros retiran su campamento (Becerril, 2020). El manejo del conflicto con los ejidatarios a través de la negociación favoreció que se restableciera la estabilidad del proyecto del AIFA.

El 31 de enero de 2021 el titular de la SEDATU señaló que en Xaltocan construyen siete obras con un costo superior a los 180 millones de pesos (FOROtv). Lo anterior, porque se acordó que el valor de las tierras que fueron vendidas se destinaría a infraestructura en beneficio de la comunidad.

De nueva cuenta, el 12 de abril de 2021 pobladores de Xaltocan realizan un bloqueo denunciando que las obras que se construyen son de mala calidad (San Martín, 2021). Pese a las inconformidades mencionadas, se puede decir que, actualmente, el ambiente es de relativa calma.

La otra lucha de los Pueblos Originarios

Además de los anteriores conflictos, en la región han tenido lugar nuevas emergencias políticas, abanderadas por pobladores de comunidades indígenas aledañas al AIFA, quienes se han manifestado en defensa de otras formas de relacionarse con el territorio. Sin embargo, han tenido poco impacto mediático.

Al respecto, la organización DPOT¹⁸, conformada por pobladores de San Juan Pueblo Nuevo, San Lucas Xolox, Los Reyes Acozac, Santo Domingo Ajoloapan, San Pedro Pozohuacán, San Jerónimo Xonacahuacán, Santa Cruz Tecámac, San Pablo Tecalco,

18 Esta organización surge en el año 2012 en defensa del carácter comunitario de sus panteones; reconociendo como máximas autoridades a las asambleas comunitarias (Badillo Cuevas, 2020). Cabe mencionar que los DPOT se asumen como pueblos originarios, lo cual tiene que ver con un asunto reivindicativo con argumentos etnopolíticos (Medina, 2007), con base en los cuales se exige el derecho a ser consultados sobre proyectos de infraestructura urbana en los que se encuentran implicados.

San Francisco Cuautlihuixca, San Pedro Atzompa, Santa María Ozumbilla y Santa María Ajoloapan, ha emprendido diversas acciones para manifestar su postura en contra de las obras del aeropuerto.

Desde que se realizó la consulta ciudadana a nivel nacional, en octubre de 2018, manifestaron su posicionamiento en contra del procedimiento seguido, denunciando que no se ajustaba a los parámetros de una consulta popular, ni a los criterios del consentimiento previo, libre e informado de una consulta indígena (Correa Ortiz y López, 2021).

Uno de los reclamos de la representación de los DPOT es que, como pueblos indígenas, no se les haya tomado en cuenta, como lo establece el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Empero, para el INPI no era necesaria la consulta en otras comunidades aledañas a la BAM, a excepción de la comunidad de Xaltocan en donde el ejido expropiado era de propiedad colectiva (INPI, 2019).

Como parte de las acciones de protesta, el 25 de abril de 2019, un grupo de vecinos del cerro de Tecalco-Chiconautla despliegan en redes sociales un *No al nuevo aeropuerto de Santa Lucía, ni a la devastación de cerros en la cuenca de México*. Bajo la consigna de que "todo proyecto que atente contra la biodiversidad o la cultura no debe llamarse modernidad ni progreso".

El día 27 de abril de 2019, integrantes de la organización DPOT, efectuaron una manifestación en el acceso de la puerta 3 de la BAM Santa Lucía. El 18 de mayo de 2019 convocaron al Foro "Las afectaciones del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía en los Pueblos", en la plaza del pueblo de Reyes Acozac, replicando esta actividad el 1 de junio de 2019 en la plaza comunitaria del pueblo de Santa María Ajoloapan.

Bajo el mismo formato, se hace la convocatoria para el 14 de junio en la plaza comunitaria de Santo Domingo Ajoloapan. En dicho evento se dio lectura a un manifiesto en el que los pueblos piden ser parte de la deliberación, porque en el megaproyecto del aeropuerto está en juego la forma en que se quiere vivir, señalando que en la idea de desarrollo que sustenta el proyecto del AIFA, los pueblos se convierten en un "estorbo". Asimismo, aprovecharon la tribuna para deslindarse de la Asociación Civil Ricardo Flores Magón¹⁹, quien había realizado un Foro en Ozumbilla, el día 14 de junio de 2019, para la discusión y análisis del proyecto del aeropuerto de Santa Lucía. La molestia de DPOT se debió a que en dicho foro se les reconocía como pueblos originarios cuando siempre los han negado.

Representantes de los DPOT también estuvieron presentes durante el acto de difusión oficial del proyecto del AIFA convocado por la SEMARNAT (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) y realizado en Zumpango el 30 de mayo de 2019. Distintos medios informativos impresos y digitales como *La Jornada*, *Animal Político* y *Proceso* expusieron que los asistentes a la reunión pública insistieron en "una respuesta prácticamente unánime" de rechazo al proyecto del AIFA. En dicho acto, señalaron su preocupación por la necesidad expresa de adquisición de 1,284 hectáreas para la zona de amortiguamiento acústico, por el abasto de agua en la región, el cuidado de la flora y fauna, así como del manejo del patrimonio arqueológico.

Además de la realización de movilizaciones y foros, se interpusieron amparos

19 El representante de dicha Asociación, Rolando Velázquez Badillo, es identificado como Aaronista, en alusión al "cacique" de Tecamac, Aarón Urbina Bedolla.

jurídicos de protección al ambiente, peritajes antropológicos, cartas y denuncias públicas (Badillo Cuevas, 2020). Sobre los amparos, la organización de los DPOT ha manifestado que el motivo de su lucha es distinto al del colectivo #NoMásDerroches.

Nosotros como pueblos nos deslindamos de ellos, nuestra lucha no es por intereses políticos o económicos. Nuestra lucha es por la defensa de la vida. Ahora bien, si bien es cierto que el problema se agudiza ahorita con el aeropuerto, pero ha sido un descuido por parte del Estado hacia el campo en general y particularmente a nuestra zona, de que ha disuadido la intención del campesino a seguir cultivando. (Entrevista con Arturo Hernández, El HeraldoTV, 2019)

Otra de las preocupaciones de los pueblos y comunidades indígenas tiene que ver con el tema hídrico. En ese tenor, el 5 de octubre de 2019 tiene lugar la primera caravana por el agua y por la vida, bajo la consigna *ni Texcoco ni Santa Lucía. Porque la cuenca de México no soporta un megaproyecto más*, convocada por el Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua (FPODA), con representación en Zumpango y Tecámac.

El 20 de octubre de 2019 se realiza la segunda caravana por el agua y por la vida, y se firma la demanda ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos contra el gobierno de México por violar el derecho a la consulta de los pueblos originarios. Finalmente, el 20 de noviembre de 2019, se lleva a cabo la tercera caravana por el agua y por la vida.

Es importante mencionar que el impacto del AIFA se expande más allá de las inmediaciones de la BAM, de tal manera que diversos pueblos se han hermanado por la incertidumbre de los recursos hídricos que se requerirán con el aeropuerto, y también por la preocupación acerca del futuro. Para ello, reviven una simbología en común, ligada a la antigua cuenca de México, que lleva a que se identifiquen como parte de una misma región biocultural. Ese pasado en común ha permitido la gestación de un conflicto socioterritorial.

En todo este tiempo de lucha de los pueblos originarios, se han ido fortaleciendo alianzas con actores de la comunidad académica. Así, en el Seminario Permanente “Etnografía de la cuenca de México”, organizado por el Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM, realizado el 7 de octubre de 2021, se congregaron representantes de los pueblos originarios de Tecámac; Santa María Cuevas, Zumpango; San Juan Zitlaltepec, Zumpango; Santa María Ajoloapan, Hueyboxtla; Tequixquiac; Tezontepec de Aldama; y Tultepec, para compartir su palabra, pero también utilizando el espacio para hacer la denuncia pública de la situación que experimentan como pueblos vecinos al AIFA.

En el Seminario, los participantes se manifestaron en contra de la noción de progreso que da sustento al proyecto aeroportuario, al considerar que se pone en riesgo la propia vida. En ese acto, representantes de Tequixquiac externaron su preocupación con respecto al abasto de agua y al tratamiento de aguas residuales, señalando que son la puerta hacia la cuenca del Valle del Mezquital, y que de los 20 pozos proyectados para surtir de agua al AIFA, 17 se encuentran en Tequixquiac. Ante esta determinación del gobierno, los representantes de Tequixquiac dijeron percibir que están siendo “la parte” que se puede sacrificar en beneficio del aeropuerto y de los nuevos pobladores.

Esta propuesta al problema del surtimiento de agua para el AIFA se puede encontrar en el marco de la estrategia hídrica, establecida en el Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México (PTOZNVN), en la cual se menciona la construcción de dos acueductos para las etapas de edificación y operación del AIFA, debido al déficit del acuífero

Cuautitlán-Pachuca. Dichos acueductos son: a). El acueducto externo "Valle del Mezquital" que operará en la primera etapa; cuyo acuífero sobrepasa los límites administrativos del estado de Hidalgo, por lo que el agua se extraerá de los pozos localizados en el Estado de México, y b). El acueducto externo "Tecolutla-Necaxa", bajo análisis, ya que operaría para una fase de largo plazo (SEDATU, 2020b).

Se debe mencionar que la invisibilización de los pueblos originarios no es resultado exclusivo de la manera en que se puso en marcha el proyecto aeroportuario en Santa Lucía, sino que deviene de la dominación y exclusión que históricamente ha ejercido el Estado en contra de ellos. A decir de Badillo Cuevas (2020), "marginaliza sus demandas y considera sus territorios objetos de control y fragmentación" (pág. 136).

Como colofón a este apartado, y retomando a Canto Chanc, se puede decir que, "por lo general, el desarrollo es visto como un efecto de las políticas públicas, pero no es habitual ubicarlo también como parte del proceso de elaboración de las políticas, quizá porque el círculo perverso desigualdad-pobreza-exclusión-desarticulación social genera, en palabras de Hirschman, la "salida" de los sectores sociales excluidos" (2008: 12). De esta manera, el discurso de desarrollo que abanderó los grandes megaproyectos se convierte en un mecanismo de exclusión social. Y han sido las críticas indigenistas las que han evidenciado el carácter lineal y monocultural de las teorías dominantes del desarrollo (Svampa, 2008).

Conclusiones

A lo largo de este artículo, se presentaron las vicisitudes que históricamente se han dado en las alternativas de construcción de un aeropuerto internacional que complemente o sustituya al AICM. La construcción de un nuevo aeropuerto busca dar respuesta al problema en las operaciones aeroportuarias del AICM, tanto por el tema de saturación como por cuestiones de seguridad. Sin embargo, los anteriores proyectos se han visto obstaculizados por diversos aspectos de índole económica, política y social.

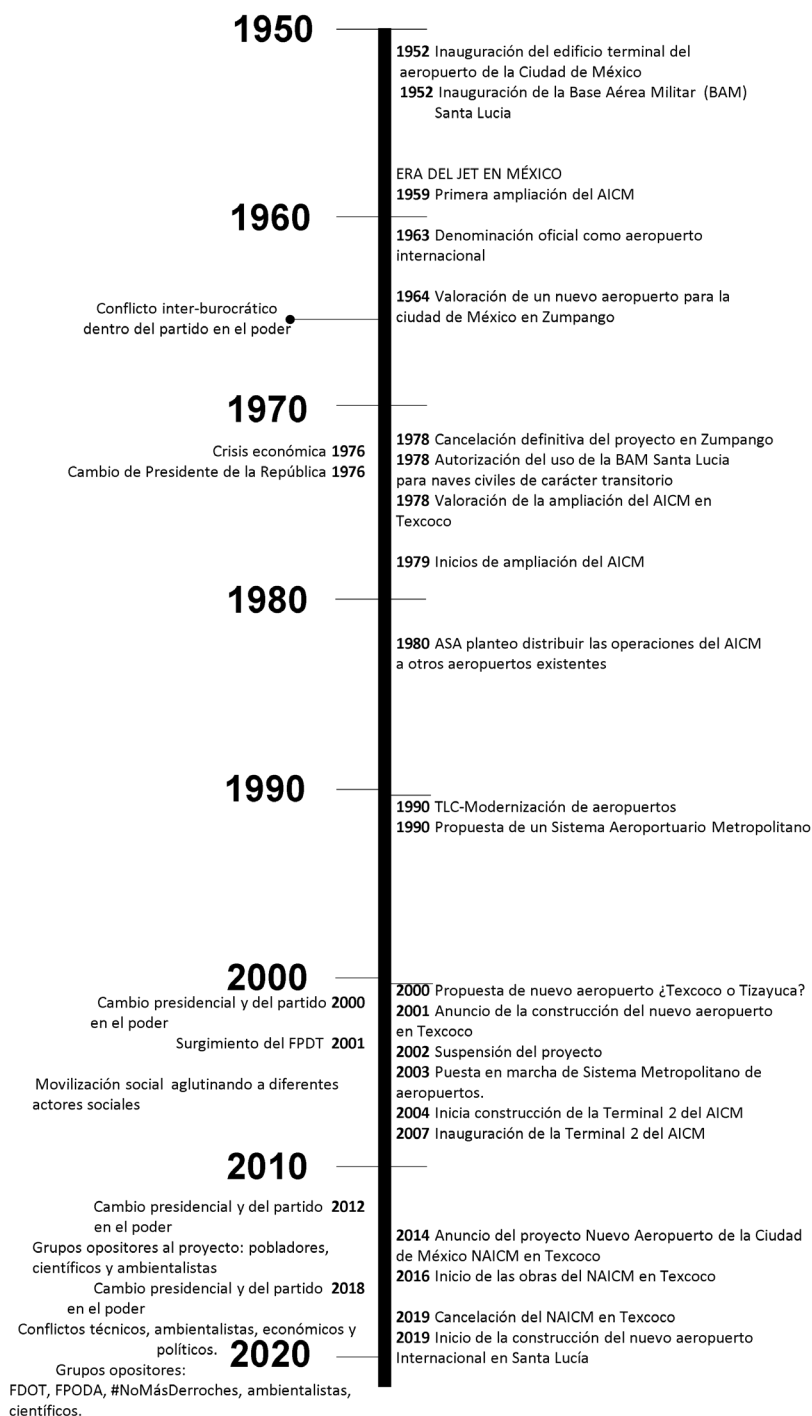
Algunos de tales proyectos han sido ampliamente estudiados, junto con los conflictos con ellos relacionados. En el caso de la investigación que aquí se reporta, se particularizó en tres de los conflictos sociales que se han derivado del proyecto AIFA, ya que pareciera que éste ha encontrado poca resistencia en el terreno social, más allá de la suspensión temporal de las obras por los amparos promovidos.

Respecto de estos amparos, luego de unos meses de suspensión de las obras, el 8 de octubre de 2019, el Juez Quinto de distrito en materia administrativa falló a favor de la SEDENA, quien solicitó revocar la suspensión, con el argumento de que las instalaciones en las que se llevaría a cabo la obra eran instalaciones estratégicas, por lo que dicha medida ponía en riesgo la seguridad nacional. Así, el 17 de octubre de 2019 se reinicia la obra en Santa Lucía cuyos trabajos se han mantenido hasta el momento de forma permanente. De esta manera, en octubre de 2021 la SCT otorga la concesión del AIFA a la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria "Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles S. A. de C. V." (DOF, 15/10/2021).

Sin embargo, a partir de los conflictos que se han presentado en este documento, se manifiesta que los actores intervinientes proclaman no solo intereses económicos y políticos distintos, sino también emergencias políticas en defensa de otras formas de relacionarse con el territorio.

El discurso del desarrollo invocado en este tipo de proyectos da primacía a la dimensión económica, y no siempre es coincidente con la perspectiva de los actores que se ven afectados directamente. Estos son, principalmente, los pueblos y comunidades indígenas que habitan los lugares donde se busca desarrollar las obras de infraestructura aeroportuaria.

Figura 1. Línea de tiempo: conflictividad en torno a un nuevo aeropuerto de la Ciudad de México



Una de las enseñanzas que este controversial proceso para resolver el problema de la saturación del AICM ha dejado en claro, es que las decisiones públicas tienen que considerar a los actores y las condiciones sociopolíticas alrededor del territorio en el que se asentará el proyecto. Cabe recordar que, durante el proyecto del NAICM en Texcoco previamente cancelado, los conflictos suscitados evidenciaron la importancia de considerar las dimensiones técnica, social, política y ambiental en el proceso decisorio.

Por ello, se esperaría que el gobierno actual tendría que haber considerado tal experiencia para el nuevo aeropuerto. Empero, la forma en que se ha conflictuado el proyecto del AIFA evidencia que no se ha aprendido del pasado y que se siguen repitiendo algunos errores. Evidentemente, en ambos proyectos, el NAICM y el AIFA, han prevalecido intereses políticos y económicos.

Por último, esta investigación configuró un primer acercamiento a la conflictividad derivada del proyecto del AIFA, acercamiento que podrá tomarse como punto de partida para futuras investigaciones, toda vez que los impactos ambiental, urbano, económico y político aún están por venir.

Referencias

BADILLO CUEVAS, D.D. (2020) "Derechos de los pueblos originarios y el megaproyecto aeroportuario en la cuenca de México: el caso de Santa Lucía". **Nuestra Praxis**. Nro. 7, 128-141.

CANTO CHAC, M. (2008) "Gobernanza y participación ciudadana en las políticas públicas frente al reto del desarrollo". **Política y Cultura**. Nro. 30, 9-37.

CERNEA, M.M. (2001) **Reasentamiento de población y estudios sociales**. Public Disclosure Authorized.

CHIA, E., & TORRE, A. (2020) "Gobernanza territorial a través del prisma de los instrumentos, aprendizajes y conflictos". **Investigaciones Geográficas**, Nro. 60, 18-34.

CÓRDOVA-TAPIA F., STRAFFON-DÍAZ A., ORTIZ-HARO G. A., LEVY-GÁLVEZ K., ARELLANO-AGUILAR O., AYALA AZCÁRRAGA C., ZAMBRANO L., SÁNCHEZ-OCHOA D. J. Y ACOSTA-SINENCIO S. D. (2015) **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.

DOMÍNGUEZ VIRGEN, J.C. (2011) "Ventanas de oportunidad y coaliciones de política pública: el caso del proyecto para un nuevo aeropuerto en la ciudad de México desde una perspectiva histórica". **Secuencia**. Nro. 79, 63-88.

GÓMEZ LÓPEZ, N. (2001) **Análisis comparativo en aspectos sociodemográficos de las dos opciones para un nuevo aeropuerto: Tizayuca, Hidalgo y Texcoco, Estado de México**. Trabajo terminal para obtener el grado de maestra en estudios urbanos. México. El Colegio de México A.C.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M. L. (2020) **Justicia ambiental, la defensa de las comunidades de la localidad de Fontibón impactadas por la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado, Bogotá**. Tesis para optar por el grado de Magister en medio ambiente y desarrollo. Colombia: Universidad Nacional de Colombia -

Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Estudios Ambientales (IDEA).

GRAJALES V., C. Y LARA ROSANO, F. (1983) “Las decisiones políticas en transporte: el caso del Aeropuerto de la ciudad de México”. **Revista Mexicana de Sociología**. Nro. 3, 915-932.

KEENEY, R. (1973) “A decision analysis with multiple objectives: the Mexico City Airport”. *The Bell Journal of Economics*. Volumen 4, Nro. 1, 101-117.

LARROSA HARO, M. (2003) “Relaciones políticas entre el jefe de gobierno de la Ciudad de México y el ejecutivo federal, 2000-2002”. **El Cotidiano**. Volumen 19, Nro. 119, 57-64.

LIPOVICH, G.A. (2008) **Los que no quieren más aeropuertos y las consecuencias no deseadas en la relación aeropuerto-ciudad**. VII Simpósio de Transporte Aéreo (Sitraer), Río de Janeiro, del 26 al 28 de noviembre 2008, 220-233.

LUEGETAMARGO, J. L. (2014) **Nuevo Aeropuerto Internacional. En Tizayuca SÍ, sobre el lago de Texcoco NO México: Ciudad Posible**.

MEDINA DOMÍNGUEZ, A. (2020). **Destejiendo la acción colectiva: el movimiento social de oposición al nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, en la región nororiente del EdoMex. (2014-2018)**. Tesis para obtener el grado de maestra en desarrollo rural. México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Xochimilco, División de ciencias sociales y humanidades.

MEDINA HERNÁNDEZ, A. (2007) “Pueblos antiguos, ciudad diversa. Una definición etnográfica de los pueblos originarios de la Ciudad de México”. **Anales de Antropología**. Volumen 2, Nro. 41, 9-52.

MIA-R. (2019) **Manifestación de impacto ambiental modalidad regional, del proyecto “Construcción de un aeropuerto mixto civil / militar con capacidad internacional en la base aérea militar no. 1 (Santa Lucía, Edo Mex.), su interconexión con el AICM y la reubicación de instalaciones militares”**. SEDENA/Instituto de Ingeniería UNAM.

MIRANDA CHÁVEZ, L. A (2018) **Protesta social y liderazgo político a propósito de la lucha por el aeropuerto de Jauja**. Tesis para optar el Título de Licenciado en Sociología. Perú: Universidad Nacional del Centro del Perú, Facultad de Sociología, Huancayo.

MORENO SÁNCHEZ, E. (2017) “Lo urbano y lo local del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México, en Texcoco, estado de México”. **Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología**. Volumen 26, Nro. 3, 91-118.

MORENO SÁNCHEZ, E. (2014) “Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis sociourbano y político”. **Estudios demográficos y urbanos**. Volumen 29, Nro. 3, 541-578.

PAZOS, L. (2019) **Santa Lucía o Texcoco. Pérdidas y Ganancias México: Centro de Investigaciones sobre la Libre Empresa, A.C.**

REGALES CRISTÓBAL, E. (2015) **La infraestructura aeronáutica y el espacio aéreo como elementos del mercado del transporte aéreo. Su gestión, sistema normativo y derecho comparado**. Tesis para optar por el grado de Doctor en Derecho. España: Facultad de derecho de la Universidad Autónoma de Barcelona.

RILEY, J. D. (1973) “Santa Lucía: Desarrollo y administración de una hacienda jesuita en el siglo XVIII”. **Historia Mexicana**. [S.l.], 238-283.

RINCÓN-AVELLANEDA, M.P. (2016) “Conflictos territoriales y proyectos de infraestructura vial”. **Bitácora Urbano Territorial**. Volumen 26, Nro. 2, 71-78.

RUÍZ DE LA PEÑA BRANDY, A. (2003) “Controversia constitucional. El caso del

aeropuerto de Texcoco". **Estudios políticos**. Nro. 33, 201-216.

SOLDANO, D. Y PERRET MARINO, M. G. (2019) "Un aeropuerto en el Conurbano. Para una lectura histórica y cultural de un territorio en disputa". **Revista Transporte y Territorio**. Nro. 21, 69-88.

SVAMPA, M (2008) **Cambio de época. Movimientos sociales y poder político** Buenos Aires: CLACSO/Siglo XXI.

TAPIA URBINA, J. Q. (2018) "La consulta nacional sobre el nuevo aeropuerto". **Hechos y Derechos**, Nro. 48.

TORRE, A. (2016) "El rol de la gobernanza territorial y de los conflictos de uso en los procesos de desarrollo de los territorios". **Revista Geográfica de Valparaíso**. Nro. 53, 7-22

TORRES DOMÍNGUEZ, G. (23/11/2018) "Ferrajoli y la consulta del aeropuerto" **Nexos**. Disponible en: <https://eljuegodelacorte.nexos.com.mx/?p=9292> Consultado el 22/10/2020.

ZAMORA LOMELÍ, C.B. (2021) "Resistencia y procesos de acción colectiva del frente de pueblos en defensa de la tierra de San Salvador Atenco, un recuento histórico: 2001-2018" en CASTELLANOS NAVARRETE A. (coordinador) **Despojos y resistencias en tiempos de extractivismo** volumen 1. México: Asociación Mexicana de Estudios Rurales.

ZEPEDA, J. (20/07/2020) **Proposiciones de ciudadanos legisladores**. Comisión Permanente, LXIV Legislatura.

Documentos oficiales e institucionales

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS (CPEUM) Artículo 35, fracción VIII, reformado 20 de diciembre de 2019 (México).

COMUNICADO (01/07/2020) **Alto al despojo contra la comunidad indígena de Xaltocan para construir el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Santa Lucía**. Disponible en: https://es.scribd.com/document/483496926/Posicio-n-de-Xaltocan-frente-al-despojo-de-128-hectareas-para-el-AIFA-de-Santa-Lucia?fbclid=IwAR2OxvZHEBlzh9iEjNFYWLflfd37TVs-3t1_JoLpFPbnw4dPbswhcKyuvEg Consultado el 04/02/2022.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF). Secretaría de Gobernación, México.

FRENTE DE PUEBLOS EN DEFENSA DE LA TIERRA (FPDT). (25/07/2018) "El Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra y la Plataforma contra el NAICM" **Agua para Tod@s, Agua para la Vida**. Disponible en: <https://aguaparatodos.org.mx/el-frente-de-pueblos-en-defensa-de-la-tierra-y-la-plataforma-contra-el-naicm/> Consultado el 23/03/2021.

IIA-UNAM (07/10/2021) **Seminario permanente "etnografía de la cuenca de México"**. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=ge-ui1nxuMk&t=1485s>

INSTITUTO NACIONAL DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS (INPI) (29/04/2019) En consulta libre, previa e informada a la comunidad indígena de Xaltocan, se aprobó el proyecto del aeropuerto en Santa Lucía. Disponible en: <https://www.gob.mx/inpi/prensa/en-consulta-libre-previa-e-informada-a-la-comunidad-indigena-de-xaltocan-se-aprobo-el-proyecto-del-aeropuerto-en-santa-lucia-198270> Consultado el 23/03/2021.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) (13/09/2015) Inicia

la construcción Del Nuevo Aeropuerto Internacional De La Ciudad México. Comunicado 423. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/uploads/media/COMUNICADO-423-2015.pdf> Consultado el 02/09/2020.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT). (2016) Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO (SEDATU) (2020a). Nota informativa: Sobre el conflicto por tierras de San Miguel Xaltocan, municipio de Nextlalpan, Estado de México. 20 de junio de 2020.

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO (SEDATU) (2020b) Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México. Con énfasis en el proyecto aeroportuario de Santa Lucía. Gobierno de México. 14 de agosto de 2020.

Artículos y notas periodísticas

Adiós al NAIM en Texcoco: arrasa Santa Lucía en consulta sobre Aeropuerto (28/10/2018) **Aristegui Noticias**. Disponible en: <https://aristeguinoticias.com/2810/mexico/adios-al-naim-en-texcoco-arrasa-santa-lucia-en-consulta-sobre-aeropuerto/> Consultado el 30/11/2020.

ARTETA, I. (11/11/2018) “Marchan en CDMX contra consulta de AMLO” **Animal Político**. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/marcha-cdmx-consulta-aeropuerto-texcoco/> Consultado el 15/10/2020.

ARTETA, I. (06/05/2019) “Gobierno ofreció agua, desarrollo e inversión a cambio de apoyo al aeropuerto en Santa Lucía” **Animal Político**. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2019/05/aeropuerto-san-miguel-xaltocan-consulta-promesas-gobierno/> Consultado el 15/01/2021.

BASSETS, M. (17/01/2018) “Francia renuncia al aeropuerto del oeste tras medio siglo de batalla política” **El País**. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2018/01/17/actualidad/1516190982_569962.html Consultado el 17/01/2021.

BECERRIL, A. (15/11/2020) “Termina pleito por tierras del aeropuerto; se logró acuerdo con comuneros” **Excelsior**. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/termina-pleito-por-tierras-del-aeropuerto-se-logro-acuerdo-con-comuneros/1416946> Consultado el 07/01/2021.

COPARMEX. (29/10/2018) **Exige Coparmex a nuevo gobierno decidir con racionalidad el destino del Nuevo Aeropuerto de México**. Disponible en: <https://coparmex.org.mx/exige-coparmex-a-nuevo-gobierno-decidir-con-racionalidad-el-destino-del-nuevo-aeropuerto-de-mexico/> Consultado el 30/01/2021.

CORREA ORTIZ, H. y LÓPEZ, A.L. (19/02/2021). **Aeropuerto Internacional de Santa Lucía, México**. https://ejatlas.org/print/pueblos-origenarios-de-la-cuenca-de-mexico-en-contradel-aeropuerto-internacional-de-santa-lucia?fbclid=IwAR2JqjH5jVHV21Ymz_oc8wxldtSQANMDnjikdevOALmcoUoEVFXf9eSOD8

EL HERALDOTV (08/07/2019). **Pueblos originarios de Tecámac se deslindan del colectivo #NoMásDerroches**. Entrevista de Alejandro Cacho con Arturo Hernandez, vocero de DPOT.

MARTÍNEZ, D. (2019) Aeropuerto Santa Lucía. La promesa de prosperidad **Reporte Índigo**. Disponible en: <https://www.reporteindigo.com/reporte/la-promesa-de->

[prosperidad-construccion-aerfoipuerto-santa-lucia-entrega-tierras-xaltocan/](#) Consultado el 12/01/2022.

MONROY, J. (09/10/2018) "AMLO aceptaría el NAIM si privados toman el proyecto y bajan costos" **El Economista**. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/empresas/AMLO-aceptaria-el-NAIM-si-privados-toman-el-proyecto-y-bajan-costos-20181009-0018.html> Consultado el 18/10/2020.

MUNGUÍA, A. (18/11/2021) Por seguridad nacional, gobierno reserva 5 años expediente de Santa Lucía **El Financiero**. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2021/11/18/reservan-cinco-anos-la-concesion-de-santa-lucia-temen-sabotaje-a-la-obra/> Consultado el 30/11/2021.

Obras del NAIM continuarán hasta el 30 de noviembre, dice Peña Nieto. (29/10/2018). **Animal Político**. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/pena-nieto-naim-obras-dinero-afores-aeropuerto/> Consultado el 20/04/2021.

PADGETT, H. (26/11/2001) Clonan "proyecto de aeropuerto" **Reforma**. Disponible en: <http://www.pa.gob.mx/Noticias/2001/noviembre/261101.htm#%E2%80%9CCLONAN%E2%80%9D%20PROYECTO%20DE%20AEROPUERTO> Consultado el 15/02/2021.

SAN MARTÍN, N. (12/04/2021) Comuneros de Xaltocan bloquean el AIFA por obras de mala calidad **Proceso**. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2021/4/12/comuneros-de-xaltocan-bloquean-el-aifa-por-obras-de-mala-calidad-261853.html> Consultado el 20/12/2021.

Santa Lucía estará listo en 3 años; no hay nada que temer por caída del peso, dice AMLO (29/10/2018) **Animal Político**. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/amlo-santa-lucia-texcoco-aeropuerto-consulta/> Consultado el 09/09/2020.