

Lucha por la tierra y el agua ante la cancelación del proyecto aeroportuario en la región Atenco-Texcoco, México.

David Delgado Viveros.

Cita:

David Delgado Viveros (2019). *Lucha por la tierra y el agua ante la cancelación del proyecto aeroportuario en la región Atenco-Texcoco, México. XXXII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Lima.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-030/642>



Lucha por la tierra y el agua ante la cancelación del proyecto aeroportuario en la región Atenco-Texcoco, México.

David Delgado Viveros

Resumen

La historia de esta región lacustre del Valle de México se vio sacudida por el inicio de la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México (NAICM), en el periodo de gobierno del expresidente Enrique Peña Nieto en el año de 2015, proyecto que fue precedido por una historia de violación a derechos humanos, despojo de tierras, procesos de corrupción y movilizaciones sociales. Debido al incremento de la obra y las movilizaciones no se pudo concluir el megaproyecto del citado presidente. Con el nuevo gobierno electo en julio de 2018 se decretó la cancelación de la obra por los severos daños sociales y ambientales que ocasionó a través de la destrucción de cerros por la minería de materiales pétreos y la afectación de la función hidrológica del territorio. El objetivo de este trabajo es analizar utilizando el modelo slot (Dematteis y Governa, 2005) la transformación de los procesos de territorialidad que se han desarrollado por la obra del nuevo aeropuerto para la Ciudad de México y su Cancelación. En este proceso se ha podido identificar como las empresas afectadas por la cancelación conforman redes que intentan por medio de obras de vivienda urbanizar la zona y los procesos de resistencia que generan nuevas alternativas para el desarrollo de este territorio.

Plabras clave

Territorialidad; Apropiación del Territorio; Lucha por el agua; Sistemas locales del territorio; Organización social.

Introducción

En el año 2015 el entonces presidente Enrique Peña Nieto decretó que se construyera un nuevo aeropuerto internacional para la Ciudad de México, en el espacio territorial que ocupan los Municipios de Atenco y Texcoco.

Para que se alcanzará este objetivo se precedió de realizar una serie acciones para adquirir el terreno necesario para este megaproyecto. En primer lugar, en el año de 2005 en el mes de mayo se reprimió el movimiento que se había gestado en el año 2001 para detener el primer intento de construcción de esta obra con el gobierno del presidente Vicente Fox quién intentó adquirir 2000 hectáreas a los ejidatarios comprando el m² en aproximadamente 40 centavos de dólar estadounidense, lo que



provocó el descontento social. La represión de 2005 generó las bases para que se modificaran las condiciones para adquirir la tierra. El inicio fue promover un marco legal para romper la estructura legal que tiene el ejido¹, por medio de lo que se denominó dominio pleno para que la propiedad no fuera ya colectiva sino se pudiera individualizar a través de promover la propiedad privada. Con esto se pudo comprar terrenos ejidales a \$60,000 USD por hectárea, lo que equivale a \$ 6 USD por metro cuadrado de terreno. Con lo cual se pudieron comprar 2000 hectáreas que se requerían para completar las 5000 que se emplearían en la construcción de este megaproyecto.

El inicio de la obra implicó que se afectaran cerros para la extracción de material pétreo, parcelas en el municipio de Texcoco y Atenco, ya que se construyeron obras no autorizadas y autorizadas en las zonas ejidales. Los 9 ríos que constituyen la cuenca del lago de Texcoco se perjudicaron, al revestirlos con cemento en partes de su cauce, lo que tuvo como consecuencia la pérdida de vegetación que se encontraba en los bordes de los ríos.

La llegada en julio de 2018 de otro gobierno federal que impulsó la cancelación de este megaproyecto abre la posibilidad que las estrategias de desarrollo que se impulsen en la región favorezcan la reestructuración del tejido social y la reconstrucción del territorio que permita mitigar los enormes daños ambientales causados en esta región del oriente del Valle de México con participación ciudadana.

Esta serie de hechos, en la región, de despojo de tierras, desarticulación del tejido social y deterioro ambiental han transformado las respuestas de la sociedad en su conjunto que conlleva a diferentes formas de reconstrucción de la territorialidad.

El objetivo de esta investigación fue analizar los cambios que está teniendo la territorialidad producto del impacto de las obras del NAICM usando el modelo SLOT, tomando en cuenta la respuesta de habitantes de la región y de los empresarios que se vieron afectados en sus intereses que están en contra de la cancelación de la obra.

Para la realización de esta investigación se llevó a cabo a través del análisis de cómo se erigen sistemas locales del territorio utilizando el modelo SLOT que reconstruye la territorialidad por medio de la formación de redes de relaciones que establecen los actores sociales como resultado de su respuesta al megaproyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional para la Ciudad de México (NAICM) y su impacto en la reconfiguración del territorio. Las redes de relaciones se construyen a partir de información documental, observación participante con actores sociales involucrados en las acciones contra la



construcción del NAIM, asistencia a la presentación del megaproyecto y de autoridades involucradas a favor y en contra de este proyecto, así como visita a las zonas afectadas.

El trabajo se presenta en capítulos partiendo del análisis de la importancia del modelo SLOT, posteriormente se analiza cómo se presentó la reconfiguración territorial en la región Atenco-Texcoco por el inicio de la construcción del megaproyecto y por último se presenta el cambio en los sistemas locales del territorio producto de la cancelación de la obra. A manera de conclusiones se presenta una tendencia de la participación de los actores para una nueva reconfiguración del territorio

Territorio y territorialidad: La utilidad del Modelo SLOT

En este trabajo el eje importante del análisis fue la reconstrucción de la territorialidad como efecto de la influencia de la construcción del nuevo aeropuerto internacional para la Ciudad de México.

El espacio geográfico tiene sentido cuando intervienen las sociedades humanas en él, por lo que el territorio es construido socialmente y su configuración y reconfiguración depende de los grupos humanos que lo habitan (Giménez, G., 1996).

En este caso La territorialidad se manifiesta por las estrategias individuales y colectivas por las que se dan los procesos de apropiación del territorio. Por lo que la territorialidad se expresa de diferentes formas, lo que favorece la heterogeneidad del territorio y las respuestas en torno a las estrategias de desarrollo que se manifiestan en este espacio geográfico de forma diversa y forman lo que Dematteis y Governa (2005), han denominado sistemas locales del territorio (SLOT). Entender estos sistemas nos permite comprender de qué manera impactan las propuestas de desarrollo que vienen del Estado o de otras instituciones y la forma en la cual los actores sociales responden a ellas siendo considerada territorialidad pasiva en la cual aceptan sin cuestionar estas estrategias y cuando los actores critican y modifican las estrategias de desarrollo se considera territorialidad activa. La red de relaciones que establecen los actores sociales puede ser de carácter local, regional, estatal, nacional, inclusive internacional cuando participan empresas u organismos que tienen su sede central en otro país. Los actores cuya intervención rebasa el nivel local, son considerados supralocales. Estas acciones de las redes de actores sociales determinan el nivel de gobernanza que se presenta en el territorio a través del papel que juegan grupos de actores que influyen preponderantemente en la toma de decisiones sobre los otros actores sociales que conviven en el territorio y por lo tanto orientan la gobernanza a su favor.



En el nuevo contexto global se presenta una fragmentación territorial que da lugar, simultáneamente, a la desterritorialización y a la reterritorialización, de modo que los mecanismos de construcción de la identidad colectiva son más difíciles de explicar.

En el caso de la zona lacustre de la región Atenco-Texcoco, la presencia de un megaproyecto y la creciente urbanización conducen a procesos de reconfiguración territorial en donde los habitantes de la zona desarrollan estrategias para adecuarse a las nuevas condiciones y, en función de ello, reconstruir sus diferentes identidades culturales.

Esto puede comprenderse cuando la territorialidad se analiza en el contexto de la territorialidad pasiva y activa. Pasiva, cuando los habitantes se someten a las condiciones de poder; y activa, cuando los habitantes establecen estrategias de resistencia ante las decisiones de poder ejercidas en contra de su territorio, lo que puede dar lugar a la construcción de su autonomía (Dematteis y Governa, 2005). En este sentido, las personas que venden sus tierras en la zona Atenco-Texcoco aceptan la construcción del aeropuerto como una situación que no se puede revertir; este tipo de condición correspondería a una territorialidad pasiva. Por el contrario, las personas que generan estrategias de resistencia para defender sus tierras corresponden a una territorialidad activa (Delgado, *op cit*).

En el caso que nos ocupa los sistemas locales del territorio en la región Atenco-Texcoco se expresan en la medida que los grupos humanos que habitan la zona responden a las condiciones que impone la construcción del NAICM e inciden en la reconfiguración del territorio, lo que se analizará en el siguiente apartado.

La reconfiguración territorial actual y los nuevos procesos de territorialidad a partir de la construcción y puesta en marcha del NAICM

La apropiación del territorio tiene que ver con las diversas formas de construir la territorialidad (Vidal y Urrutia, 2005).

La territorialidad que se observa en la región Atenco-Texcoco en la actualidad es producto de la reconstrucción de las acciones colectivas de los actores sociales que habitan actualmente la zona y de actores sociales emergentes que han llegado para llevar a cabo el megaproyecto del NAICM.

Melucci (1999:14) considera que:



“Los actores colectivos “producen” entonces la acción colectiva porque son capaces de definirse a sí mismos y al campo de su acción (relaciones con otros actores, disponibilidad de recursos, oportunidades y limitaciones). La definición que construye el actor no es lineal, sino que es producida por interacción y negociaciones, y algunas veces por diferentes orientaciones opuestas. Los individuos crean un “nosotros” colectivo (más o menos estable e integrado de acuerdo con el tipo de acción), compartiendo y laboriosamente ajustando por lo menos tres calases de orientaciones: aquellas relacionadas con los fines de la acción (el sentido que tiene la acción para el actor); aquellas vinculadas con los medios (las posibilidades y límites de la acción) y, finalmente aquellas referidas a las relaciones con el ambiente (el campo en el que tiene lugar la acción)”.

Esto nos remite a que los procesos de territorialidad en esta región que se expresan en los sistemas locales del territorio y son formas de manifestación de diferentes acciones colectivas que permite la conformación de redes de actores sociales que se agrupan en metas comunes en la forma de responder a las acciones que traen aparejadas la construcción del NAICM.

La historia más reciente de la región a partir del año 2000 en que aparece la amenaza de construir un aeropuerto trajo consigo la transformación territorial que antes de este año se manifestaba en una forma de vida cotidiana centrada en la construcción de un espacio territorial considerado rural urbano (Ayuntamiento de Texcoco, 2003-2006). Los sistemas locales del territorio se circunscribían a las redes económicas ligadas a: Obtención de madera en la zona forestal de lo que se considera la subregión sierra (*op cit*), aunque la extracción de madera se asocia con frecuencia a la tala clandestina. Producción de forrajes, maíz, hortalizas y flores bajo el sistema de horticultura protegida. También existe aún ganadería siendo la más importante la ganadería ovina, pero aún existen zonas de producción bobina para producción de lácteos. Los forrajes se comercializan principalmente en la zona de estudio y se emplean en la ganadería. El maíz que se produce para consumo humano es de autoconsumo, aunque su producción se ve comprometida por el robo de cosecha y el desarrollo de tortillerías, ya que es más fácil adquirir el básico en la tortillería, que cultivar maíz y procesarlo para producir tortillas en casa. Hortalizas y Flores se pueden comercializar en todo el Valle de México. Un punto importante para la floricultura es el mercado de Jamaica y para las hortalizas llega a ser la central de abasto de la Delegación de Iztapalapa.

Productos como tejocote, durazno, pera, capulines, aguacate, hongos del bosque, quelites, ahuate y tequesquite son producidos localmente y de recolección en el caso



de hongos, ahuatele. El tequesquite es recolectado por un tratamiento de agua hirviendo y decantación. Tanto el ahuatele como el tequesquite están por desaparecer producto de la construcción del aeropuerto. (Información obtenida con productores y observación en recorridos por la zona).

Otra forma de redes lo constituyen las redes de transporte de pasajeros constituidas por redes pequeñas que recorren la zona oriente del Valle de México y una empresa de carácter nacional como es la empresa ADO, que controla el 50% del transporte público de Texcoco.

Otras redes son la de servicios educativos, las de nivel básico y medio superior de nivel público están ligadas a la SEP del estado de México. Las de carácter universitario como la UACH y el Colegio de Posgraduados están ligadas a la SAGARPA. Las instituciones privadas de diferentes niveles se ligan a la SEP del estado de México (Ayuntamiento de Texcoco, *op cit*).

Otra red económica importante es el comercio interno organizado en torno al Consejo Coordinador Empresarial de Texcoco y las redes que se ligan a los sistemas de Walmart y grupo Soriana, entre otras.

En el caso del Sistema Local Territorial ligado a la construcción de un aeropuerto surge por decisión presidencial del entonces presidente Enrique Peña Nieto, del Partido Revolucionario Institucional en 2015. Para ello designó al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México para desarrollar este proyecto. Para ello debió cumplir con una consulta ciudadana para que la gente que habita en la zona avale o no la propuesta.

La consulta ciudadana está establecida por ley sin embargo, la forma de hacer pública la determinación de llevar a cabo un megaproyecto se hizo de tal forma que las organizaciones y los ciudadanos difícilmente se enteraron de la implementación de estas propuestas, ya que se sacaban a la luz pública las acciones de este proyecto cuando ya estaban próximas a vencer las fechas para la consulta. Las convocatorias se publicaban en medios de comunicación poco vistos como los periódicos el Heraldo de Toluca o El Sol de Toluca.

La realización de consultas públicas se basa en lo establecido en el artículo 34 de la ley general del equilibrio ecológico que a la letra dice (SEMARNAT,2018):



Cuando el proyecto pueda ocasionar desequilibrios ecológicos graves por o daños a la salud pública o a los ecosistemas, la Secretaría del Medio Ambiente, podrá organizar una reunión pública (Art. 34) bajo los siguientes lineamientos:

- La reunión pública deberá llevarse a cabo dentro de los 25 días posteriores a que se resolvió dar inicio a la consulta pública y dentro de un plazo no mayor a 5 días a la fecha de publicación de la convocatoria (Art. 34 Fracción I)
- En dicha reunión el promovente deberá exponer los aspectos técnicos ambientales de las obras o actividad de que se trate, los posibles impactos que se ocasionarán por su realización y las medidas de prevención y mitigación que serían implementadas, asimismo, atenderá las dudas que le sean planteadas.
- Una vez concluida la reunión y antes de que se dicte la resolución en el procedimiento de evaluación, los asistentes podrán formular observaciones por escrito que la Secretaría anexará al expediente.

Es importante considerar que las observaciones o comentarios que se presenten durante el proceso de consulta pública y/o reunión pública de información, deberán acotarse a la materia ambiental.

Este marco legal no fue respetado en el caso de la construcción del NAICM, ya que nunca se habló con certeza de la destrucción ambiental que implicaba la minería pétreo y la desecación de los cuerpos de agua existentes. En la manifestación del impacto ambiental presentada, se falsea información al considerar que no afectarían la dinámica de migración de las aves que llegan a esta zona ni las condiciones de los suelos de la zona provocarían hundimientos constantes, como sucede actualmente en la Ciudad de México.

La forma en que actuó el gobierno de ese entonces implicó la presencia de actores sociales que no necesariamente eran de la zona, que llegaron para participar en las obras, como lo fueron las empresas mineras, empresas encargadas de diferentes fases de la construcción de pistas y edificios ligados a la actividad aeroportuaria, donde destaca entre otros el grupo CARSO. Por otra parte, se contrató a la empresa PINFRA para la construcción de una autopista que partiera de la autopista Peñón Texcoco para unirse a la autopista que va de la Ciudad de México a las pirámides de Teotihuacan. Todo esto se logró con la participación de la Procuraduría Agraria, la Comisión Nacional del Agua y autoridades ejidales locales para instrumentar los mecanismos legales para socavar los territorios ejidales de la región y se pudiera construir el aeropuerto empleando el artificio legal conocido como dominio, para que las tierras pasaran de



ejidales a privadas y se pudieran comprar y vender. En un segundo lugar lograron integrar empresarios del transporte urbano locales, así como empresarios de diferentes ramos como vivienda, servicios e industria. Para convencer a la gente de la región a través de los medios de comunicación se le impuso la idea que este aeropuerto sería de los mejores del mundo y generaría mayor inversión y trabajo para todos

Anexo 1 Figura 1

Por otra parte el costo del megaproyecto pasó de 165,000,000,000 de pesos a 285,000,000,000 para construir apenas el 30% de la obra prevista y los grandes daños ambientales que se provocaron en la región como lo es la afectación a 165 cerros reconocidos oficialmente y se estima por parte de los habitantes de la región 40 cerros más, para promover la extracción de material pétreo necesario para la obra, el despojo de tierras productivas y la desaparición de la estructura productiva lacustre que aún se mantenía.

Estas acciones promovieron que gente de la localidad y de otras partes del Valle de México se organizaran en una plataforma en contra del NAICM quienes a través de activismo y la consolidación de mecanismos legales pudieran detener las acciones del megaproyecto que estaba causando un daño importante al ambiente de la región, la estructura productiva agropecuaria, la amenaza de disminuir el agua de la región para destinarse al aeropuerto (estamos hablando de 8 mil metros cúbicos de agua diarios). En la región y con esta misma plataforma se consolidó el movimiento “Yo prefiero el lago” que permitió sentar las bases para la cancelación de este megaproyecto.

Las transformaciones de la territorialidad dejados por el intento de construcción del NAICM en la región Atenco-Texcoco

El primero de julio de 2018 en una elección de presidente histórica para el país fue electo Andrés Manuel López Obrador, como respuesta a los actos que habían desarrollado gobiernos anteriores centrados en la corrupción y la protección de los intereses empresariales y de gobierno quienes mostraron que el interés ciudadano estaba en segundo plano y no eran considerados en la toma de decisiones para resolver si se implementaba o no megaproyectos que afectaran el bienestar social.

Estas condiciones y los movimientos sociales en contra de este proyecto determinaron que en octubre de 2018 la presidencia actual determinara realizar una consulta pública para conocer si los ciudadanos estaban de acuerdo en la cancelación del proyecto aeroportuario y que el aeropuerto planeado se desarrollara en la base aérea de Santa



Lucía en el Municipio de Tecámac que lleva 50 años de establecido para fines militares y en la que se piensa construir dos pistas, para incluirse en la red aeroportuaria para la Ciudad de México, que incluiría el aeropuerto internacional actual “Benito Juárez”, el aeropuerto internacional de la Ciudad de Toluca y el aeropuerto Felipe Ángeles de Santa Lucía, en Tecámac, estado de México. El resultado de la consulta fue a favor de la cancelación de la construcción del NAICM en la región Atenco-Texcoco, lo que obligó al gobierno actual al pago de los contratos derogados para poder cancelar esta obra.

En el ámbito territorial de la región Atenco-Texcoco se presentó un conflicto entre empresarios que generaron intereses circunscritos a la compra de tierras en la que podemos encontrar que la tierra pasó de 6 dólares por metro cuadrado a 350 dólares. Esto se debió a la compra de tierras dedicadas a la agricultura, lo que favoreció que autoridades de los ejidos que componen la zona lacustre facilitaran la compra ilegal de tierras. El Estado generó las condiciones legales a través del programa dominio pleno para facilitar esta actividad, que es ilegal, debido a que la ley agraria mexicana no permite la venta de tierras ejidales (Villamil, 2018).

No se tiene a disposición la información de que cantidad de tierras fueron adquiridas por los especuladores de la tierra. Parte de estas estaban consideradas en la zona del NAICM, donde se construiría una aerotrópolis, tierras para establecer unidades habitacionales y vialidades.

Por otra parte, la organización de habitantes de la región en la plataforma contra la construcción del NAICM, “Yo Prefiero el Lago” y organizaciones independientes de ciudadanos de las localidades de los Municipios afectados se agruparon debido al daño a más de 200 cerros afectados por la minería, la infraestructura hidráulica que se estaba desarrollando para garantizar los 8 mil metros cúbicos diarios que requeriría este megaproyecto, el daño a las tierras para cultivo, el inicio de desecamiento del lago Nabor Carrillo. Acciones que afectaron la ecología y el tejido social de la región al fragmentar el ejido de las zonas afectadas.

La cancelación del proyecto por parte del gobierno actual favoreció que los empresarios y gente afectada en sus intereses por esta decisión, se agruparan en dos organizaciones: “Mexicanos contra la corrupción y la impunidad” y “No más derroches” para impulsar que no se cancelara la construcción del nuevo aeropuerto en la región Atenco-Texcoco y no se construyera la red aeroportuaria que propone la presidencia actual en la ciudad de Toluca y la zona de Santa Lucía, para lo cual han interpuesto 140



amparos para que no se afecten las obras realizadas en la región Atenco-Texco y no se construyan obras en la base militar aérea de Santa Lucía.

Adicional a esta situación 12 de los pueblos que están afectados por la construcción del aeropuerto en Santa Lucía han interpuesto amparo para que no se construya. La razón es la futura afectación a las fuentes de agua potable de la población.

En el caso de la cancelación del NAICM, organizaciones locales, intelectuales con el apoyo de Secretarías de Estado han planteado la necesidad de realizar un proyecto integral que permita la restauración integral de lo que se considera la región Atenco- Texcoco, para ello el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), ha diseñado programas nacionales que atiendan diferentes problemas considerando la participación académica, ciudadana y empresarial que permitan el corregir situaciones como las que se han tratado en esta investigación. Situación que es novedosa en esta institución ya que los recursos de Ciencia y Tecnología se han asignado directamente en el sector académico.

Anexo 2 Figura 2

A manera de Conclusión

El presidente de la república planteó a principios de este año 2019 que el neoliberalismo y su aparato de corrupción había terminado. Sin embargo, la estructura capitalista dejada por los gobiernos panistas y priistas no se ha terminado. No obstante lo expresado por el presidente López Obrador los empresarios han generado estrategias para no perder el poder utilizando medios jurídicos para no perder las tierras que habían adquirido en la zona, ni lo avanzado en el NAICM, por medio de implementar 140 amparos para impedir que las acciones de cambio para mejorar la saturación que sufre el aeropuerto actual. A ello se le suma el papel que han jugado medios de comunicación periodísticos como el Universal y Reforma y medios televisivos ligados a la cadena TELEVISIA, que han tratado de mostrar que la cancelación del NAICM, fue un acto lesivo a la economía del país, sin que estos medios analicen el daño a la salud y al ambiente de millones de mexicanos que viven en el Valle de México.

Como lo plantea el gobierno actual la solución a esta demanda de la aviación comercial es la de construir una red aeroportuaria con aeropuertos que ya están construidos. El aeropuerto principal para el gobierno actual es la base militar aérea de Santa Lucía, por la ubicación y por las instalaciones que ya tiene. Su ampliación para pasarla a comercial necesariamente implicará mayor demanda de recursos como el agua, cosa que los



pueblos originarios de la región de Tecamac donde se ubican estas instalaciones vislumbran ser afectados en el suministro del vital líquido, por lo que han solicitado un amparo para que no se amplie este aeropuerto. La zona del Valle de México en su totalidad ya no aguanta un aeropuerto más por la presión urbana a la que se ha sometido la región. La solución sigue siendo una red aeroportuaria en la que se consideren los aeropuertos: Benito Juárez, El de la ciudad de Toluca, El de la Ciudad de Cuernavaca y el de la Ciudad de Puebla, con los cuales se tendría menos presión en recursos como el agua.

Anexo 1

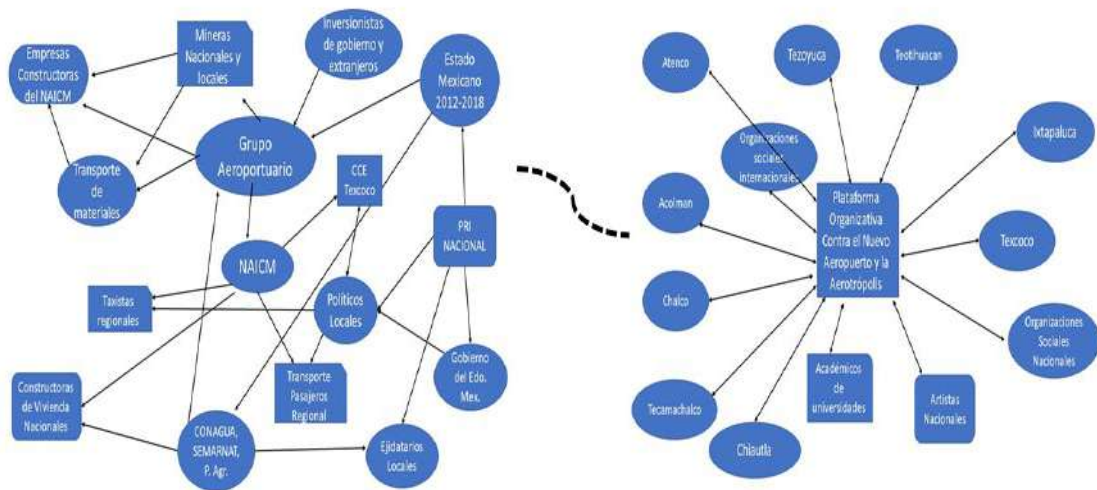


Figura 1. Sistemas locales del territorio ante la construcción del NAICM, donde se observa la forma en que diferentes instancias del Estado dirigido por Enrique Peña Nieto se organizan para imponer el megaproyecto. En contra parte diferentes organizaciones y habitantes de los pueblos afectados se asociación para impedir la construcción del aeropuerto por el daño al tejido social y ambiental.



Anexo 2

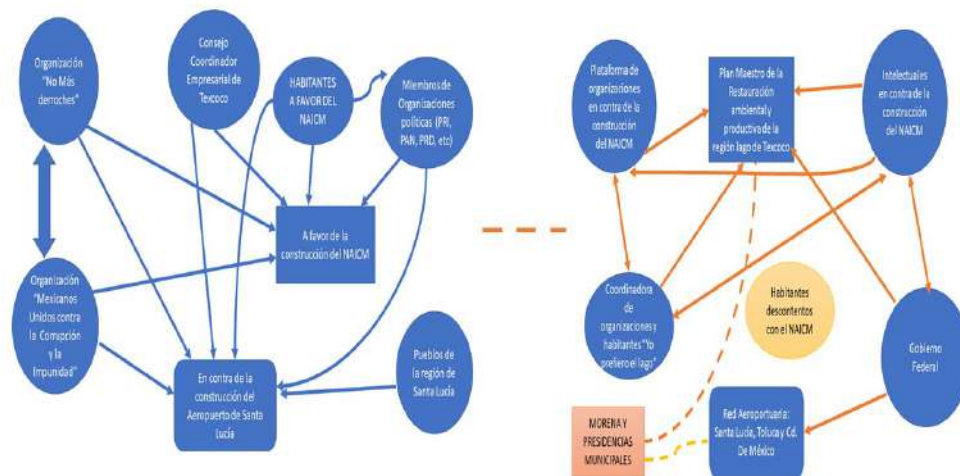


Figura 2. Sistemas locales del territorio que se presentan después del anuncio y cancelación definitiva del NAICM. Ahí se observa que los empresarios se encuentran agrupados en tres organizaciones y se relacionan con partidos políticos que se encuentran actualmente en oposición y están en contra de la cancelación del NAICM y en contra del aeropuerto de Santa Lucía. Sin embargo, surgen los pueblos afectados por la construcción del aeropuerto de Santa Lucía que prevén la pérdida o disminución del vital líquido por la presión urbana de la zona. En contra parte las organizaciones de la región Atenco-Texcoco plantean el desarrollo de un proyecto integral para el desarrollo regional para resarcir los daños causados por el NAICM y de forma alternativa a la propuesta presidencial de construir un parque urbano. El gobierno actual reconoce esos daños y está interesado en la propuesta de estas organizaciones. El partido del gobierno tiene militantes que están a favor del NAICM y en contra de Santa Lucía, lo que puede ser un punto de controversia del partido en el poder.

Bibliografía

- Dean, A. 2018. *¿Cuánto se ha gastado y cuál es el esquema de financiamiento del Nuevo Aeropuerto?* Periódico Digital Animal Político. Mayo 15. Disponible en: <https://bit.ly/2KzxeHo>
- Delgado, D. 2015. *Impactos en el tejido social y el medio natural de la región Atenco-Texcoco: repercusiones del NAICM.* Artículos y Ensayos de Sociología Rural. 19(1), pp24-33.
- Dematteis, G y F. Governa. 2005. *Territorio y Territorialidad en el Desarrollo Local. La Contribución del Modelo SLOT.* Boletín de la A.G.E. (39), pp 31-58.
- Giménez, G. 1996. *Territorio y Cultura. Estudio Sobre las Culturas Contemporáneas.* Universidad de Colima. Vol. II (4). 9-30pp.



Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. Página web oficial. <http://www.aeropuerto.gob.mx/quienes-somos.php> Consultada el 10 de septiembre de 2018.

Jiménez, N. 2017. *Empresarios de Texcoco Crean Frente para defender el NAICM. Periódico Digital La Razón. Artículo del 26 mayo.* Disponible en : <https://www.razon.com.mx/empresarios-de-texcoco-crean-frente-para-defender-el-naicm/> Consultado el 30 de agosto de 2018

Madrigal Calle, B. y Alberti Manzanares, P. y Martínez Corona, B. (2015). *La Apantla: el agradecimiento para que no falte el agua. Cuicuilco*, [en línea] 22(63), pp.29-61. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35141196003>.

Melucci, A. 1999. *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia.* El Colegio de México. 260p.

SEMARNAT 2018. *Acciones y programas que requieren consulta pública.* <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/consulta-publica-de-proyectos-que-requieren-mia>. Consultado el 5 de julio de 2019

Ventura, P. 2018. *Revelan que Slim, Quintana, Hank Rhon, Gerard y Vázquez Raña Tienen el 51% de los Contratos del NAIM.* Nota Periodística del Periódico el Financiero. 17 de octubre. México.

Vidal M. T y E. P. Urrutia. 2005. *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares.* Anuario de Psicología. 36(3): 281-297pp.

Villamil, J. 2018. *Interés Inmobiliario, verdadero motor del nuevo aeropuerto.* Revista Proceso (2189), pp 6-11.