



---

---

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA  
UNIDAD XOCHIMILCO**

División de Ciencias Sociales y Humanidades

**Las afectaciones a la seguridad pública por el Nuevo  
Aeropuerto de la Ciudad de México en Texcoco**

**TRABAJO TERMINAL  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN POLÍTICA Y GESTIÓN SOCIAL**

**PRESENTA:  
Bojorges Martínez Fernando**

**Asesor  
Mtro. Roberto Huerta Peruyero**

Ciudad de México

Agosto, 2020

## **Agradecimientos**

A mi asesor, el maestro Roberto Huerta Peruyero, por brindarme la dicha de asesorarme y jamás limitarme en el proceso de este proyecto, sin él nada de esto hubiese sido posible.

A mis padres, por brindarme la oportunidad de continuar con mis estudios universitarios, además de apoyarme en todo momento.

A mi hermana Mariel, por ser la primera persona en confiar en mi y estar siempre al pendiente de mi formación profesional y personal.

A mi hermana Mitzi, por cuidar de mi en todo momento.

A Juliana, por apoyarme durante mis últimos años de la licenciatura y ayudarme a conseguir las entrevistas para esta investigación.

A mis amigos y a todos los que formaron parte de mi camino profesional.

## Índice

Introducción.....	4
Capítulo I.- La seguridad pública el Estado mexicano.....	8
1.1 La función de la seguridad a cargo del Estado.....	8
1.2 Teorías sobre la inseguridad pública.....	12
1.3 La corrupción y la violencia. ....	18
Capítulo II.- El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, un conflicto permanente.....	29
2.1 El desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. ....	31
2.2 El comienzo del problema 1968-1999.....	33
2.3 Antecedentes de la planeación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: el conflicto en San Salvador Atenco.....	36
2.4 La estrategia de Calderón para un nuevo aeropuerto y la guerra contra el narcotráfico.....	39
2.5 El Proyecto de Enrique Peña Nieto (2013-2018).....	43
2.5.1 Ubicación.....	46
2.5.2 Construcción.....	47
2.5.3 Costo. ....	49
Capítulo III.- El impacto en la seguridad en los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc por el desarrollo del NAICM.....	52
3.1 El medio ambiente y la maldición de los recursos.....	52
3.1.1 Las afectaciones al suelo y la maldición de los recursos naturales.....	56
3.2 La construcción del NAICM y el robo de hidrocarburos.....	62
3.2.1 Una mirada nacional al robo de hidrocarburos en México.....	63
3.2.2 El robo de hidrocarburos en Texcoco y Tepetlaoxtoc, grupo Talibanes.....	67
3.2.3 Los entes estatales y su relación con el GOT.....	72
3.3 La cancelación del NAICM en Texcoco y sus efectos a la seguridad pública ..	76
Capítulo IV.- Conclusiones.....	81
Bibliografía.....	83
Anexos.....	90
Anexo 1: Entrevista al doctor Luis Daniel Vázquez Valencia, investigador y experto en derechos humanos, así como de relaciones entre democracia, mercado y corrupción.....	90

<b>Anexo 2: Entrevista a un exmiembro de un grupo delincencial de la zona, dedicado a la extracción y venta de hidrocarburo. (Informante N) .....</b>	<b>94</b>
<b>Anexo 3: Entrevista a José Luis González Gómez, director municipal de Seguridad Pública del H. Ayuntamiento de Tepetlaoxtoc.....</b>	<b>99</b>

## Introducción

El destino del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) ha estado acompañado de diversos conflictos; en la década de los años 50, eran aspectos meramente burocráticos, como, por ejemplo: el dictaminar quien sería el responsable de regular la aviación o el uso de los hangares e instalaciones, años después, en 1967, comenzaron a presentarse problemas técnicos debido a la capacidad y las pistas de aterrizaje. Como resultado de ello, en las décadas siguientes, los gobiernos en turno plantearon la necesidad de modificar la ubicación del AICM, siendo Vicente Fox en 2002, el primero en realizar acciones en los límites de Texcoco (Kuri, 2010), a partir de esta decisión emanaron distintos conflictos sociales que detuvieron temporalmente los impactos del proyecto. Posteriormente, en 2014, Enrique Peña Nieto planteó nuevamente el aeropuerto en Texcoco, el cual comenzó a construirse en febrero de 2015, con una inversión inicial de 19,000 millones de pesos (CNNExpansión, 2015), sustentado en el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018 y tenía como objetivo contar con una infraestructura de transportes que implicara menores costos para realizar las actividades económicas mediante la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura del transporte aéreo (Moreno, 2018). A partir de entonces, Peña Nieto comenzó a ser fuertemente criticado, debido a dos factores: en primer lugar, se encuentra la corrupción, cuya tasa de incidencia creció de 12,080 casos por cada 100,000 habitantes en 2013 a 14,635 casos por cada 100,000 en 2017, y la población que tuvo alguna experiencia de corrupción en contacto con servidores públicos se elevó de 24,724 casos por 100,000 habitantes a 25,541 por cada 100,000 en el mismo periodo, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) del INEGI (Ortega, 2018).

Por último, y la más importante (debido a los altos niveles de violencia<sup>1</sup>), se encuentra la seguridad pública, en sus primeros tres años de gobierno la tasa de homicidios pasó de 19 a 17 personas por cada 100,000 habitantes, empero, la

---

<sup>1</sup> Como lo señala el exdirector del Observatorio Ciudadano, Francisco Rivas "En términos de incidencia delictiva, este gobierno entrega no solo el año más violento de la historia, sino que en dos años consecutivos se rompió el récord. En términos de violencia y seguridad, este es un gobierno que entrega muy malos resultados".

seguridad pública se desplomó en 2016, cuando esta tasa presentó un repunte llegando a 20 personas, alcanzando su nivel máximo e histórico en 2018 de 29 por cada 100,000 (Ortega, 2018).

Otro delito federal que aumentó drásticamente durante el sexenio de Enrique Peña fue el robo de hidrocarburos, que pasó de 1,449 tomas clandestinas en 2012 a 41,502 al término de su mandato, donde Puebla, Hidalgo, Guanajuato, Veracruz, Estado de México y Jalisco encabezaron la lista de puntos de ordeña (Murakami, 2019), de los que se identifican 91 municipios con alta incidencia en este delito, entre ellos se encuentra Tezoyuca, Acolman, Chiautla y Tepetlaoxtoc (San Juan, 2019) en el Estado de México, los cuales destacan por su cercanía con el NAICM.

Es precisamente estos municipios cuya dinámica productiva y de convivencia social se han visto sumamente afectadas, en especial en Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc, donde, delitos como el robo de hidrocarburos en 2018, alcanzaron cifras récord, tan solo en Junio de 2019 fueron aseguradas 12 pipas de gas y 30 contenedores utilizados para almacenar combustible presuntamente robado, el cual se encontraba abandonado en las minas donde se extraía material para el NAICM, por lo que es de suma importancia identificar las afectaciones que trajo la construcción en estas comunidades, además de ser un tema reciente, debido a la cercanía del cierre de actividades en la obra, tras la sucesión presidencial en 2018. Por último, es necesario plantear la existencia de diversos estudios en torno al proyecto, sin embargo, la gran mayoría van enfocados a la ecología, economía y viabilidad del proyecto, es decir, profundizando el factor técnico, pero desplazando el factor social, por lo que la presente investigación aportará una visión social sobre el aeropuerto enfocada en la seguridad pública, a través de la pregunta base: ¿Cómo impactó la falta de supervisión en los insumos utilizados para la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en la dinámica social de los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc?

De la cual surge la siguiente hipótesis: La falta de supervisión en los hidrocarburos utilizados en el transporte y la extracción minera para la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en Texcoco ocasionó un cambio negativo en la

dinámica social de los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc, aumentando la inseguridad en ambos municipios.

Para lograr aprobar o refutar dicha hipótesis se identificaron las afectaciones a la seguridad pública provocadas por el inicio de la construcción del NAICM, en los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc, como objetivo general, además, se describió la seguridad y su relación con el Estado, para posteriormente analizar la historia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y su relación con la seguridad en México, por último, se identificó y analizó la relación de las obras del NAICM con el robo de hidrocarburos, como objetivos particulares.

Todo ello a partir de un enfoque mixto, donde se entrevistó al Dr. Luis Daniel Vázquez Valencia, experto en seguridad pública, del cual se retomó el concepto de “Redes de Macrocriminalidad” y parte de la metodología propuesta en su libro *Captura del Estado, Macrocriminalidad y Derechos Humanos*, así como a Lic. José Luis González Gómez, director municipal de seguridad pública del municipio de Tepetlaoxtoc y a un ex miembro del Grupo Operativo Talibanes, quien por cuestiones de seguridad, se asignó el nombre de Informante N. Además, se recolectó información sobre los índices delictivos de la zona a través de diversas fuentes, tales como, artículos científicos, periódicos, revistas académicas, informes de gobierno, entre otras.

En este sentido, el contenido de la presente investigación se divide en tres partes: la primera aborda la relación de la seguridad pública y el Estado, a partir de la teoría contractualista, además de las distintas corrientes ideológicas que estudian la seguridad pública, siendo la elección racional y la institucional las elegidas para describir el fenómeno a estudiar por su enfoque exógeno y endógeno de la visión criminal. Se plantea la corrupción como un problema central, siendo la metodología de Daniel Vázquez sobre las Redes de Macrocriminalidad quien engloba de mejor manera dichas corrientes.

La segunda parte describe cuatro coyunturas críticas que conformaron el aeropuerto, identificando al periodo de 1968-1999 como el inicio de la problemática estudiada, pues fue a partir de los juegos olímpicos que planteo la necesidad de un

nuevo aeropuerto. Posteriormente, se presenta la segunda coyuntura, la cual abarca todo el sexenio de Vicente Fox, donde se expropiaron miles de hectáreas, provocando una serie de conflictos violentos entre el Estado y la población; la tercera coyuntura explica el fenómeno del repunte de la violencia en México, tras la denominada guerra contra el narcotráfico, encabezada por el presidente Felipe Calderón.

La última coyuntura crítica se desarrolla durante 2013-2018, cuando Enrique Peña materializa por primera vez un proyecto, comenzando su construcción en 2015, además, se describen sus características más relevantes.

Finalmente, se desarrollan algunas afectaciones que trajo consigo la construcción del NAICM, con lo cual se identifica a la minería como el primer factor real de poder de la red macrocriminal, en un segundo apartado, se describe la conformación del Grupo Operativo Talibanes, quien dominaba la venta de hidrocarburos robados en el NAICM y por último se profundiza en la relación de estos dos poderes facticos con los entes estatales, concluyendo con la formación de una red de Macrocriminalidad sumamente elástica.



## **Capítulo I.- La seguridad pública el Estado mexicano.**

En México, la inseguridad no es un problema reciente, ejemplo de ello son las altas tasas de homicidios presentes durante la última década del siglo XX, alcanzando en 1992 un máximo de 19.72 por cada 100,000 personas. No obstante, durante el gobierno de Vicente Fox (2000-2006) esta cifra se redujo, logrando un mínimo histórico de 8.02 por cada 100,000 personas en 2006 (Escalante, 2009) -que hasta la fecha no ha podido ser alcanzada nuevamente-. Fue hasta 2008, cuando las cifras de la violencia comenzaron a crecer exponencialmente, esto debido a la denominada guerra contra el narcotráfico, iniciada por Felipe Calderón, la cual, trajo consigo una mutación profunda, tanto de la criminalidad y la seguridad, cómo de la percepción ciudadana en torno a ellas (Capron & Zamorano, 2010). Esto se refleja en los diversos reportes anuales emitidos por el Latinobarómetro<sup>2</sup>, donde destacan tres problemas nacionales: corrupción, economía/trabajo y seguridad (Latinobarómetro, 2020), siendo este último el mayor reclamo de los mexicanos al Estado.

Con el fin de comprender esta situación, es necesario conocer cómo surge la idea del “Estado garante de la seguridad”, para posteriormente profundizar sobre las diferentes teorías de inseguridad pública, creando así un marco teórico que permita explicar lo sucedido en el periodo de la construcción del NAICM.

### **1.1 La función de la seguridad a cargo del Estado.**

Cada vez resulta más común que las poblaciones de distintas partes del mundo acepten que la función del Estado está vinculada casi exclusivamente a la búsqueda de la seguridad y el orden.

Desde diversas regiones y varias épocas se han construido modelos teóricos de Estado, sin embargo, el contractualismo es la corriente filosófica donde predominó esta visión, en la que se plantea que toda sociedad, para operar requiere de un estatuto fundamental llamado “contrato social”, que acuerden los que se suscriban

---

<sup>2</sup> Corporación sin fines de lucro que recopila la percepción de la ciudadanía en América Latina.

a ella, donde se determinen las reglas a las cuales deben someterse todos, y así poder lograr el cumplimiento de sus objetivos (Loo, 2007). Tal contrato otorga ciertos derechos a cambio de abandonar la libertad completa de la que dispondrían en estado de naturaleza y sólo se podrá garantizar su cumplimiento obligatorio mediante un poder común que mantenga a raya y dirija sus acciones hacia el beneficio colectivo (Hobbes, 2017), el cual se le denomina Estado.

El primer filósofo moderno en articular una teoría contractualista fue Thomas Hobbes en 1651, la cual está contenida en su reconocido libro *Leviatán*, donde plasma la relación entre la sociedad y la seguridad, describiendo en principio la naturaleza humana, la cual llamó “estado de naturaleza”.

Para Hobbes los hombres son iguales por naturaleza cuando se les considera en conjunto, ya que “la diferencia entre hombre y hombre no es tan importante que uno pueda reclamar, a base de la fuerza corpórea, para sí mismo, un beneficio cualquiera al que otro no pueda aspirar como él” (Hobbes, 2017) es decir, en una sociedad cualquier individuo es capaz de ejercer la misma acción que otro cuando se halle en el mismo peligro que él se encuentre.

Es precisamente esta condición de igualdad la que conduce a Hobbes a señalar que:

*durante el tiempo en que los hombres viven sin un poder común que los amortice a todos, se hallan en la condición o estado que se denomina guerra; una guerra de todos contra todos... donde cada uno está gobernado por su propia razón, no existiendo nada, de lo que pueda hacer uso, que no le sirva de instrumento para proteger su vida contra sus enemigos...* (Hobbes, 2017).

De manera que, en el estado de naturaleza, el hombre es capaz de cometer los actos más violentos o atroces en contra de sus similares, generando así la imposibilidad de crear una sociedad. Sin embargo, el propio Hobbes menciona que los hombres son capaces de superar dicho estado a través del temor a la muerte, el deseo de las cosas que son necesarias para la vida confortable, y la esperanza de obtenerlas por medio del trabajo. De igual manera, es necesario el uso de la razón, con la cual se conformarán normas de paz -comúnmente conocidas como

leyes de naturaleza-, a las que pueden llegar los hombres por mutuo consenso (Hobbes, 2017), donde cada individuo transfiere o renuncia a su derecho de naturaleza<sup>3</sup> creando un pacto social -también conocido como contrato social- para lograr así desplazar la guerra de todos contra todos, a una zona de seguridad humana.

Una vez superado el estado de naturaleza a través del pacto social, se asume que, el hombre podrá lograr una vida más armónica, empero, para que ello pueda suceder, es necesario algo más que haga el convenio constante y obligatorio; ese algo es un poder común, el cual Hobbes denomina Estado, en el que

*cada hombre particular confiere su derecho natural, para que este sea capaz de conformar las voluntades de todos aquellos por medio del poder y la fortaleza... ya que los pactos que no descansan en la espada no son más que palabras, sin fuerza para proteger al hombre, en modo alguno (Hobbes, 2017).*

Es decir, los hombres conforman una comunidad y una autoridad política que los contiene y, al mismo tiempo, los protege de las amenazas tanto internas como externas, logrando la paz y la seguridad de los subordinados.

En síntesis, el contractualismo de Hobbes propone dos cosas: la primera es que, en estado de naturaleza, el hombre podrá poseer cualquiera que fuese su deseo, sin importar que dichos actos atenten contra sus similares, por lo que viven en una constante guerra que, solo podrá ser superado mediante un contrato social, donde se abandonen aquellas manifestaciones que atenten contra el hombre, y la segunda es que, el Estado debe ser el garante de aquel contrato mediante el uso de la fuerza o incluso el miedo para contener y proteger a la comunidad que lo creó.

Otro gran representante del contractualismo es Baruch Spinoza, el cual plantea un estado de naturaleza muy similar al propuesto por Hobbes donde, el hombre es libre por naturaleza, y a través de sus pasiones comienza una lucha en sociedad al mencionar:

---

<sup>3</sup> Hobbes describe el derecho de naturaleza como la libertad que cada hombre tiene de usar su propio poder como quiera, para que la conservación de su propia naturaleza, es decir, de su propia vida.

*Cada cual existe por derecho supremo de la naturaleza, y, por consiguiente, cada cual hace por derecho supremo de la naturaleza, lo que de su naturaleza se sigue necesariamente (...). Pues bien, si los hombres vivieran según la guía de la razón, cada uno detentaría este derecho suyo sin daño alguno para los demás. Pero como están sujetos a afectos que superan con mucho la potencia o virtud humana son por ello arrastrados en diversos sentidos, y son contrarios entre sí (Spinoza 1980, citado en Ansuategui, 1998).*

Por lo que, el hombre, posee libertad para realizar las acciones que sus intereses le dicten, provocando conflictos dada la naturaleza humana, empero, existe “algo” para abandonar tal estado de naturaleza, a ese algo le denomina *guía de la razón*, en la que se pacta la renuncia del derecho natural y se presentan recíprocas garantías para evitar el daño entre los integrantes, y sólo mediante esta...

... se podrá establecer una sociedad, a condición de que ésta reivindique para sí el derecho, que cada uno detenta, de tomar venganza, y de juzgar acerca del bien y del mal, teniendo así la potestad de prescribir una norma común de vida, de dictar leyes y de garantizar su cumplimiento, no por medio de la razón, que no puede reprimir los afectos, sino por medio de la coacción. Esta sociedad, cuyo mantenimiento está garantizado por las leyes y por el poder de conservarse, se llama Estado... (Spinoza 1980, citado en Ansuategui 1998, p. 131).

De esta manera, el Estado parte del poder<sup>4</sup> -el cual le fue entregada por la sociedad- para garantizar el cumplimiento obligatorio de leyes y de la seguridad de los ciudadanos. Sin embargo, Spinoza difiere de Hobbes en uno de los fines del Estado, ya que, para él, es más importante que se garantice la libertad y la seguridad en vez de la paz, limitando así, el uso de la violencia contra la comunidad.

Tanto Hobbes como Spinoza son los máximos exponentes contractualistas de esta visión, donde el Estado está compuesto casi exclusivamente por y para la violencia, dicha perspectiva inspiró a otras corrientes filosóficas para fundamentar el Estado, ejemplo de ello fue lo ocurrido a finales del siglo XIX, donde un sector de la

---

<sup>4</sup> Entendido como la capacidad meramente física, explicable a partir de la mayor o menor fuerza material o corporal que tiene un sujeto respecto a otros, y que en ciertas situaciones puede servir para determinar las relaciones y las posiciones respectivas de los diferentes individuos.

sociología -especialmente en Alemania- retomó los principios básicos planteados por estos autores, identificando al Estado como una asociación política, la cual se referencía a un medio específico que él posee: la violencia física, reconociendo así que, la violencia no es, naturalmente, ni el medio normal ni el único medio del que el Estado se vale, pero sí es su medio específico (Weber, 2016).

El mayor exponente sociológico de esta visión es Max Weber, el cual define al Estado como: aquella comunidad humana que, dentro de un determinado territorio reclama para sí el monopolio de la violencia física legítima (Weber, 2016), añadiendo dos conceptos distintivos del Estado, el primero es la delimitación territorial en donde podrá centralizar el poder para evitar la existencia de asociaciones políticas rivales con la suficiente fuerza para acabar con este. El segundo y más importante de estos conceptos es la violencia legítima, ya que, en principio se reconocen diversas manifestaciones de violencia que no están captadas en él, por lo que se asumen dos diferentes actitudes respecto a la violencia, por un lado se encuentra la violencia ilegítima, la cual ejercen individuos o grupos particulares en forma de venganza privada, castigos informales o guerra (Gallego, 2003) y por otro lado se encuentra la violencia legítima, que pertenece única y exclusivamente al Estado con el único fin de instaurar la paz, la seguridad y el orden social.

Estas perspectivas teóricas han sido desarrolladas en diferentes contextos y en cada una de ellas se destacan aspectos que aportan al supuesto de que, el Estado es el garante de la seguridad pública de los ciudadanos que lo componen, logrando así diferentes fines, los cuales no necesariamente son contrapuestos.

## **1.2 Teorías sobre la inseguridad pública.**

Una vez conocida la relación entre el Estado y la violencia, es necesario profundizar sobre la seguridad pública para conocer cuáles son las características por las que surge el fenómeno de la inseguridad pública, Sergio García Ramírez (2002) afirma que esta

*es una cualidad de los espacios públicos y privados, que se caracteriza por la existencia de amenazas que socaven o supriman los bienes o derechos de las*

*personas y en la que existen condiciones propicias para la convivencia pacífica y el desarrollo individual y colectivo de la sociedad*

Por otra parte, la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos (2002) establece que

*es la función a cargo del estado que tiene como fines salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos.*

De ello podemos concluir que la seguridad pública es una función a cargo del Estado, mediante la cual, se suprimen amenazas que destruyen o limitan los derechos, libertades, la paz y el orden público.

Por lo que, cuando el Estado no cumple con dicha función, se crea un ambiente hostil (similar al estado de naturaleza planteado por Hobbes) el cual se denomina inseguridad pública, donde proliferan amenazas que socaban lo pactado en sociedad.

Este fenómeno ha persistido en las distintas épocas del Estado moderno, adoptando diversas características dependiendo muchas veces, del lugar y la coyuntura donde se presente, por lo que, existe multiplicidad de teorías dedicadas a describirlo desde diversas perspectivas, Andrés Valdez distingue por lo menos siete teorías más representativas que explican el origen de las conductas delictivas, las cuales se describen a continuación.

En primer lugar, se encuentra la **teoría estructural**, la cual señala que la inseguridad pública es producto de los ajustes y reestructuraciones que se presentan a nivel de las estructuras socioeconómicas, de tal forma que al producirse una serie de complicaciones en la economía (crisis económicas) éstas a su vez generan un incremento en los índices de criminalidad (Valdez, 2000).

Es decir, la crisis genera desempleo, y éste a su vez repercute en los niveles de inseguridad pública, situando las causas de la delincuencia en la falta de oportunidades laborales, lo que varios especialistas como Garduño (2014) denominan “delincuencia por necesidad”, dejando como única solución al problema

un aumento en la generación de empleos y del bienestar socioeconómico, ofreciendo a la población oportunidades para su integración al mercado laboral, empero, esta teoría solo centra su análisis en la economía, pero no presenta una explicación mayor al fenómeno cuando existe estabilidad económica.

En segundo lugar, se encuentra la **teoría cultural**, donde sitúa el problema en aspectos superestructurales tales como: la desintegración familiar, la falta de valores “tradicionales” entre las nuevas generaciones, la violencia familiar y las discontinuidades culturales intergeneracionales.

Existen visiones muy radicalistas en torno a la teoría cultural, ejemplo de ello es lo propuesto por Francis Fukuyama, en su libro *Trust*, donde señala que los cambios en los patrones de empleo y de ingreso masivo del sector femenino al mercado laboral generan “desatención” en los menores, enfocándose en el “rol tradicional” de la mujer, cuestión que ha sido totalmente desmentida, ya que la inseguridad ha existido mucho antes de la intervención laboral de la mujer, por el contrario, Valdez (2000) sostiene que:

una gran mayoría de individuos que delinquen provienen de familias desintegradas, en las que la violencia interfamiliar es común, siendo además notoria la falta de una educación apegada a los valores tradicionales como el respeto al derecho ajeno, a la integridad y propiedad de los demás...

Para solucionar la inseguridad pública es necesario incrementar la educación y cultura de la ciudadanía, enfocándose en los valores tradicionales, revalorizando así la familia y el Estado de derecho.

Sin embargo, esto no resuelve el problema de raíz, pues existen innumerables casos de conductas delictivas realizadas por sociedades altamente conservadoras, además de limitar el problema en un determinado territorio, ya que la cultura es tan variada y diversa, que resultaría imposible homogeneizarla.

La tercera teoría propuesta por Valdez (2000) es la **internacionalista**, la cual apunta que la génesis de las conductas delictivas responde a fenómenos que se dan en la esfera metanacional y que, por lo tanto, el tratar de encontrar soluciones

en el ámbito local o nacional, no permite enfocar con precisión este tipo de problemáticas.

El problema de la teoría internacionalista radica en la existencia de diversas manifestaciones de delincuencia donde están estrechamente vinculadas a factores regionales, por lo que no se podría explicar un gran número de casos.

La cuarta lleva por nombre **teoría de la modernización**, donde, igual que la teoría cultural, señala como causa principal de la inseguridad pública, a la separación del individuo con sus raíces históricas debido a que la modernidad amplía el deseo de los individuos por bienes materiales, obligando a aquellos que no tienen la posibilidad de adquirirlos a delinquir, sin embargo, en México existen zonas aisladas donde persiste un alto grado de inseguridad, por lo que esta teoría estaría limitada a casos específicos.

Otra teoría es la **psicoanalítica**, donde la inseguridad pública está relacionada con conductas enfermizas y patológicas de los sujetos que se enrolan en actividades delictivas, considerando a estos individuos como unos desadaptados sociales con problemas mentales que generan conductas violentas (Valdez, 2000). De esta forma, se sugiere que para solucionar la inseguridad es necesario impulsar políticas sociales que atiendan el aspecto de la salud pública y mental de aquellos grupos que muestran conductas antisociales y violentas.

Hasta ahora se han descrito cinco de las siete diferentes teorías señaladas por Valdez, indicando los rasgos más característicos de cada una, donde se presenta un denominador común entre ellas, este es la búsqueda de un culpable.

Por el contrario, las dos teorías faltantes -racional e institucional- plantean cuestiones sobre qué condiciones pueden contribuir a determinadas reacciones, así como las circunstancias que pueden generar una conducta y los aspectos que tiene la situación desde el punto de vista de quienes se encuentran en ella.

Este cambio de enfoque resultará central para efectos de la presente investigación, donde se retomarán las teorías de la elección racional e institucional, ya que estas perspectivas no son simples variaciones abstractas de unos análisis conceptuales, sino que conducen a formas muy diferentes de abordar los problemas personales y



sociales y así crear un marco explicativo de la inseguridad pública en la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en Texcoco.

La **teoría de la elección racional** (TER) surge a mediados del siglo XX en los Estados Unidos, como una crítica a la política económica de bienestar desarrollada en Europa, empero, la TER más que ser una perspectiva económica, es una teoría general de las ciencias del comportamiento humano, y su ámbito es el de la interacción humana (Vidal, 2008), por lo que puede considerarse en todos los fenómenos relacionados a esta.

El supuesto fundamental de la TER radica en la posesión de sistemas cognoscitivos, que ofrecen modelos entre los cuales, se realizan elecciones individuales o colectivas que van orientadas a maximizar sus beneficios, o en el peor de los casos, minimizar las pérdidas (North, 2014). Ahora bien, cuando utilizamos este supuesto para entender el fenómeno de la inseguridad pública, podemos decir que los actores antes de realizar alguna acción establecen un cálculo sobre los beneficios -sea económicos, de prestigio u otras razones-, ventajas y desventajas que resulten de perpetuar los actos delictivos en un determinado territorio (Valdez, 2000).

Al realizar este cálculo, toman en cuenta la rentabilidad económica de la acción que pretenden realizar, las posibilidades de ser sancionados y el tiempo máximo de reclusión que pueden pasar en algún centro penitenciario, en México, por ejemplo, donde la tasa de impunidad es del 98.86%<sup>5</sup> existen enormes incentivos para realizar actividades delictivas.

La teoría de la elección racional va estrechamente ligada a la **teoría institucional**, esto debido a que el actor hace su elección con base las normas e instituciones que imperen al momento.

Las instituciones según Douglass North son las reglas del juego en una sociedad o, formalmente, son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana... estructuran incentivos en el intercambio humano, sea político, social o económico.

---

<sup>5</sup> Cifras reportadas por la asociación civil Impunidad Cero, 2019. El tamaño de la impunidad en México. Para más información véase en: <https://www.impunidadcero.org/impunidad-en-mexico/#/>

Es decir, las instituciones definen y limitan el conjunto de elecciones de los individuos, con el fin de reducir la incertidumbre de la vida en comunidad. Existen dos diferentes instituciones:

1. Formal: la cual está conformada por normas y leyes, plasmadas en un contrato, reglamento o constitución, donde la vigilancia de su cumplimiento está a cargo del Estado;
2. Informal: son acuerdos establecidos mediante códigos de conducta, los cuales podrán institucionalizarse en algún momento o perdurar en la cultura, su cumplimiento está estrechamente relacionado con la presión social (North, 2014).

Tanto las instituciones formales e informales, establecerán mecanismos para traducir una ideología a procedimientos operativos, que a su vez crearán y conformarán las condiciones situacionales (Zimbardo, 2008), es decir, para entender una pauta de conducta compleja como lo es la delincuencia, es necesario tener en cuenta el sistema, además de la disposición y la situación, reconociendo así, la existencia de factores endógenos (la disposición) y factores exógenos (el sistema y la situación) dentro de la conducta delictiva.

Partiendo de las primicias de la teoría institucional y racional podemos decir que: existe un vínculo entre ellas debido a que el conocimiento que tenemos se basa únicamente en experiencias limitadas a situaciones familiares donde hay reglas, leyes, políticas y presiones que delimitan nuestra conducta (Zimbardo, 2008), creando patrones comunes entre la sociedad, por lo que, cuando las estructuras institucionales se modifican o debilitan, “nuestro viejo yo” podría modificar su comportamiento.

Zimbardo sostiene que la maldad<sup>6</sup> es algo que todos somos capaces de realizar en función de las circunstancias:

“En cualquier momento dado, una persona puede poseer en mayor o menor medida un atributo determinado, como la inteligencia, el orgullo, la honradez o la maldad. Nuestra naturaleza puede variar hacia el lado bueno o malo del ser humano” (Zimbardo, 2008).

---

<sup>6</sup> Término que puede ser relacionado con los actos delictivos y la inseguridad pública.

Esta perspectiva conjuga la teoría institucional con la racional, al admitir, en principio la racionalidad de los actores, para posteriormente limitar el comportamiento de ellos en las instituciones.

Para que las instituciones puedan realizar su función es necesario un cuerpo especializado que vigile y haga cumplir lo establecido, este cuerpo estará conformado por diversas organizaciones entre las que destacan los cuerpos policíacos, las fuerzas armadas y un poder judicial, recayendo en ellos la previsión y el combate a la delincuencia; de tal manera que, cuando existen fallas en las organizaciones, aumentan los incentivos para delinquir.

Como se plantea, la teoría racional y la institucional van de la mano, por lo que, para lograr superar el problema de la inseguridad pública, es necesario formular una solución integral, sin sobrevalorar el peso de los factores endógenos e infravalorar los factores exógenos del individuo, de modo que, en principio, retomando la teoría racional, se recomienda aprobar leyes mucho más estrictas que contemplen sanciones y penas mayores para los que delinquen, además de considerar los factores en la cultura donde se presenta el fenómeno, sin olvidar limpiar las corporaciones encargadas de dar cumplimiento a las instituciones, esto debido a que, la corrupción, es un fenómeno cada vez más frecuente en ellas, el cual se analizará en el apartado siguiente con la finalidad de establecer su relación con la violencia.

### **1.3 La corrupción y la violencia.**

Hasta ahora se ha descrito la vinculación del Estado y la violencia, así como las diversas perspectivas de la inseguridad pública, sin embargo, aún no queda claro, como en un Estado pueden coexistir los grupos delincuenciales y las organizaciones estatales encargadas de la impartición de justicia, sociólogos como Flores (2013) o Lupsha (1996) relacionan este fenómeno con el concepto de *corrupción* -entendida como la utilización de potestades públicas para la satisfacción de intereses puramente personales o extrapúblicos (Rodríguez J. , 2013)- en el Estado.

En principio es necesario recordar que la acción política aspira a condicionar el funcionamiento de las instituciones públicas y suele justificarse por alusión al bien

común, por lo que, la falta de acuerdos sobre los objetivos públicos es sustituida por acuerdos limitados sobre intereses particulares, por medio de la corrupción; corrupción y violencia aparecen entonces en un contexto de ausencia de oportunidades y de instituciones políticas fuertes (Flores C. , 2013), así pues, las relaciones de colaboración entre funcionarios públicos y delincuentes se enmarcan en el ámbito general de la corrupción.

El factor económico será el más recurrente en la relación de la corrupción y las instituciones públicas, llegando a tal grado que en algunos Estados se convierta en cultura, por su nivel de profundidad y difusión en todos los ámbitos personales.

Carlos Flores (2013) realizó una tipología de las relaciones entre criminales y el mundo político a partir de lo planteado por Bailey, Godson y Williams<sup>7</sup>, relacionando el sistema político con la fortaleza del Estado:

---

<sup>7</sup> Bailey y Godson desarrollan un modelo basado en la concentración o dispersión con que se articulan los vínculos de cooperación entre el crimen organizado y política. Este modelo contempla dos esquemas diferentes: Modelo sistémico-centralizado: supone a articulación de un sistema coherente y centralizado que vincula al mundo político con el crimen organizado, de manera que los líderes políticos controlan a la delincuencia de manera vertical. Otorgando protección a las actividades criminales. Modelo fragmentado-competitivo: considera la existencia de un conjunto fluido de relaciones entre el liderazgo político y las organizaciones criminales, de manera que dichas alianzas son dinámicas y se modifican por múltiples circunstancias (Bailey, J. & Godson, R., 2000, *citado en Flores 2013*).

Por otra parte, Williams y Godson esbozan un modelo sobre el entorno político en el que vinculan la fortaleza del Estado, el sistema político y la institucionalización de la ley. Este modelo considera cuatro categorías de entornos políticos (Williams, P. & Godson, R., 2002, *citado en Flores 2013*).

- Estado débil, alto desarrollo del crimen organizado con poca interferencia gubernamental. Rol del crimen organizado como sustituto del Estado en funciones de protección y regulación, además de utilizarlo como base de operaciones;
- Estado fuerte en proceso de debilitamiento, incubación y expansión del poder del crimen organizado a medida en que el Estado se debilita, de igual manera, favorecen el desarrollo de vínculos entre el crimen organizado y el mundo político;
- Estados caracterizados por la existencia de conflictos o actividad terrorista, las organizaciones criminales se vinculan a los insurgentes con el fin de obtener recursos, y;

Tabla 1. La relación entre la fortaleza del Estado, el régimen político y la corrupción.

	Estado fuerte	Estado débil
Régimen autoritario	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipo <i>monopólico-descendiente-limitado</i>.</li> </ul> <p>La alta capacidad del Estado para centralizar la autoridad, ejercer el monopolio de la violencia y sostener altos niveles de control político y social a lo largo de toda su geografía le permite subordinar a sus decisiones prácticamente toda actividad que se realiza en el interior de sus fronteras.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobernantes</li> </ul> <p>La aplicación absoluta e irrestricta de todas las normas que rigen la convivencia social puede restar fluidez a diversas actividades ampliamente arraigadas en la sociedad, o consideradas de utilidad marginal para la satisfacción de determinadas necesidades sociales;</p> <p>Las ambiciones personales de los servidores públicos o sus aficiones individuales le pueden conducir a tolerar o fomentar algunas de estas actividades y proteger a quienes los desarrollan, a cambio de beneficios privados.</p> <p>La corrupción existe, pero no alcanza a minar todo el aparato estatal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipo <i>centralizado-descendente-incremental</i>.</li> </ul> <p>El Estado tiende a ejercer el monopolio de la violencia, y a garantizar la aplicabilidad de sus decisiones a lo largo de todo su territorio, sin lograr garantizar del todo ambas condiciones.</p> <p>La criminalidad suele desarrollarse bajo el amparo y la extorsión de funcionarios públicos poco profesionalizados, con baja lealtad hacia el Estado, y en un contexto donde se diferencia poco entre los intereses públicos y privados, y donde, el cargo gubernamental sirve para alcanzar fines particulares y enriquecimiento personal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobernantes</li> </ul> <p>Las organizaciones delictivas sin protección oficial suelen ser aquellas que sufren las más encarnizadas persecuciones de las fuerzas de seguridad.</p> <p>La falta de aplicación de gran parte de las normas jurídicas, los altos niveles de corrupción gubernamental, el predominio de relaciones clientelares en la sociedad, nepotismo y patrimonialismo con que operan generalmente las élites de estos Estados.</p> <p>La corrupción llega a trastocar el funcionamiento general de diversas instituciones fundamentales para el Estado.</p>

- Estados fuertes, constante lucha entre las organizaciones criminales y las instituciones, el Estado capta la mayoría de las actividades, por lo que son contadas las actividades que puede captar el crimen organizado

<p>Régimen democrático</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipo <i>fragmentado-multidireccional-limitado</i>.</li> </ul> <p>El Estado ejerce el monopolio legítimo de la violencia y cuenta con alta capacidad para hacer cumplir sus decisiones a lo largo de su territorio. Las diversas actividades que se realizan en la sociedad cuentan con un marco normativo general, impuesto por el Estado, pero la capacidad de este es menor, la capacidad de los particulares para asociarse y desarrollar diversas actividades es amplia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobernantes</li> </ul> <p>Los vínculos de cooperación entre criminales y funcionarios públicos se encuentran fragmentados en diversas redes independientes, con alcances limitados, en los que el control puede ejercerse de manera variable por funcionarios públicos que extorsionan a los criminales, o por criminales, lo suficientemente poderosos para corromper y cooptar autoridades individuales de distinta jerarquía. La corrupción existe, pero no impera en todos los niveles, ni en todos los ámbitos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipo <i>atomizado-multidireccional-incremental</i>.</li> </ul> <p>Falta de vigencia efectiva de las instituciones estatales de tipo regulativo, permite que amplios márgenes de la vida social permanezcan de facto sin ninguna regulación. A ello se añade la incapacidad del Estado para hacer cumplir razonablemente sus decisiones políticas, a lo largo de su geografía y en todos sus ámbitos que la competen, de manera que priva una situación de legalidad <i>discrecional</i>, frecuentemente utilizada por los servidores públicos en función de sus intereses políticos y privados, y generalmente aplicada con un rigor que varía de acuerdo con la influencia personal de los individuos sobre los que se pretende hacer valer la norma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobernantes</li> </ul> <p>Los funcionarios públicos poseen poca profesionalización y emplean frecuentemente su cargo para obtener ventajas y ganancias personales. La corrupción endémica afecta ampliamente al aparato público, pues los mecanismos de contrapesos, rendición de cuentas y transparencia en el ejercicio del poder se encuentran incapacitados de facto. Las confrontaciones entre los funcionarios públicos que protegen distintas agrupaciones criminales se traducen en continua inestabilidad de las instituciones, especialmente en aquellas vigilantes de la ley.</p>
----------------------------	---	---

Fuente: Elaboración propia con datos de Flores (2013).

En síntesis, un Estado fuerte, donde se ha desarrollado un régimen autoritario, el vínculo entre delincuentes y funcionarios públicos es muy limitado, ocurriendo principalmente en funcionarios de alto nivel, debido a la alta capacidad del Estado para centralizar la autoridad, ejercer el monopolio de la violencia y sostener altos niveles de control político y social a lo largo de toda su geografía, es decir, la corrupción existe, pero no alcanza a minar todo el aparato institucional. Por otra parte, en un Estado fuerte, con régimen democrático, los vínculos entre funcionarios públicos y la corrupción se encuentra fragmentado en diversas redes, debido a la fuerza estatal, las oportunidades de corromper al tramado institucional son limitadas.

En el caso de los Estados débiles con régimen autoritario, la criminalidad suele desarrollarse bajo el amparo y la extorsión de funcionarios públicos poco profesionalizados, con baja lealtad hacia el Estado, y en un contexto donde se diferencia poco entre los intereses públicos y privados. Este cúmulo de factores resultan propicios para el desarrollo de actos de corrupción, donde el entramado institucional carece de los medios suficientes para evitar que estas actividades se desarrollen, incluso en las altas esferas de la política.

Por último, se encuentran los Estados débiles con régimen democrático, donde la falta de independencia, la excesiva politización de las instituciones estatales de tipo regulatorio, la precariedad de los recursos económicos y humanos (Orrego, 1999) provocan una carencia en la vigilancia efectiva, lo que permite la aparición de actos de corrupción, en otras palabras, al no existir un buen sistema disciplinario a nivel administrativo, leyes y protocolos claros la autoridad se ve limitada en su accionar, por lo que, en muchas ocasiones, prefieren no sancionar el hecho.

Orrego (1999) sostiene que, en los Estados débiles como el mexicano, las contrataciones entre el sector público y el sector privado están impregnadas de corrupción debido a la carencia de transparencia y publicidad en los procedimientos de licitación, creando así decenas de nuevos mercados que rápidamente serán captados por la delincuencia:

El problema no radica sólo en la toma de decisiones en una adjudicación o contrato, sino de manera muy especial en los procedimientos previos de acreditación de

contratistas. La falta de acreditación, normas claras y la ausencia de publicidad de las licitaciones, son los factores principalmente responsables de que se produzcan irregularidades.

Además, Flores (2013) sitúa el problema en el supuesto que, cuando las instituciones se encuentran cooptadas por algunos grupos delincuenciales, la subordinación y el interés de sectores públicos y económicos se ven afectados, ya que las fuerzas del Estado comienzan a ser utilizadas en función de objetivos particulares, relacionando a las organizaciones de seguridad pública e impartición de justicia con conductas indebidas, mala conducta y corrupción con un amplio aspecto de prácticas o comportamientos que -por la vía de los hechos u omisión- distorsionan o perjudican el buen desempeño policial causado por factores individuales, socio-ambientales, incluyendo el clima laboral y la cultura de la organización (Alcocer, 2016), reconociendo a la corrupción institucional como un problema multifactorial.

Por otra parte, Vázquez (2019) critica dicha teoría, pues considera que la corrupción es un fenómeno que va más allá de la simple relación entre el Estado y la delincuencia, para él, existen una serie de relaciones que denomina **redes de macrocriminalidad**<sup>8</sup>, las cuales están conformadas por el Estado, el crimen organizado y las empresas privadas, siendo estas últimas el ente adicional que integra el ciclo de la corrupción, ya que, tanto ellas como el crimen organizado son actores con capacidad de movilizar diferentes recursos de poder e incidir en la esfera política, a partir del ejercicio o la amenaza de sus recursos políticos (Vázquez, 2019). Dicho de otra manera, las empresas privadas, cuyas actividades se encuentran dentro del margen de la ley, pueden ejercer presión a los entes gubernamentales para modificar, ejercer o inhibir el aparato estatal mediante diferentes recursos políticos, compartidos muchas veces con el crimen organizado, convirtiéndolos así en factores reales de poder.

---

<sup>8</sup> Conjunto de interacciones conformada por diversos nodos a partir de tres estructuras: la empresarial, crimen organizado y una estructura política, cuya principal relación es la demanda explícita de impunidad ante diversos delitos, y su extensión, por lo general supera los límites territoriales de dos o más entidades e incluso naciones (Vázquez, 2019).



Existen cuatro recursos políticos utilizados por los factores reales de poder para influir en la toma de decisiones gubernamentales, que implican diferentes niveles de interacción con el Estado (véase tabla 2).

Tabla 2. Los recursos políticos para ejercer presión al Estado.

Recursos políticos	Interacción con el Estado
Los que provienen de la capacidad económica legal	Las empresas son las que tienen una mayor capacidad de utilizar la inversión como recurso político. Como la amenaza de invertir, parar el flujo de inversión o salir de una región o país.
Los que surgen de la solvencia económica ilegal	Las empresas y el crimen organizado utilizan el recurso para obtener ventajas competitivas o evitar el accionar de la ley mediante el soborno
Los que emanan de los repertorios modulares y conforman la acción colectiva	La sociedad civil encabeza este tipo de recursos, los cuales se expresan a través de manifestaciones, marchas, mítines, ocupaciones o huelgas.
Los que resultan de la violencia	El crimen organizado emplea este recurso a través de las amenazas, el secuestro, la tortura e incluso el asesinato.

Fuente: Elaboración propia con datos de Vázquez, 2019.

Si bien cada recurso es comúnmente utilizado por una estructura, también hay interacciones entre organismos gubernamentales y no gubernamentales, con vínculos legales, ilegales o en zonas grises<sup>9</sup>. Ejemplo de ello sucede cuando el crimen organizado ejerce presión a los entes estatales mediante el uso de la violencia, realizando ataques armados, y paralelamente sobornando a las autoridades o estando coludidos con las empresas para controlar sectores productivos en una región o país.

<sup>9</sup> Agentes que se encuentran entre lo legal y lo ilegal con recursos más variados, lo que permite a la red operar de manera eficiente en distintos entornos (Vázquez, 2019).

Sin embargo, es necesario enfatizar en que, es la entrada de entes estatales lo que conforma la red de macrocriminalidad, pues “a través de ella se expresa una demanda abierta y explícita de impunidad, lo que trastoca no solo el área específica donde la red persiste, sino que además socava cualquier idea de Estado” (Vázquez, 2019).

De esta manera, las redes de macrocriminalidad se complejizan, debido a la cantidad y diversificación de los recursos políticos, así como el hecho de que estos factores reales de poder “ya no solo inciden en las decisiones políticas vinculantes, sino que en algunos casos han tomado tal nivel de poder que cogobiernan o directamente gobiernan, especialmente a nivel local o regional” (Vázquez, 2019).

Es precisamente esta captura del Estado la peor forma de corrupción, ya que suprime cualquier intento de bienestar social, lo cual se da a través de cuatro posibles interacciones entre el Estado y los poderes fácticos (véase tabla 3).

Tabla 3. Interacción entre el Estado y los poderes fácticos

Tipo	Interacción
Cabildeo	Se encuentra dentro de zonas grises, donde no hay certeza de que se trata de un acto corrupto, pero al menos sí hay una sensación de que la conducta realizada es inmoral. Es decir, un poder fáctico intenta incidir en una política pública o una reforma administrativa.
Captura o cooptación estatal	El poder fáctico se empalma parcialmente con el espacio estatal en la toma de decisiones (no en los procedimientos). Aquí estos toman las decisiones para fortalecer sus intereses particulares.
Red de macrocriminalidad capturando al Estado	Donde lo que se conforma es una red de macrocriminalidad entre poderes fácticos también se da una forma de captura (por ejemplo, grupos empresariales y grupos del crimen organizado) y actores estatales para obtener ventajas mutuas. La red se empalma por completo con el espacio y los actores estatales tienen

	capacidad de decisión y la ejercen en el ámbito político desviando al Estado de su objetivo de bienestar general.
Disputa por la soberanía	Los poderes fácticos luchan contra el Estado por sus espacios de soberanía y, en caso de tener éxito, someten a los actores estatales y los desplazan.

Fuente: Vázquez, 2019; pág.77.

Estas interacciones, al igual que los recursos de los poderes fácticos, pueden coexistir en un momento y en un Estado determinado, de modo que se presenten en diversas funciones y áreas dentro de uno o varios territorios, con diferentes niveles de integración sin excluirse unas de las otras.

Además, existen fenómenos que inciden directamente en la aparición de estas relaciones: los megaproyectos, por ejemplo, basan su actividad productiva en la extracción y explotación de los recursos naturales -en especial para su construcción-, por lo que, a partir de ellos se crea una atmósfera que involucra a la ciudadanía, el Estado y los entes privados dedicados a la extracción de dichos recursos, con un alto grado de alteración de la dinámica social al saquear el patrimonio natural de las diversas comunidades donde se extrae, provocando impactos desfavorables, entre los que destacan: servicios públicos de baja calidad e incluso la violencia.

A este fenómeno se le conoce como la “**maldición de los recursos**”<sup>10</sup> (Itriago, 2009), que llevado al ámbito de los megaproyectos subnacionales podría definirse como el *impacto negativo en el desarrollo y en la dinámica social local, consecuencia de la extracción de recursos naturales para el megaproyecto*, donde:

por una parte, se explotan las riquezas naturales que generan enormes flujos de inversión... y por otra, los ingresos para el sector público por la venta en el mercado de estas materias primas son muy significativos en comparación con los generados por otras actividades. (Itriago, 2009)

Es decir, la maldición de los recursos genera condiciones que pueden incidir en los gobiernos involucrados en la extracción, ya que solo a través del otorgamiento de

---

<sup>10</sup> Concepto utilizado para referirse al impacto negativo en el desarrollo y el crecimiento económico como consecuencia de la dependencia de los recursos naturales (Itriago, 2009).

concesiones se puede promover este tipo de actividades y en el peor de los casos, aliarse para favorecer a un pequeño sector para su monopolización.

De esta manera, la teoría de las redes de macrocriminalidad, así como el paradigma de la maldición de los recursos logran profundizar en las relaciones público-privadas, omitidas en la propuesta de Flores (2013), por lo que será fundamental para explicar las redes creadas a raíz de la construcción del NAICM en los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc.

En resumen, la ausencia de transparencia en la adjudicación de los contratos, la nula acreditación de las empresas responsables de las obras públicas, la carencia de normas claras, la ausencia de difusión en los aspectos técnicos, así como la falta de profesionalización de las instituciones encargadas de la seguridad y la impartición de justicia serán los factores que propicien la aparición de corrupción en las esferas públicas, los cuales, se analizarán a profundidad en próximos capítulos a fin de conocer cómo modificaron las condiciones sociales en los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc durante la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco.

Las categorías analíticas hasta aquí presentes serán el eje conductor para analizar el fenómeno de la inseguridad pública y su relación con el megaproyecto del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, retomando en principio la concepción del Estado de Naturaleza planteada por Hobbes, donde el hombre vive en constante lucha debido a su naturaleza, por lo que es necesario crear un contrato social que limite la libertad humana para salvaguardar su integridad física y material, empero, para que este contrato se lleve a cabo es necesario el Estado, el cual, según Spinoza tiene tres principales funciones: la primera es la preservación de la vida, la segunda es la seguridad y por último la defensa de la libertad; las cuales se harán cumplir mediante la coacción, dotándolo así de un poder absoluto de la violencia. Sin embargo, Weber critica lo dicho por Hobbes y Spinoza, pues considera que el Estado siempre disputará el control de la violencia con otros actores, es decir, dentro de un determinado territorio existirán dos tipos de violencia: la violencia ilegítima realizada por diversas organizaciones cuyos actos se apegan al Estado de naturaleza y la violencia legítima ejercida por el Estado para hacer cumplir el pacto

social, por lo que sólo a partir de lo planteado por Weber es posible concebir la coexistencia del crimen organizado y las instituciones encargadas de la seguridad pública.

Además se emplearán las teorías de la elección racional e institucional para describir los factores exógenos que causaron la inseguridad en los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc durante el periodo de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, ya que estas reconocen al individuo como un ser racional que determina su actuar con base en el costo y el beneficio que tendrá la acción, es decir, por un lado se encuentran las condiciones presentes al momento de realizar el acto ilícito y por otro están las instituciones encargadas de evitar, perseguir y sancionar a quienes lo realicen, por lo que dichas teorías se encuentran estrechamente ligadas.

Por último, se analizarán las condiciones que propiciaron la corrupción tanto en la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, como en los municipios a estudiar, de esta manera se vincularán las diversas interacciones de los poderes fácticos con los entes de gobierno implicados en dicho megaproyecto, donde, cabe señalar los constantes conflictos suscitados a raíz de las diversas propuestas hechas durante décadas, las cuales se desarrollarán en el capítulo siguiente.

## **Capítulo II.- El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, un conflicto permanente.**

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) ha presentado diversas modificaciones estructurales durante los más de 75 años de operación, recibiendo a 50 millones de usuarios en sus casi 450,000 operaciones en 2019<sup>11</sup>, consolidándose como la estación aérea con mayor tráfico del país, sin embargo, diversas fuentes como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) señalan una constante y persistente saturación del AICM, ya que está diseñado para atender a 32 millones de pasajeros (De la Rosa, 2019), lo que representa una sobre operación del 56%, causando retrasos en las salidas y llegadas a la Ciudad de México, dando como consecuencia la búsqueda de soluciones que permitan ampliar la capacidad aérea de la ciudad.

Desde mediados del siglo XX se plantearon dos posibles soluciones para resolver el problema de la saturación del AICM, la primera consta de ampliar y remodelar las actuales instalaciones con el fin de optimizar las operaciones aéreas de la ciudad. La segunda es la construcción de un nuevo aeropuerto en las afueras de la Ciudad de México, siendo precisamente esta última opción el tema central de la presente investigación.

Retomando lo planteado por Kenneth Roberts (2013) en su artículo *Reforma De Mercado, (Des)Alineamiento Programático Y Estabilidad Del Sistema De Partidos En América Latina*, existen cuatro coyunturas críticas en las distintas propuestas de la creación de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, la primera coyuntura comienza cuando se reconoce la necesidad de ampliar las capacidades operativas aéreas de la ciudad a mediados del siglo XX, prolongándose hasta 1999 con la caída del régimen autoritario del PRI.

La segunda coyuntura crítica aparece tras la transición democrática con el presidente Vicente Fox Quesada, cuando en 2002 decide expropiar terrenos

---

<sup>11</sup> Datos del reporte anual de operaciones AICM, 2019. Para más información consultar: <https://www.aicm.com.mx/estadisticas-del-aicm/17-09-2013>

ejidales pertenecientes a los municipios de Atenco y Texcoco en el Estado de México, teniendo como rasgo distintivo la represión a las comunidades indígenas de la zona y protagonizando un hecho que marcó el declive de su mandato en 2006.

La tercera coyuntura es la denominada guerra contra el narcotráfico, iniciada por el presidente Felipe Calderón Hinojosa, creando un punto de inflexión en la dinámica social a nivel nacional. Sí bien, Calderón no contempló la creación de un nuevo aeropuerto, sería imposible comprender los altos niveles de violencia en México sin el estudio de este acontecimiento.

La última coyuntura crítica comienza en 2012 tras la victoria del candidato a la presidencia Enrique Peña Nieto por parte del PRI, iniciando formalmente con el anuncio de la reactivación del proyecto aeroportuario en Texcoco y Atenco, situándolo en los terrenos del Lago de Texcoco, modificando así la ubicación propuesta por Vicente Fox, además de ser el único proyecto con avances reales, del 2013 hasta 2018 se utilizaron cerca de 30 millones de metros cúbicos de tezontle para rellenar la superficie del nuevo aeropuerto (González B. , 2018), cabe destacar que hasta 2019, el proyecto tenía un avance de 20%.

Figura 1. Las coyunturas críticas del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



Fuente: Elaboración propia.

## **2.1 El desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.**

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México comenzó con la ordenanza del presidente Venustiano Carranza, quién decide ocupar parte de los llanos de Balbuena para construir el aeródromo militar de la Ciudad de México, el cual inició operaciones en 1925 (AICM, 2015); 5 años después se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), encargada de normar las actividades de aviación en México (SEGOB, 2015). La SCOP Comenzó a tener relevancia nacional desde sus inicios, en 1921 a tan solo un año de su creación, otorgó la primera concesión para el transporte aéreo, correo y mensajería exprés a la empresa “Compañía Mexicana de Transportación Aérea (MEXICANA)”, Además era la encargada, de operar, construir y remodelar los aeropuertos de la nación.

Sin embargo, esta última función se vio afectada por dos razones: la primera es que los gobiernos de Obregón y Calles se concentraron, en principio, en la tarea de restablecer el orden interior y la paz social para, por esa vía procurar el sólido y estable funcionamiento de la economía nacional (Tello, 2007), la segunda y más importante fue la distribución del gasto público, de 1919 a 1929 el gasto militar representó en promedio el 43% del presupuesto anual federal, en cambio, lo asignado al desarrollo económico no superó el 20% anual durante el mismo periodo (Tello, 2007).

El desarrollo de la Aviación Civil orilló al Gobierno de Calles a construir en 1928 la primer terminal aérea dedicada a este sector, no obstante, las limitaciones impuestas en la distribución del gasto público obligaron al Estado a ceder parte de la construcción a MEXICANA, por consecuencia, el aeródromo militar tuvo que cambiar de nombre a “Puerto Aéreo Central”, comenzando operaciones formalmente el último trimestre de 1929 (AICM, 2015).

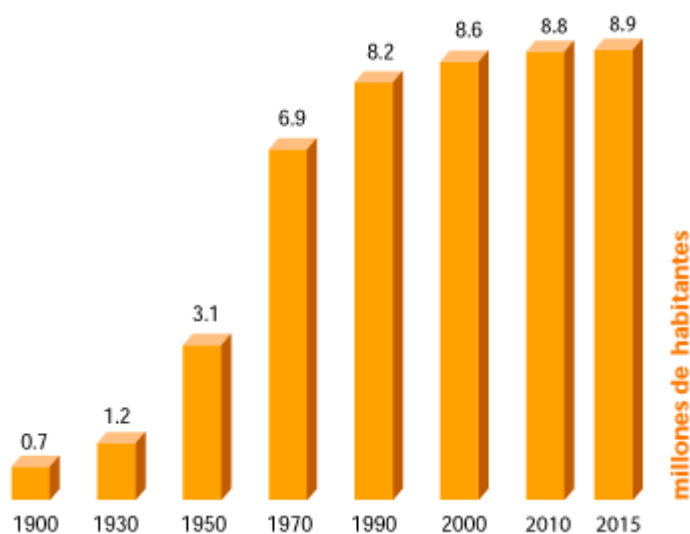
El aeropuerto sólo tuvo reparaciones y mantenimientos menores en su primera década de vida, esto derivado de la crisis económica de 1929 que redujo los flujos aéreos nacionales, posteriormente, en 1943, el presidente Ávila Camacho ordenó publicar en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el decreto para denominar como



internacional al Puerto Aéreo Central (AICM, 2015), con la finalidad de aumentar la comunicación del país con el extranjero. Empero, lo orquestado por Ávila se contrapuso a la Segunda Guerra Mundial, donde el flujo aéreo civil decreció.

Cuando la crisis y la guerra fueron superadas, México comenzó un crecimiento acelerado en sus zonas industriales, por lo que miles de personas comenzaron a migrar del campo a la ciudad (véase figura 2) propiciando el aumento de la mancha urbana en los alrededores del AICM.

Figura 2. Dinámica de crecimiento poblacional en la Ciudad de México.



Fuente: INEGI. Censos de población 1900-2010.

El aumento exponencial de la población en las ciudades modificó la dinámica social y económica de la zona, creando nuevos retos para el gobierno federal, consciente de ello, el presidente Miguel Alemán prestó especial atención a la infraestructura aeroportuaria, iniciando un nuevo periodo de ampliación para el AICM, donde se incluyó la construcción de la pista 05D-23I, la nueva plataforma, el nuevo edificio terminal, su torre de control y el edificio para autoridades de la terminal aérea (AICM, 2015).

La ampliación del AICM vino acompañada de una reforma en las instituciones aéreas: “en el Departamento de Laboratorios y Proyectos, que dirigía el eminente ingeniero Mariano García Sela, se creó una Sección de Aeropistas, y en el

Departamento de Aeronáutica Civil se crearon dos nuevas oficinas: la de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, que tendría a su cargo la supervisión técnica de las obras aeroportuarias, y la de Administración de Aeropuertos Federales, responsable de la administración y mantenimiento de los aeropuertos propiedad del Gobierno Federal” (Ruiz, 2015).

Durante el sexenio del presidente Gustavo Díaz Ordaz se modificó el nombre del aeropuerto, que pasó de ser el “Puerto Aéreo Central” a “Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”. En aquel momento se incrementó sustancialmente los vuelos nacionales e internacionales en la Ciudad de México, esto debido a los Juegos Olímpicos de 1968, dicho suceso hizo evidente la limitada capacidad operativa del AICM, comenzando así la primera coyuntura crítica.

## **2.2 El comienzo del problema 1968-1999.**

La limitada capacidad operativa del AICM fue visualizada y analizada por primera vez durante los mandatos de los presidentes Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) y Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), donde la atención de los hacedores de política pública en esta problemática surgió a partir del seguimiento a distintos indicadores de saturación, tales como el número de operaciones de aterrizaje y despegue por año (Domínguez, 2011). Empero, el AICM también fue visto como un medio para legitimar el poder después de conflictos sociales, ejemplo de ello es lo ocurrido con Díaz Ordaz, cuando entre julio y octubre de 1968, enfrentó una serie de protestas estudiantiles sin precedentes (ni equivalentes posteriores), sobre todo en la Ciudad de México, las cuales generaron un ambiente de violencia comprometida en los enfrentamientos entre estudiantes y jóvenes de los barrios con la policía antimotines y el ejército (Rodríguez A. , 2000).

A unos días de comenzar los Juegos Olímpicos, Díaz Ordaz tomó una decisión radical: aprovechar el mitin que se celebraría el 2 de octubre en la Plaza de las Tres Culturas en Tlatelolco para escarmentar a los disidentes. Grupos de la policía y del estado mayor presidencial se habrían ubicado en sitios aledaños a la plaza desde

unos días antes, y habrían disparado contra los asistentes (Rodríguez A. , 2000), el resultado de este acto tan atroz fue la muerte de 40 a 200 personas -la cifra ha variado dependiendo la versión de los hechos-, casi toda la dirigencia del movimiento fue capturada y encarcelada, como medida preventiva ante la contingencia.

Tras el término de los Juegos Olímpicos, Díaz Ordaz ordenó a la Secretaría de Obras Públicas (SOP) -lo que antes era SCOP- y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) realizar una propuesta para dar solución al problema de la saturación, las alternativas emanadas de cada Secretaría se contrapusieron, por una parte la SOP propuso realizar un nuevo aeropuerto en el Estado de México, por otra parte, la SCT opinaba que la mejor opción era construir una nueva pista (Domínguez, 2011), comenzando así una discusión que perdurará hasta la primera década del siglo XXI.

Por otra parte, el presidente Echeverría encontró un ambiente político sumamente complicado a raíz de lo hecho por su antecesor, las tasas de crecimiento demográfico superaban el 4% anual, además existía una demanda creciente en los servicios educativos y de salud estatales, estancamiento de la producción agropecuaria, reducción en las oportunidades de inversión en la industria, desequilibrios estructurales en la balanza de pagos y una creciente inconformidad social que hicieron estallar las críticas de diversos sectores de la economía, ejemplo de ello fue lo sucedido en la conferencia de prensa de la Federación Internacional de Asociaciones de Líneas Aéreas en Acapulco, donde clasificaron de ineficiente y costoso al aeropuerto de la Ciudad de México, además de contar con un cúmulo de problemas entre los que destacan las constantes fallas del radar del aeropuerto, así como la necesidad de un nuevo aeropuerto para diferenciar las aeronaves pequeñas con los grandes jets (Gonzalez, 1976).

La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores ASPA propuso desde 1976 la creación de un sistema aeroportuario metropolitano, constituido por cuatro aeropuertos, uno para aviación general, otro para la comercial, un tercero para la fuerza aérea y el cuarto para las escuelas de aviación (Gonzalez, 1976), siendo esta opción la más

radical, por lo que, Echeverría la desechó inmediatamente, centrándose únicamente en resolver los problemas técnicos denunciados en la conferencia de prensa.

La decisión que se tomó durante la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) de mover la aviación privada fuera del AICM, incrementó la capacidad para atender vuelos comerciales de manera significativa, ampliando el horizonte de saturación del aeropuerto. Sin embargo, como sucedió con otras soluciones cosméticas durante los sexenios anteriores, esta medida sólo le dio un respiro temporal al AICM (Domínguez, 2011). Conforme se recuperó la economía del país hacia finales de los años noventa, resultó inevitable que este nuevo límite de saturación fuera excedido nuevamente, sobre todo durante los periodos pico como el verano y otras temporadas vacacionales cuando el tráfico aéreo alcanza su máximo.

Este periodo estuvo caracterizado por una serie de conflictos sociales, crisis económicas e inestabilidad política, por lo que, el aeropuerto no fue un tema central en los diversos gobiernos. Así como algunos hechos significativos de violencia tales como:

El sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, por la masacre de Tlatelolco; Luis Echeverría y José López Portillo, por la guerra sucia contra la guerrilla; Miguel de la Madrid, por la violencia de la reestructuración productiva contra el trabajo y la parálisis estatal ante la devastación natural de los sismos de 1985; Carlos Salinas de Gortari, por los asesinatos de Luis Donaldo Colosio y José Francisco Ruiz Massieu –candidato a la Presidencia y secretario general del PRI respectivamente–; Ernesto Zedillo, por su odio contra los indígenas zapatistas y su guerra de baja intensidad contra las comunidades rebeldes (Anguiano, 2014).

Manteniendo los índices de criminalidad constantes, la tasa de asesinatos promedió 20 personas por cada 100,000 habitantes (Aguirre, 2019) durante este periodo, cifra muy alta para un Estado sin guerra, sin embargo, esta representó un logro, ya que durante las dos décadas anteriores (1940-1960) la tasa máxima promedio de asesinatos superó las 45 personas por cada 100,000 habitantes.

### **2.3 Antecedentes de la planeación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: el conflicto en San Salvador Atenco.**

Para el año 2000 esta saturación comenzó a presentarse no sólo en las temporadas pico sino en otros meses del año, dejando poco margen de maniobra ya que había muy pocas medidas que podían tomarse a corto plazo para aminorar el problema. Más aún, los pronósticos elaborados por diversos consultores independientes mostraban que las tendencias de crecimiento en el tráfico aéreo continuarían en el futuro.

Tras el cambio de régimen en el año 2000 con la llegada a la presidencia del candidato del PAN Vicente Fox, se impulsaron una serie de transformaciones en la dinámica del aparato administrativo entre las que destacan:

- 1) asegurar la lealtad institucional de los servidores públicos;
- 2) no politizar negativamente las tareas del gobierno y la administración pública;
- 3) formalizar las reglas de un servicio público sustentado en el mérito, la equidad, la continuidad, la seguridad en el cargo y la necesidad de que la función pública tenga como sustento los valores de la ética;
- 4) reconocer el ejercicio de la función pública es simultáneo al reconocimiento de la carrera administrativa en sus etapas de formación inicial, reclutamiento, capacitación y desarrollo y sistema de incentivos y
- 5) fortalecer las tareas de rendición de cuentas y de los procesos de evaluación.

Buscando de esta forma construir un cuerpo profesional para atender los asuntos del gobierno, sin embargo, la visión totalitarista del viejo régimen continuaba presente, ejemplo de ello son los ejidos expropiados en Atenco y Texcoco para la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, el cual trajo como consecuencia diversos conflictos durante todo el sexenio de Fox.

La segunda coyuntura crítica comenzó el 2 de octubre del año 2000, el entonces presidente de México Vicente Fox emitió un decreto de expropiación de 5390 hectáreas en los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, ubicados al oriente del Estado de México, para la construcción del nuevo aeropuerto. Dicha expropiación generaría la afectación a 3977 ejidatarios de 13 comunidades. Al

municipio más afectado, Atenco, le correspondían 3736 hectáreas (casi 70 % de la superficie total); a Texcoco, un poco más de 1335 (25%), y a Chimalhuacán, cerca 311 (5%) (Medina, 2020).

Como es previsible, en Atenco se encontraba también el mayor número de ejidatarios afectados: 3,385 campesinos, seguido de Texcoco (595) y Chimalhuacán (398) (DOF, 22 octubre 2001). Como indemnización, se les pagarían 7.25 pesos por metro cuadrado de tierra de temporal y 25 pesos por metro cuadrado de tierra de riego.

La capacidad económica del Estado mexicano para adquirir tierra se vio limitada debido a las carencias financieras para las primeras fases del proyecto aeroportuario lo que condujo a un esquema de expropiación de los terrenos ejidales. La limitada capacidad financiera del gobierno para pagar a precio comercial y del mercado llevó a la administración foxista a ofrecer una cantidad marginal por la tierra, cuando por “los 19 decretos expropiatorios, que comprendían 5091 hectáreas de cultivo, por las que el gobierno federal debía pagar un total de 534,374,391 pesos a 4,375 ejidatarios” (Camacho D. , 2019).

Meses antes de la publicación de los decretos expropiatorios, el gobierno federal emprendió una campaña en medios con el argumento de discutir en qué lugar se construiría el NAICM. Había dos opciones: Tizayuca, Hidalgo, o Texcoco, Estado de México (Medina, 2020), aunque la decisión ya estaba tomada, ningún argumento fue tomado en cuenta para construir el aeropuerto en Hidalgo, tampoco se informó a la población que se vería afectada por las obras, desmoronándose la idea de haber dejado atrás el viejo autoritarismo priista.

El cálculo político o el control de daños por parte de la administración foxista no fue preciso, ni vio la fortaleza que los dirigentes sociales de la región tenían en ese momento. Sin saberlo, sus promotores colocarían la proyección del aeropuerto en el corazón del fervor agrario (ejidos y comunidades) y la resistencia ante decisiones tomadas por el gobierno que intentaban transformar su región.

Con la confirmación de la expropiación, en el municipio de Atenco “la discusión se intensificó y poco a poco comenzaron a evidenciarse las distintas posiciones al respecto” (Grajales, 2010). De hecho, algunos pobladores, tanto en ésta como en

la tercera etapa del conflicto (2014-2018), estaban de acuerdo con el aeropuerto, fundamentalmente quienes militaban o simpatizaban con el PRI y el PAN e inclusive, algunos comisariados ejidales (Medina, 2020). Un efecto colateral de esta diferencia de opinión fueron los costos familiares, pues desde ese momento hasta la fecha muchas familias quedarían divididas, añadiendo así un aspecto fundamental para la investigación, ya que la teoría cultural retoma al entorno social como un factor fundamental para la aparición de delincuencia organizada.

Los fallidos intentos de diálogo con el gobierno serían cruciales; dejarían en evidencia la limitada voluntad política de los funcionarios de gobierno para comunicar a las poblaciones afectadas del proyecto en cuestión, e incluso negociar con ellas. Sin embargo, los pobladores de Atenco crearon diversas organizaciones para afrontar a la autoridad, formando así un movimiento social de base indígena y campesina que “se apoyó en redes y vínculos de solidaridad entre comunidades vecinas (al mismo tiempo articuladas por redes de parentesco) que asumen la problemática como propia” (Nieves, 2014).

Fue hasta 2006 cuando el problema se tornó extremadamente violento, el pretexto para que el gobierno generara un conflicto con el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), inició en Texcoco en el mes de abril de 2006, cuando el mercado municipal de Texcoco fue tomado por miembros de la policía municipal y estatal, para impedir que algunos floristas temporaleros se instalaran a un costado de dicho mercado; esta acción obedecía al proyecto de reordenamiento urbano del municipio, que al mismo tiempo generaba las condiciones necesarias para la construcción de la cadena comercial Wall-Mart (Terrones, 2012). Su reacción inmediata fue el rechazo a estas medidas, empezaron exigiendo el derecho al trabajo y el derecho a seguir comercializando como lo habían hecho desde hacía 16 años, cada temporada de cosecha. Ante esta situación de nula locución con las autoridades, los floristas solicitaron la solidaridad del FPDT para que interviniera como interlocutor.

Sin embargo, el gobierno foxista de nueva cuenta se negó a negociar, por lo que el 4 de mayo, en Texcoco, alrededor de 500 policías antimotines irrumpieron en la casa donde se encontraban resguardados los floristas y algunos miembros del

FPDT, asegurando a 28 personas que se encontraban en el lugar, al día siguiente, la Policía del estado de México, la Policía Federal Preventiva y el ejército iniciaron su ingreso a San Salvador Atenco, aproximadamente 3,500 efectivos llevaron a cabo la irrupción a este pueblo destrozando todo lo que había a su paso deteniendo de forma masiva a quienes tuvieron la desgracia de “pasar por ahí”, “ir por el mandado”, o a los que valientemente quisieron impedir la agresión a su comunidad (Terrones, 2012).

Durante la incursión militar se produjeron cientos de detenciones indiscriminadas y arbitrarias, los policías invadieron las calles, allanaron las casas, muchos pobladores fueron detenidos y golpeados mientras caminaban por la calle, otros mientras intentaban huir o esconderse y a algunos más los sacaron de sus camas mientras dormían. La mayor parte de los detenidos, golpeados y bañados en sangre, fueron amontonados unos en camiones y camionetas y sacados del pueblo, durante ese trayecto, que duró horas, fueron golpeados y vejados continuamente, las mujeres, además, fueron agredidas sexualmente y la agresión pasó desde los insultos constantes, actos libidinosos, los manoseos, el sexo oral, hasta la violación sexual (CentroProdh, 2012). Estos hechos vincularon la coacción física de la violencia con el proyecto, pues Atenco fue el principal detractor de la propuesta realizada por Vicente Fox, una vez concluido su mandato los hechos violentos relacionados al aeropuerto cesaron, empero las denuncias por parte de los afectados siguen dictaminándose hasta la fecha.

#### **2.4 La estrategia de Calderón para un nuevo aeropuerto y la guerra contra el narcotráfico**

Tras el polémico ascenso de Felipe Calderón a la presidencia de la república inició una serie de actividades encaminadas a demostrar la legitimidad de su mandato, destacando la denominada guerra contra el narcotráfico, la cual modificó la dinámica social de México impactando en todo el territorio nacional, sin embargo, hubo acciones que no tuvieron un impacto inmediato, ejemplo de ello fue su propuesta de aeropuerto.

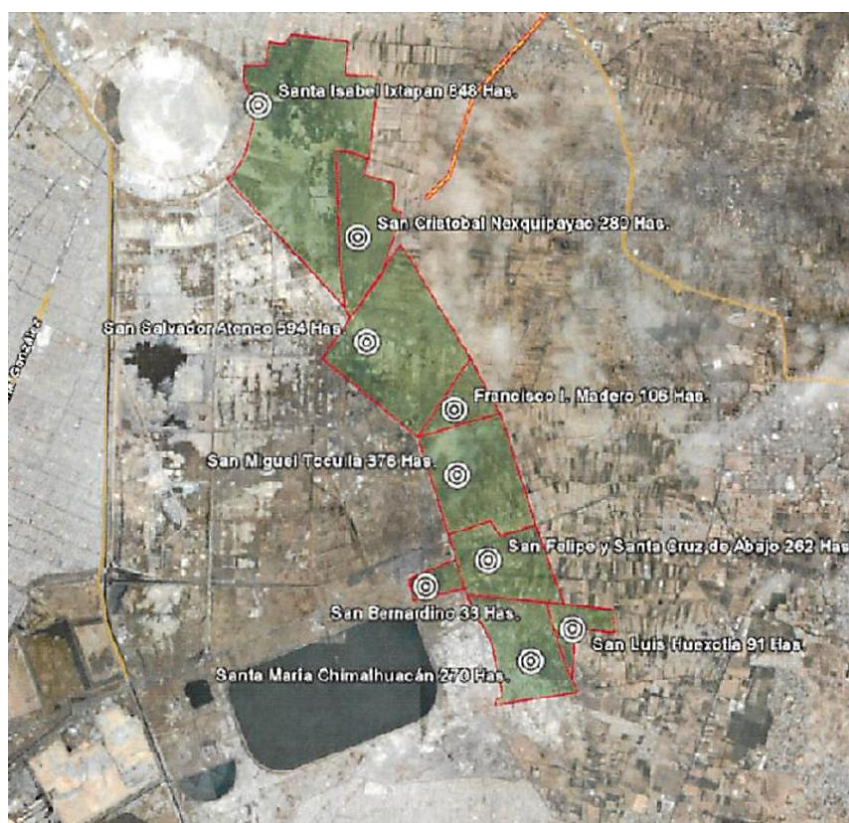


Carlos Olmos Tomasini coordinador social de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), quien en mayo del 2007 declaró que: “El gobierno de Felipe Calderón se inclinó por la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en Texcoco”, puntualizando que la puesta en marcha del proyecto dependía de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, señalando a Texcoco como la mejor opción entre los diversos proyectos estudiados (Terrones, 2012).

El aeropuerto propuesto por Felipe Calderón se construiría en 9,000 de las entonces 11,600 hectáreas de la Zona Federal del Lago de Texcoco (ZFLT) (Terrones, 2012), eligiendo esta zona para evitar el uso de recursos legales como la expropiación para realizarlo (como lo intentó Fox en el 2001), sin embargo, esta propuesta representaría eliminar el 77.5% de la ZFLT y con ello el único vaso regulador de agua del este de la CMX, por lo que se vio obligado a adquirir distintos terrenos ejidales para aminorar el problema.

La compra de terrenos comenzó en 2008 a través de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) mediante el programa “Parque Ecológico Lago de Texcoco”, donde se obtuvieron 1,731 hectáreas pertenecientes a los municipios de Atenco, Chimalhuacán y Texcoco (véase figura 3), con ello amplió 15% la ZFLT (CONAGUA, 2012), los cuales serán de suma importancia para el proyecto de EPN como lo veremos más adelante.

Figura 3. Ejidos adquiridos por CONAGUA durante el sexenio de Felipe Calderón

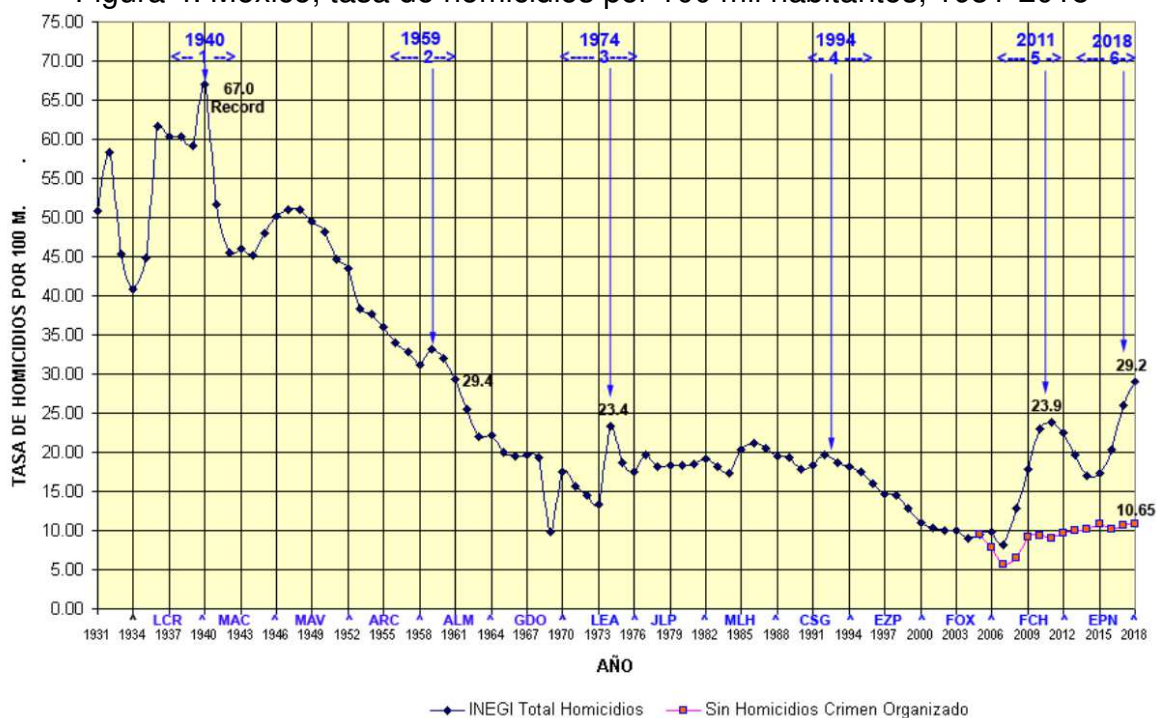


Fuente: Conagua, 2012.

Sin embargo, debido a diversos factores tales como: la crisis económica de 2008 y las constantes represiones sociales de su antecesor, se creó un ambiente nocivo que frenó cualquier intento de materializar los grandes proyectos planteados en el sexenio. De manera paralela, México comenzó a experimentar un incremento en los índices de violencia a lo largo de todo su territorio, cuando Felipe Calderón ascendió al poder, el país atravesaba el menor nivel de violencia en la historia (véase figura 4). Todo cambió cuando Calderón declaró la guerra contra el narcotráfico en un intento desesperado por legitimar su gobierno, esto provocó un aumento exponencial de la violencia que se vio reflejado en la tasa de homicidios, pasando de 8,867 en 2007 a 25,757 en 2010, en el mismo periodo que se dictaminó la salida de las Fuerzas Armadas a las calles para realizar tareas de seguridad pública, lo cual “invierte el principio de uso racional de la fuerza, dominante en el mundo democrático contemporáneo, al ubicar el instrumento de uso máximo de la fuerza

en el papel de recurso regular, multiplicando ad infinitum los riesgos del exceso” (López E. , 2011).

Figura 4. México, tasa de homicidios por 100 mil habitantes, 1931-2018



Fuente: México, tasa de homicidios por 100 mil habitantes, 1931-2018. Aguerre, 2019.

Esta estrategia se trató de una “cruzada política; la cual se propuso lograr la legitimación, supuestamente perdida en las urnas y los plantones, a través de las batallas en las calles y las carreteras ahora pobladas por mexicanos uniformados” (Anguiano, 2014), causando un cambio en la dinámica social pues trascendería en una ola de desasosiego e incertidumbre. No sólo resultó un fracaso, sino que generó males incluso mayores, ya que la percepción y responsabilidad de la violencia se trasladó hacia las fuerzas armadas por violaciones frecuentes a los derechos humanos, situación que se ha generalizado hasta la fecha.

En síntesis, Felipe Calderón contribuyó a la consolidación de un proyecto aeroportuario en Texcoco a través de la compra de ejidos y modificó la perspectiva ciudadana en torno a la inseguridad pública nacional, donde cada vez es más común visualizar en las calles a elementos de las fuerzas armadas.

## 2.5 El Proyecto de Enrique Peña Nieto (2013-2018).

Después de 12 años de alternancia política en México, el PRI regresó a la presidencia de la mano de Enrique Peña Nieto (EPN), exgobernador del Estado de México, teniendo como propuesta insignia una serie de reformas estructurales con las que se pretendía modificar las condiciones de mercado para algunos sectores tales como el energético o las telecomunicaciones, además de enfatizar en la falta de infraestructura a nivel nacional.

Es precisamente esto último, por lo que destacó el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), proponiendo “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia” mediante dos líneas de acción:

1. Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconexión.
2. Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros. (Plan Nacional de Desarrollo, 2013)

Las cuales intervendrán en cinco diferentes sectores:

- **Carretero:** Consolidar y/o modernizar los ejes troncales transversales y longitudinales estratégicos, y concluir aquellos que se encuentren pendientes.
- **Ferrovionario:** Construir nuevos tramos ferroviarios, libramientos, acortamientos y relocalización de vías férreas que permitan conectar nodos del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.
- **Transporte urbano masivo:** Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.

- **Marítimo-portuario:** Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- **Sector aeroportuario:** Dar una respuesta de largo plazo a la demanda reciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y en el centro del país. (Plan Nacional de Desarrollo, 2013)

Para dar respuesta a lo pretendido en el sector aeroportuario, EPN propuso la construcción de un nuevo aeropuerto donde se examinaron tres diferentes ubicaciones para su construcción, la primera opción sería el Estado de Hidalgo, en el municipio de Tizayuca, la cual fue descartada al considerarse que existen profundas limitaciones, pues sería el aeropuerto más alejado de la ciudad a la que presta servicio a nivel mundial, con una distancia superior a los 80 km del centro de su demanda, así como la imposibilidad de construir más de dos pistas para su uso simultáneo y las molestias que pudiesen ocasionar a los turistas del sitio arqueológico de Teotihuacán (SCT, 2013), por lo que un aeropuerto lejano, pequeño e incómodo para una atracción turística a 33.5 km de distancia no pareció ser la mejor opción.

Por otra parte, se consideró la expansión del AICM hacia los terrenos del Relleno Sanitario, no obstante, las condiciones orográficas<sup>12</sup> para la operación de una tercera pista, así como la desaprobación de instituciones como MITRE o SENEAM, y la inminente desaparición del Lago de Texcoco -ya que solo a través de rellenarlo se podría conseguir el espacio necesario para dicha propuesta (SCT, 2013)- hicieron que esta propuesta fuera desechada.

Por último, se encuentra la alternativa de localizar el aeropuerto en los terrenos federales del lago de Texcoco, ubicándose a 29 km del centro de la CMX y a 15 km del actual AICM, además de contar con más de 9,600 hectáreas, por lo que una expansión a largo plazo podría ser posible (SCT, 2013), estas dos condiciones fueron suficientes para aprobarlo, sin embargo, el proyecto no contempló factores

---

<sup>12</sup> Conjunto de montes de una comarca, región, país, etc. (RAE, consultado el 09/05/2020)

ecológicos, sociales, urbanos y la condición del suelo, además de encontrarse a 31 km de las pirámides de Teotihuacán, 2 km más cerca que el proyecto de Hidalgo, por lo que hace pensar que se eligió de manera arbitraria, ya que existen criterios similares que no fueron considerados para descartarlo como en las propuestas anteriores.

Una vez elegido el lugar “más factible” para la construcción del nuevo aeropuerto, comenzó a desarrollarse el Plan Maestro<sup>13</sup>, el cual, fue presentado durante el segundo informe de gobierno de EPN en 2014. De esta manera y tras más de 40 años desde la primera propuesta en 1968 y varias ubicaciones posibles, se comenzó a materializar por primera vez un megaproyecto, destacando por las siguientes características:

- Ubicación
- Construcción
- Costo

Las cuales se describirán en el apartado siguiente, pues sólo a través de ellas se podrá comprender la magnitud del proyecto.

---

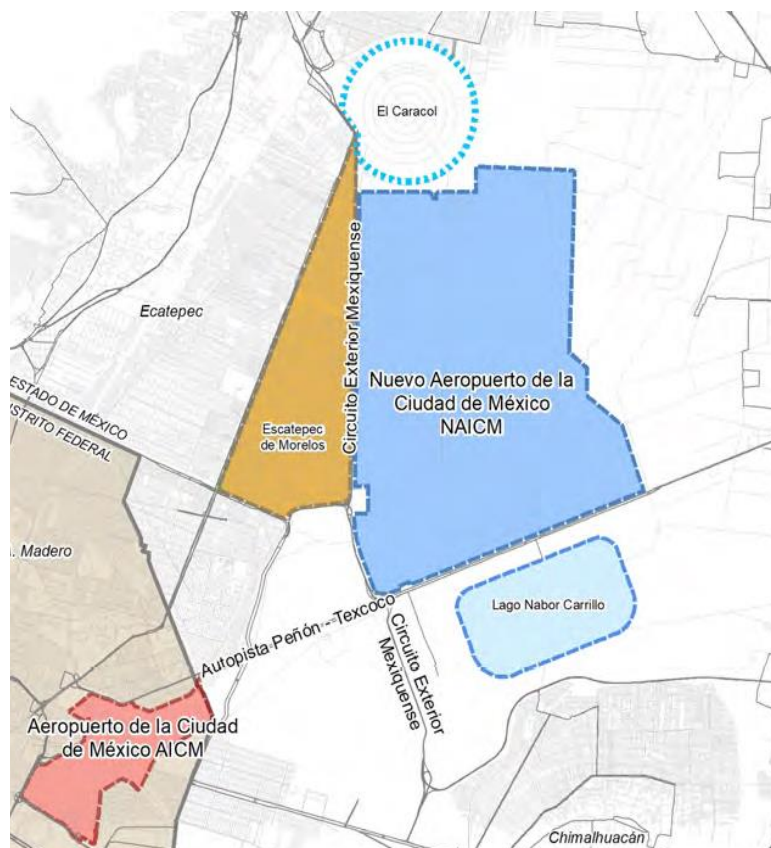
<sup>13</sup> El Plan Maestro es una definición de acciones o gestión en etapas, dilatada en el tiempo, cambiante en objetivos proyectuales, pero con una clara estrategia de posicionamiento e implementación, fuertemente vinculada a la respuesta a las condicionantes negativas o limitaciones de riesgo para la materialización del proyecto, así como al aprovechamiento de las cualidades del terreno y su entorno, para el éxito de la operación (González R. , 2013).

Contiene elementos tales como: estrategias de inversión, de etapas, estudio de escenarios o cambios normativos necesarios, inclusive, lineamientos sobre cómo deben estructurarse los aparatos de gestión o estructuras institucionales necesarias para el éxito de la iniciativa, presenta además una “imagen objetivo”, o proposición de imagen y traza urbana, correspondiente a una expresión física al Plan Maestro (González R. , 2013).

### 2.5.1 Ubicación.

El NAICM estará ubicado entre el depósito de evaporación solar “El Caracol” al norte, la autopista Peñón-Texcoco al sur, por tierras salitrosas y de cultivo de los municipios de Texcoco y Atenco al este y el Circuito Exterior Mexiquense por el oeste, en una extensión superior a las 4,430 hectáreas pertenecientes a la ZFLT (SCT, 2013) (véase figura 5).

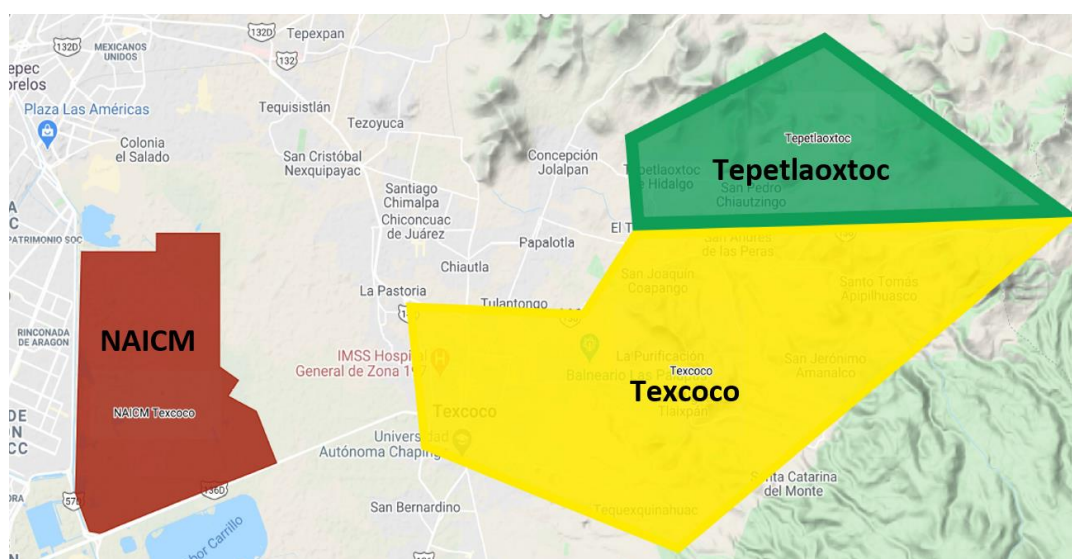
Figura 5. Ubicación del NAICM Texcoco



Fuente: (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2018)

El terreno destinado para la construcción se encuentra a 19 km del centro de Texcoco y a 29 km del centro de Tepetlaoxtoc, municipios clave para la conectividad del proyecto, pues enlaza las principales carreteras federales de la zona, además de colindar con 12 municipios del Estado de México y los Estados de Tlaxcala y Puebla (véase figura 6).

Figura 6. El NAICM y la zona de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

### 2.5.2 Construcción

La construcción del proyecto está planeada para desarrollarse en 4 etapas con el fin de optimizar procesos a través de las proyecciones de tráfico aéreo (véase tabla 4).

Tabla 4. Etapas de la construcción del NAICM en Texcoco.

Etapas/año	Obras principales	Capacidad esperada
Eta 1, 2014-2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tres pistas de despegue y aterrizaje.</li> <li>- Contará con un único edificio terminal de 743,000 metros cuadrados de construcción, con una capacidad máxima de 68 millones de pasajeros.</li> <li>- Áreas de estacionamientos y zonas de ascenso y descenso de pasajeros para recibir y abordar autobuses foráneos, autobuses urbanos, taxis y vehículos privados.</li> <li>- Plataforma de aeronaves para la terminal con un total de 119 posiciones Código C, en su configuración máxima, de las cuales como mínimo 95 serán puertas de contacto.</li> <li>- Creación de Ciudad Aeropuerto.</li> </ul>	Hasta 155 movimientos por hora y 855,000 movimientos anuales.
Eta 2, 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de la Pista 4.</li> <li>- Comenzará el desarrollo de una terminal satélite al norte del edificio terminal.</li> </ul>	Hasta 166 movimientos por hora y 986,000 movimientos anuales.

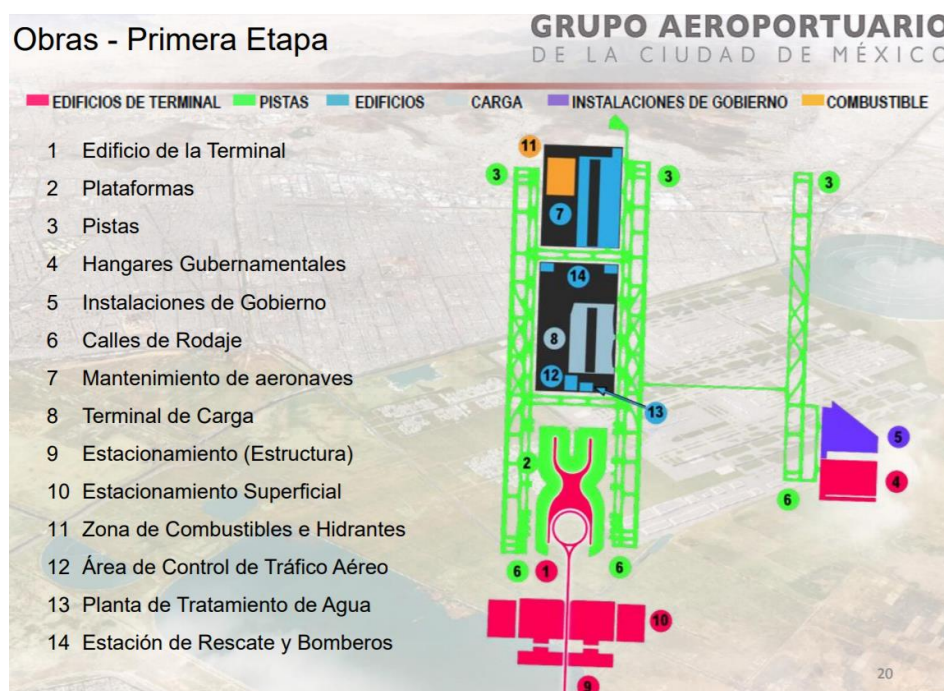


	<ul style="list-style-type: none"> <li>- . Ampliación de estacionamientos</li> <li>- . Ampliación del Metro hasta el centro del edificio terminal, así como la construcción de redes de Metrobús y Mexibús.</li> </ul>	
Etapa 3, 2035	<ul style="list-style-type: none"> <li>- . Construcción de la Pista 1.</li> <li>- . Construcción de la segunda terminal.</li> <li>- . Construcción de una segunda Torre de Control.</li> </ul>	Hasta 188 movimientos por hora y 1,116,000 movimientos anuales.
Etapa 4, 2040-2065	<ul style="list-style-type: none"> <li>- . Construcción de la Pista 5</li> <li>- . Puesta en operación de seis pistas, aumentando así 131,00 movimientos anuales en comparación de la etapa 3.</li> <li>- . Construcción de una segunda línea del Metro que conectará con la segunda terminal y la zona de Ciudad Aeropuerto.</li> </ul>	Hasta 210 movimientos por hora y 1,247,000 movimientos anuales.

Fuente: Elaboración propia con datos de SCT, 2016.

Para culminar las cuatro etapas del proyecto sería necesario realizar mejoras constantes por más de 50 años (tiempo estimado de duración), tomando en cuenta que estas sean ininterrumpidas, por lo que se convierte en un proyecto sumamente volátil, ejemplo de ello es la primera etapa, la cual comenzó a construirse en septiembre de 2014 y se concluiría en 2018, para poder comenzar operaciones en octubre de 2020, sin embargo, el último reporte emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) señalaba un avance del 83% en la pista 2, 82% en la pista 3, 71% en la torre de control, 30% en el Edificio Terminal (véase figura 7) y global de 32.15% (De La Rosa, 2019), por lo que se prolongaría la construcción, certificación y la migración de las instalaciones del AIC por un par de años.

Figura 7. Primera Etapa del NAICM Texcoco



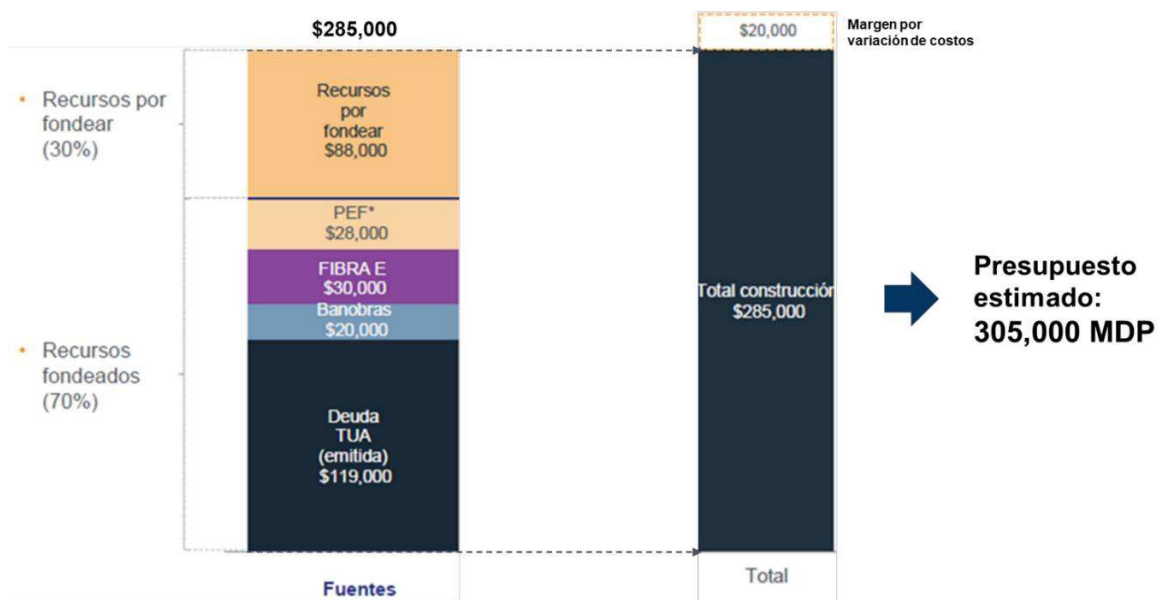
Fuente: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2018

### 2.5.3 Costo.

Al ser el proyecto insignia de la administración de EPN se le asignaron recursos extraordinarios para financiarlo, empero, debido a la magnitud de este no le fue posible a la administración contar con los recursos necesarios, por lo que se realizó un fondeo mixto con más de 168,880 millones de pesos, donde el 58% serían recursos públicos (cerca de 98,000 millones de pesos) y el resto se obtendría mediante financiamiento privado (SCT, 2019). No obstante, en 2016, Parsons, el gerente de proyecto anunció el aumento del costo de la primera etapa, en 17,000 millones de dólares, además de modificarse la operaciones hasta 2024 (SCT, 2019). Para cubrir el aumento del costo del proyecto, el Gobierno Federal optó por financiarlo a través de cuatro diferentes maneras: la primera mediante la obtención de deuda mediante el uso de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) con 119,000 millones de pesos (41.76% del presupuesto total), en segundo lugar, se encuentra el Fideicomiso de Inversión en Infraestructura y Energía (FIBRA E) con 30,000 millones de pesos (10.53% del presupuesto total), en tercer lugar se encuentra el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) con 28,000 millones de pesos (9.82% del presupuesto total) y el último medio de financiamiento fue BANOBRAS

con 20,000 millones de pesos (7.02% del presupuesto total) (véase figura 8). No obstante, el costo de la construcción se elevó tanto que de los 285,000 millones de pesos sólo pudieron obtenerse 198,000 millones de pesos, por lo que cada vez el proyecto se hacía más inviable.

Figura 8. Presupuesto estimado para la Etapa 1 del NAICM Texcoco



Fuente: SCT, 2019

En síntesis, el proyecto de EPN presentada enormes deficiencias pues al centrarse en el desarrollo económico y estratégico de un sector muy reducido, dejó de lado el factor social, que dicho sea de paso es imprescindible para el éxito de cualquier megaproyecto. Por otra parte, el sobre precio de los materiales y la complejidad de la zona hicieron de este un proyecto sumamente costoso y difícil de financiar, por lo que se prolongaría a un más su operación.

Como se ha planteado hasta aquí, la historia del NAICM está plagada de conflictos, algunos excesivamente violentos y otros tantos mediáticos, que, aunado a la continua rotación de actores políticos sexenio tras sexenio, crean el escenario perfecto para la modificación de los proyectos, dificultando así la posibilidad de contratar una obra de tal magnitud.

En la primera coyuntura se reconoció el problema por primera vez, empero, jamás logró materializarse debido a las diferencias políticas de los actores implicados, así como el contexto nacional e internacional, en la segunda coyuntura las decisiones del gobierno colocaron en riesgo la sobrevivencia de las y los habitantes de la región nororiente del Estado de México. La expropiación de tierras de propiedad ejidal durante la administración foxista y la contaminación fueron causantes de la movilización ciudadana, que culminó en una fuerte represión estatal. La tercera coyuntura modificó el contexto nacional, la violencia se volvió cada vez más frecuente y se generalizó por todo el territorio nacional, en lo que respecta al aeropuerto, se realizó una estrategia silenciosa pero eficaz, se adquirieron cientos de hectáreas alrededor de ZFLT, aportando un elemento clave para desarrollar un proyecto a futuro.

En lo que respecta a la cuarta coyuntura se trató del único proyecto hasta ese momento en materializarse tras más de 40 años, sin embargo, existieron una multiplicidad de factores por los que el proyecto era cada vez más criticado e inviable: en principio la ubicación no era la más idónea (considerando lo expuesto anteriormente), el suelo es altamente fangoso, por lo que además de hacer más compleja su construcción, encareció la obra más de 50% y provocó su retraso de manera indefinida.

Hasta ahora se han definido los aspectos técnicos más representativos de la primera etapa del NAICM Texcoco, sin embargo, esta obra ha dejado enormes estragos en la dinámica social de la zona, los cuales se desarrollarán en el siguiente capítulo.

### **Capítulo III.- El impacto en la seguridad en los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc por el desarrollo del NAICM**

Como se vio hasta ahora, la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México ha estado acompañado de diversos conflictos sociales y políticos, el primer intento por concretarlo tras la apertura democrática fue un rotundo fracaso, que enfrascó a los pobladores de la zona en un estado de alerta y, tras 6 años de aparente calma, la propuesta de Peña Nieto revivió aquellos fantasmas del conflicto, comenzando así una nueva coyuntura crítica, la cual destaca por ser la primera en iniciar las obras de construcción tal como se mostró en el capítulo anterior.

Estas obras trajeron consigo diversas modificaciones al entorno social en la zona y, en especial, en los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc, por lo que, en el presente capítulo se analizarán las afectaciones a la seguridad pública ocasionadas por la construcción del NAICM mediante el uso conceptual de la teoría institucional y de la TER, resaltando los incentivos que propiciaron la aparición del conflicto. Así como la metodología planteada por Vázquez (2019) sobre las redes de macrocriminalidad y el fenómeno de la maldición de los recursos, para sustentar como afectó la construcción del NAICM a la zona, la aparición de redes de macrocriminalidad, los entes que la conformaban y su relación con la violencia.

Por último, se describirá lo ocurrido con las redes de macrocriminalidad a partir del cese de las obras y la dinámica social de los municipios antes mencionados.

Antes de profundizar en las implicaciones a la seguridad pública, es necesario dar un vistazo a las diversas afectaciones ocasionadas por la construcción del NAICM, en especial las relacionadas con la ecología, pues a través de ellas se hará una aproximación al sector minero y la posterior identificación de los actores del sector privado vinculados a dicha actividad.

#### **3.1 El medio ambiente y la maldición de los recursos.**

A continuación, se presentarán algunas de las afectaciones a la ecología derivadas de la construcción del NAICM, con el fin de identificar el surgimiento y consolidación del mercado minero como primer factor real de poder, por su alta capacidad económica y los recursos políticos con los que se relaciona a la red de

macrocriminalidad, así como su vinculación con los entes estatales, para en posteriores apartados demostrar las afectaciones a la seguridad pública que trajo consigo dicho mercado, el cual, se desarrolló por y para el proyecto.

En la presentación del NAICM, Peña Nieto y sus colaboradores resaltaron la alta sustentabilidad del proyecto, ya que contaría con un “sistema de desplazamiento leve del aire con técnicas de distribución del mismo a través de tuberías en las losas, aislamiento térmico y captación de energía” (Quintana, 2014), lo que reduciría el uso de sistemas de calefacción, no obstante, esta cuestión no representa ni el 2% de las obras, por lo que sería altamente cuestionada dicha aseveración.

En este sentido, la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS) realizó un análisis exhaustivo a la Manifestación de Impacto Ambiental<sup>14</sup> emitida por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)<sup>15</sup>, dando como resultado la exposición de una serie de irregularidades en el proyecto, destacando: la alta vulnerabilidad frente a las inundaciones -debido a las características geográficas y climáticas de la zona-, así como la aprobación del MIA, donde se exponen un total de 68 impactos durante y después de la construcción, de los cuales, 57 son de carácter negativo para el ambiente (Menéndez, 2015) y 17 de ellos presentes desde el inicio del proyecto (véase tabla 5).

Tabla 5. Los primeros impactos negativos de la construcción del NAICM en la zona.

<b>Componente ambiental</b>	<b>Impactos ambientales</b>
Flora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pérdida de vegetación halófila en 240.7545 ha.</li> <li>- Alteraciones de la estructura y composición de las comunidades de flora.</li> </ul>
Fauna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alteración de la abundancia y distribución de aves.</li> <li>- Pérdida de hábitat para la fauna silvestre</li> <li>- Desplazamiento de la fauna silvestre. Modificación de los patrones de distribución de las comunidades de fauna.</li> </ul>

<sup>14</sup> La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), es un estudio técnico-científico, de carácter preventivo y de planeación, que permite identificar los efectos que puede ocasionar una obra o actividad sobre el medio ambiente, y señalar las medidas preventivas que minimicen dichos efectos negativos de la ejecución de dichas obras o actividades. Este estudio permite a la autoridad evaluar la factibilidad ambiental para la ejecución de proyectos de inversión industrial, de infraestructura, manufactura, comercios o servicios **Fuente especificada no válida..**

<sup>15</sup> MIA-15EM2014V0044, disponible en: <http://consultaspublicas.semarnat.gob.mx/expediente/mex/estudios/2014/15EM2014V0044.pdf>

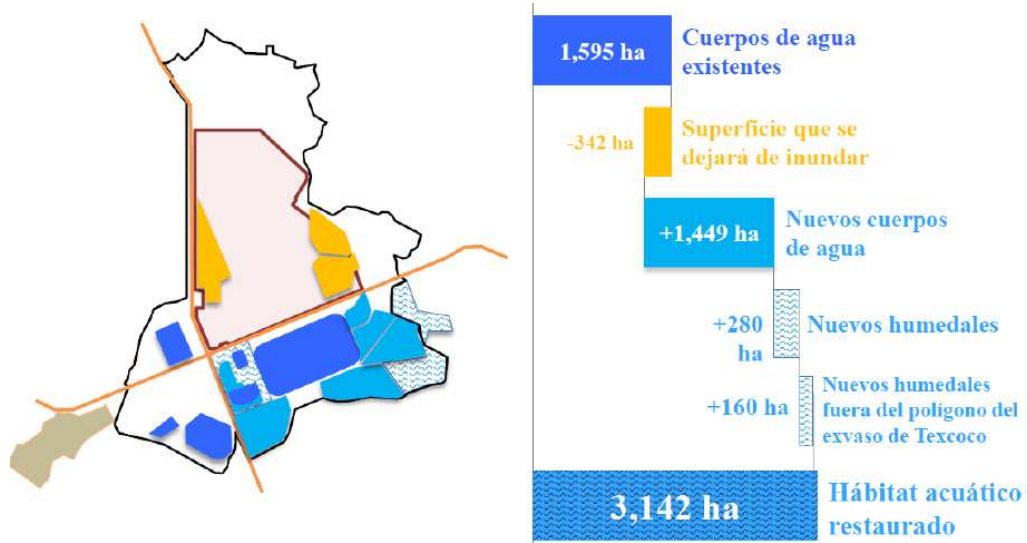
Suelo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alteración de las características fisicoquímicas del suelo.</li> <li>- Contaminación de suelos.</li> <li>- Incremento en el volumen de residuos peligrosos.</li> </ul>
Hidrología	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alteración de las características fisicoquímicas agua.</li> <li>- Alteraciones en el patrón de escurrimiento y de hidrología superficial.</li> <li>- Incremento en el volumen de aguas residuales.</li> <li>- Incremento en el volumen de las actividades propias del personal.</li> </ul>
Aire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generación de ruidos por la maquinaria y equipo.</li> <li>- Alteración del confort sonoro por ruidos.</li> <li>- Alteración de la calidad de aire.</li> <li>- Incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero.</li> <li>- Incremento del tráfico vehicular.</li> <li>- Alteración del confort sonoro por vehículos y maquinaria.</li> <li>- Incremento en el riesgo ambiental por el manejo de gas L.P.</li> </ul>

Fuente: SEMARNAT, 2017

Como era de esperarse, en tan solo un par de meses comenzó a ser cada vez más evidente la destrucción ambiental que la construcción estaba dejando a su paso, se estima que se talaron más de 57 mil árboles salados y cactáceas en toda la superficie y se “reubicaron” a más de 1,600 ejemplares de vida silvestre (Miranda, 2017). Además, la calidad del aire de la zona se vio severamente afectada, en 2017 y 2018, Texcoco presentó cifras superiores a los 150 puntos IMECA, cuestión que no sucedía desde 1995. Existen diversos factores para que se presentara este fenómeno, como el aumento de tráfico vehicular, la deforestación de la zona y la quema de pastizales, todos ellos relacionados con la construcción del NAICM y el cambio en la dinámica social de los alrededores.

Por otra parte, las afectaciones hidrológicas aportan el “menor impacto” a corto plazo -exclusivamente durante el proceso de construcción-, llegándose a plantear la necesidad de retirar los cuerpos de agua de la zona, pues en ellos habitan más de 330 mil aves, de las cuales, 310 mil pertenecen a la familia de los patos, presentando un enorme riesgo para la aviación, al respecto, el Grupo Aeroportuario y la CONAGUA comenzaron el proceso de desecado del Lago Nabor Carrillo (Córdova, 2018), así como la reubicación de depósitos de agua como se observa en la figura 9.

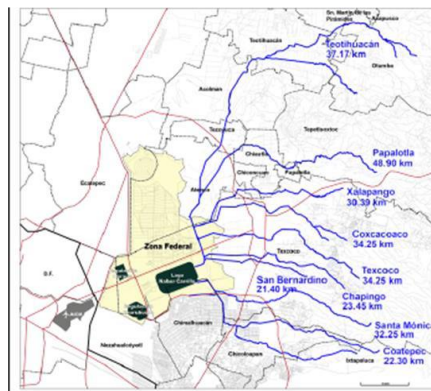
Figura 9. Ubicación de los nuevos cuerpos de agua



Fuente: SEMARNAT, 2017

Como puede observarse, la reubicación de estos cuerpos está enfocada a eliminar cualquier rastro de acumulación de agua en la zona de construcción, creando un nuevo conflicto para las zonas aledañas, pues se obstruye el paso natural de los ríos Xalapango (atraviesa por los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc), Papalotla (atraviesa por los municipios de Tepetlaoxtoc, Papalotla, Chiautla y Atenco), Coxcacoco, Texcoco (ambos ubicados en Texcoco) y Teotihuacán (atraviesa por Teotihuacán, Acolman, Tezoyuca y Atenco), que desembocaban en el Lago de Texcoco (véase figura 10), por lo que aumenta la posibilidad de inundaciones en los municipios donde atraviesan los ríos.

Figura 10. Arroyos y corrientes que alimentan al Ex Lago de Texcoco



Fuente: SEMARNAT, 2017



Además, se secaron y rellenaron los pozos de agua potable que se encontraban dentro del área, lo que a mediano y largo plazo ocasiona un detrimento en los niveles de los mantos freáticos superficiales y profundos, que se vería reflejado en el desabasto de agua en la CMX y el Estado de México, afectando a más de 81.5 millones de personas para el 2025 (Flores J. , 2018)

El último y más importante para efectos de la presente investigación son las afectaciones al suelo, ya que en apartados posteriores se va a desarrollar la interacción de los factores reales de poder que dieron formación a las redes de macrocriminalidad en la zona, así como la violencia que se generó a partir de estas interacciones.

### **3.1.1 Las afectaciones al suelo y la maldición de los recursos naturales.**

La construcción del megaproyecto impactó de distintas maneras a la ecología de la zona, algunos de estos, fueron visibles desde el inicio de las obras y su duración es transversal.

Es decir, sus implicaciones son palpables en el corto, mediano y largo plazo, ejemplo de ello es el suelo, el cual, tuvo una serie de transformaciones que van desde el cambio de uso, hasta el remplazo de materiales que lo componen; a continuación, se describen las modificaciones de la superficie donde se construía el NAICM y el impacto que trajo consigo a los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc. En principio, la primera gran modificación fue realizada en el escritorio, cuando a inicios de 2014, la SEMARNAT solicitó el cambio de uso de suelo para una superficie inicial de 240 hectáreas, que posteriormente se incrementaron a 248, las cuales pasaron de “no urbanizables-reserva natural” a “urbanizables-uso industrial” (SEMARNAT, 2017). Estas serían destinadas para la construcción de 7 carriles de aceleración y desaceleración dentro de la carretera Peñón- Texcoco en las afueras del megaproyecto.

De igual manera, se autorizó y amplió la superficie que se destinaría para la construcción del NAICM, pasando de 4,431 hectáreas no urbanizables a 4,792 hectáreas de uso urbano-industrial (SEMARNAT, 2017), lo que permitió iniciar las obras a finales del mismo año.

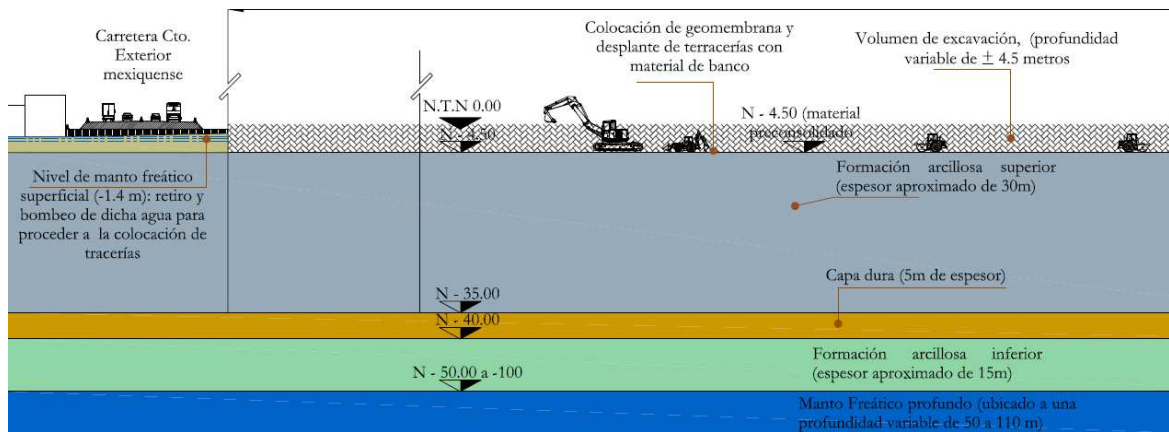
Sin embargo, diversos grupos de expertos, entre los que destacan académicos de la UNAM, IPN, Chapingo y UAEM coinciden en que el suelo representa el reto más difícil para su viabilidad a largo plazo (El Universal, 2015), ya que el terreno se encuentra en la zona lacustre de la ciudad y su estratigrafía está compuesta por 5 capas:

- 1) *Manto superficial*, con un espesor variable de hasta 10 metros (en promedio 4.5 metros);
- 2) *Formación arcillosa superior*, con espesor variable de 25 a 50 metros (en promedio 35 metros);
- 3) *Capa dura*, con un espesor variable de 5 metros (en promedio 5 metros);
- 4) *Formación arcillosa inferior*, con un espesor variable 15 metros (e promedio 15 metros); y
- 5) *Depósitos profundos*, los cuales constituyen acuíferos de alta permeabilidad, con una profundidad variable de 50 a 110 metros). (Flores J. , 2018)

De estos, el manto superficial no favorecía a la construcción, debido a su alto grado de salinidad, además de ser un material blando, por lo que al colocar cualquier estructura comenzaría un proceso doble, por un lado el salitre del suelo debilitaría las estructuras, aumentando el riesgo de fallas estructurales por debilitamiento y por otro lado, se estima que la construcción comenzaría a hundirse a un ritmo de 30 centímetros anuales (Villalobos, 2017).

Para solucionar este problema, se planteó la necesidad de limpiar y despaldar todo el terreno, es decir, retirar todo el material no apto para la edificación, tales como: el material blando, contaminado o con exceso de humedad, restos arqueológicos, construcciones anteriores y desechos (Flores J. , 2018), por lo que, a finales de 2014 comenzó la excavación y el retiro del material no apto para la construcción, es decir, se excavaron alrededor de 4.5 metros de suelo para la limpieza y despaldar de más de 4,500 hectáreas (véase figura 11).

Figura 11. Huella del NAICM



Fuente: Flores, 2017

Una vez realizada la excavación, inició el proceso de sustitución de material<sup>16</sup>, el cual consistió en rellenar o “nivelar” la superficie del terreno. Para ello, fue necesario más de 8.5 millones de m<sup>3</sup> de tezontle, así como 854,181 m<sup>3</sup> de basalto y 431,210 m<sup>3</sup> de concreto, para nivelar el terreno y más 5 millones de m<sup>3</sup> de tezontle por cada pista (NvoAeropuertoMx, 2017), esto sin contar la multiplicidad de materiales sintéticos y metálicos.

Figura 12. Sustitución de material en la superficie del NAICM



Fuente: NvoAeropuertoMx, 2017.

Como se indicó con anterioridad, la sustitución de materiales era necesaria para consolidar las bases del nuevo proyecto, sin embargo, esta creó una nueva necesidad, la de los recursos mineros, la cual tuvo que ser atendida de manera

<sup>16</sup> Proceso mediante el cual se colocan diversos materiales que modifican las condiciones del suelo, las cuales pueden variar según la característica del terreno y las características de la estructura que se planea construir.

urgente, para ello se crearon cientos de minas a cielo abierto alrededor del área donde se construía la nueva terminal aérea, es decir, los materiales eran extraídos mediante la devastación de cerros y terrenos de cultivo.

Los municipios más afectados por esta práctica son: Tezoyuca, Otumba, Acolman, Teotihuacán, Nopaltepec, Temascalapa, San Salvador Atenco, San Martín de las Pirámides, Texcoco y Tepetlaoxtoc, destacando estos dos últimos por la cantidad de minas y sus impactos.

En Tepetlaoxtoc, por ejemplo, se tiene registro oficial de 50 puntos de extracción minera, donde la mitad de ellos se encuentran ubicados en zonas de uso de suelo forestal (Barragán D. , 2018), sin embargo, existía una proliferación de minas ilegales, como se pudo constatar en una entrevista realizada al Lic. José Luis González Gómez, director de seguridad pública de este municipio, el cual reveló que

se encontraban cerca de 167 minas, distribuidas en distintas localidades, donde se tenía conocimiento que muchas de ellas operaban de manera clandestina o con permisos vencidos, por lo que a partir del 1ro de enero de 2019 comenzó un operativo municipal para revisar que las empresas contaran con los permisos correspondientes, dando como resultado la clausura de 157 de ellas, ya que carecían de alguna documentación estatal o federal y solo 10 minas pudieron continuar en operaciones<sup>17</sup>.

A partir de esta declaración puede observarse una relación de cooptación estatal<sup>18</sup>, ya que dos terceras partes de las minas que extraían materiales para la construcción operaban de manera irregular, manteniendo su producción impunemente durante más de 3 años, sin que ninguna autoridad hiciese algo al respecto, es decir, la minería (que en este caso representa un poder fáctico) se empalma parcialmente con el espacio estatal en la toma de decisiones como se mencionó en la tabla 3.

Otro ejemplo de cooptación estatal puede encontrarse en algunas de las minas autorizadas que violentaban la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en la cual establece:

---

<sup>17</sup> Véase anexo 3

<sup>18</sup> Cuando el poder fáctico se empalma parcialmente con el espacio estatal en la toma de decisiones (no en los procedimientos).

A la hora de autorizar y evaluar un proyecto, el promovente tiene que manifestar un Estudio de Impacto Ambiental o Documento Técnico Unificado, el cual, debe contener un análisis sobre las afectaciones ambientales y su área de influencia -el rango mínimo es de 2 kilómetros a la redonda, según la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO)- para poder aprobarse. (Barragán D. , 2018)

Sin embargo, en la comunidad de San Telmo, perteneciente al municipio de Tepetlaoxtoc, existía un conglomerado de al menos cinco minas en un radio de influencia de 2 kilómetros, tal como lo documentó Crisanto Rodríguez y Daniela Barragán en su artículo “Los habitantes de Tepetlaoxtoc alertan que la extracción de minerales afecta el medio ambiente, principalmente a las cañadas”<sup>19</sup>, donde recopila una serie de testimonios de la población afectada:

los habitantes han solicitado a las autoridades estatales y federales que se revisen los procedimientos de las minas autorizadas, sobre todo de las que son más nocivas para el lugar, para que se clausuren y se revoquen los permisos, además, de que se realice una evaluación y cuantificación de los daños para ver si se puede emprender acciones que permitan resarcir en alguna medida los ya hechos (Rodríguez & Barragán, 2018)

Evidenciando en principio la opacidad de las autoridades en los procesos de aprobación de los proyectos, así como la carencia de medidas precautorias y sanciones.

Por otra parte, existen otras actividades directamente vinculadas a la minería que se desarrollaron en el periodo de la construcción del NAICM, la más destacada debido a su alto volumen de trabajo fue el transporte minero, dedicado a movilizar los materiales extraídos; según datos de la Plataforma Nacional de Transparencia, entre febrero de 2016 y octubre de 2018 se registraron 1,832,000 viajes de camiones de carga al polígono de la construcción, sumando un total de 40 millones de metros cúbicos vertidos en la superficie.

Para solventar tal cantidad de materiales, se requirió de un flujo diario de camiones tipo Torton y Góndola superior a las 6,000 unidades por día, donde los operadores terrestres estaban subcontratados por 3 grandes grupos: la Confederación de

---

<sup>19</sup> Para más información, véase en: <https://www.sinembargo.mx/03-05-2018/3414395>

Trabajadores de México (CTM) con el 40% de los contratos, la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC) con el 25% y el Congreso del Trabajo con el 25% (Barragán S. , 2018), ofreciendo prestaciones inferiores a la ley, careciendo de seguridad social y un sueldo fijo, pues se pagaba por “viajes” y no por jornada laboral, en otras palabras, existía una evidente sobre explotación de la mano de obra, los operadores terrestres realizaban en promedio de dos a tres viajes por día, el primero por lo regular se realizaba a primeras horas de la mañana, donde se hacía una fila en las puertas 6 y 7 para entrar a la construcción<sup>20</sup>, el segundo viaje se realizaba en el mejor de los casos por la tarde, sin embargo, existían operadores que eran forzados a trabajar durante más de 36 horas seguidas sin ningún descanso, lo que se reflejó en el aumento directo del 300% en los accidentes de tránsito (Salinas, 2016), además de percibir bajos salarios, la principal justificación para esto fue que al inicio de las obras a los dueños de los tractocamiones se les pagaba el viaje en 2 pesos el kilómetro inicial de traslado de m<sup>3</sup> de material y .80 centavos los kilómetros subsecuentes (Lázaro, 2018), lo que equivale a 550 pesos el viaje de material desde la mina más lejana de Tepetlaoxtoc (35 kilómetros), de los cuales el 60% se destinaba al combustible y solo el 15% al pago del operador terrestre, por lo que la demanda de combustibles fósiles era cada vez mayor.

En síntesis, existió un cambio en la dinámica social en los alrededores de la construcción, el cual se reflejó en dos sentidos, por un lado, aumentó de manera exponencial el flujo de tractocamiones en la zona, así como las personas dedicadas a esa actividad y, por otro lado, el entorno se vio severamente modificado en un corto periodo de tiempo, desapareciendo cerros en cuestión de semanas.

A partir de la descripción de las afectaciones ambientales puede afirmarse que: en el perímetro del NAICM se encuentra presente la maldición de los recursos subnacionales descrita con anterioridad, ya que la explotación de recursos pétreos generó un impacto en la zona, así como un nuevo poder fáctico, con nuevos

---

<sup>20</sup> Testimonios de algunos transportistas de la zona relatan un tiempo de espera mayor a las 5 horas para pasar.

recursos políticos necesarios para la conformación de las redes de macrocriminalidad.

Sin embargo, la sola existencia de entes privados no explica la complejidad de las relaciones, para poder desarrollarse este tipo de redes es necesario un segundo factor real de poder, el cual es representado por las organizaciones criminales, que para efectos de la presente investigación se retomarán únicamente las dedicadas al robo y distribución de hidrocarburos, una vez que estas se relacionaron de manera directa con la extracción minera y que en algunos momentos se convirtió en una relación simbiótica con las actividades relacionadas a esta industria, para ello se describe a continuación el fenómeno del robo de hidrocarburos y sus recursos políticos.

### **3.2 La construcción del NAICM y el robo de hidrocarburos**

Las organizaciones criminales han tomado mayor relevancia en la sociedad mexicana desde inicios de 2007, cuando Felipe Calderón declaró la guerra al narcotráfico, utilizando al ejército como bastión de combate, generando en principio, un proceso de amortización de dichas organizaciones que se tradujo en la fragmentación y aparición de nuevos grupos criminales de menor tamaño y capacidad operativa (Montero, 2018). Estos grupos no contaban con las suficientes redes de comercialización, fuerza o capital, por lo que se vieron en la necesidad de ampliar sus fuentes de ingresos, optando por captar aquellas actividades ilícitas que hasta ese entonces eran ejercidas localmente, tales como la falsificación de productos, el comercio ilegal de vida silvestre, la pesca ilegal y/o no reportada, tala ilegal, minería ilegal y el robo de petróleo y sus derivados (Camacho Z. , 2017).

Es precisamente este último acto ilícito el que mayor impacto tuvo a nivel nacional, pues sus ganancias superan los 20,000 millones de pesos anuales, esta cantidad de recursos dio surgimiento a un nuevo fenómeno pocas veces visto en México, hasta antes del sexenio de Peña Nieto, donde comunidades enteras se dedicaban únicamente a la extracción, almacenamiento y comercialización ilegal de combustible. Empero, debido a su alta rentabilidad los grandes cárteles de las

drogas mexicanos vieron una oportunidad de expandir sus alcances a través de esta actividad, financiándose y consolidándose regionalmente.

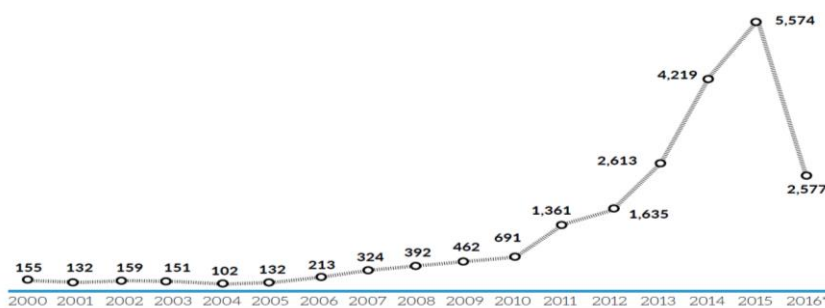
Dando como resultado el aumento exponencial de dicho delito durante el sexenio de Peña Nieto, pasando de 1,449 tomas clandestinas en 2012 a 41,502 al término de su mandato, donde Puebla, Hidalgo, Guanajuato, Veracruz, Estado de México y Jalisco encabezaron la lista de puntos de ordeña (Murakami, 2019), de los que se identifican 91 municipios con alta incidencia en este delito, entre ellos se encuentra Tezoyuca, Acolman, Chiautla y Tepetlaoxtoc (San Juan, 2019) en el Estado de México, los cuales destacan por su cercanía con la construcción del NAICM.

Por lo que en el siguiente apartado se describirá el fenómeno partiendo desde el ámbito nacional y concluyendo con el análisis de un grupo delincuenciales con presencia en los municipios de Texcoco, Tepetlaoxtoc, Chiconcuac, Ecatepec en el Estado de México, así como Calpulalpan en el estado de Tlaxcala, con el fin de conocer las características del segundo factor real de poder necesario para la conformación de redes de macrocriminalidad.

### 3.2.1 Una mirada nacional al robo de hidrocarburos en México

El robo de hidrocarburos en México no es un problema reciente, María Toscano (2017) estima que se realizaban tomas clandestinas en la red de ductos de PEMEX desde antes de la administración del expresidente Ernesto Zedillo, sin embargo, los primeros registros documentados de este fenómeno datan del sexenio de Vicente Fox, cuando se reportó por primera vez la aparición de 15 tomas clandestinas a inicios del año 2000 (Martínez, 2017). A partir de entonces, se comenzó a contabilizar las tomas clandestinas como se muestra en la figura 13.

Figura 13. Número de tomas clandestinas por año 2000-2016\*



Fuente: Toscano, 2017 \*Solo se contabilizó en la tabla el primer trimestre de 2016



A partir de la cual se puede observar que, durante el sexenio de Fox, el robo de hidrocarburos era una actividad local, focalizada y en manos de bandas que tenían monopolizado el “negocio”, sin embargo, tras la declaratoria de guerra contra el narcotráfico de Felipe Calderón, la situación comenzó a empeorar, de 2006 a 2012 las tomas clandestinas aumentaron 700% en todo el territorio nacional, tendencia que no pudo revertir el gobierno de EPN, comenzando su mandato con cerca de 1,635 tomas clandestinas y culminando con 14,910 (Cruz, 2019), lo que representa el aumento de 900% durante este periodo, pasando de lo local a lo macrocriminal, convirtiéndose en la segunda fuente de financiamiento de los grandes cárteles de la droga (Montalvo, 2017).

Esta práctica se popularizó entre las organizaciones criminales por cuatro principales factores: el primero es la extensión de la red de ductos de PEMEX, la cual consta de una ramificación superior a los 17,000 kilómetros con presencia en 30 de los 32 estados de la república mexicana como se muestra en la figura 14, donde, únicamente Guerrero y Nayarit son los estados que no cuentan con ningún ducto de PEMEX.

Figura 14. Mapa de los ductos de PEMEX 2017



Fuente: Llano & Flores, 2018

Los ductos se encuentran enterrados a lo largo y ancho del país, atravesando por propiedad privada, ciudades, carreteras, tierras agrícolas, ríos y parajes naturales, variando su diámetro entre 1 y 50 pulgadas (Llano & Flores, 2017), donde sólo Baja California Sur, Campeche, Colima y Quintana Roo no cuentan con hallazgos de tomas clandestinas (PEMEX, 2018), es decir, el 87% de los estados donde atraviesan los ductos cuentan con al menos una toma clandestina reportada.

El segundo factor es la facilidad con la que se extrae el combustible<sup>21</sup>, existen dos maneras de hacerlo, por una parte se encuentran las tomas que se realizan en complicidad con trabajadores de PEMEX, los cuales, otorgan la ubicación exacta del ducto, así como los horarios para “picarlo”<sup>22</sup> (Marcano, 2017), una vez conocida dicha información, los grupos criminales perforan el tubo con algunas herramientas hidráulicas -e incluso de fabricación casera-, al cual, le instalan una manguera y una llave de paso, por donde ordeñarán el combustible a unos cuantos metros (véase figura 15).

Figura 15. Tipos de tomas clandestinas y aditamentos.



Fuente: PEMEX, 2015

Por otra parte, se encuentran las organizaciones criminales que no cuentan con algún ente estatal, donde los riesgos de un accidente aumentan de manera considerable, pues el ducto puede estar transportando contenido al momento de la

<sup>21</sup> Si bien, la perforación de los ductos es “sencilla”, también es sumamente riesgosa, desde 2015 hasta 2019 se registraron 166 explosiones por tomas clandestinas, con más de 200 muertes.

<sup>22</sup> Término utilizado para referirse a la perforación de los ductos que transportan hidrocarburos.

perforación, lo que provoca fugas en el mejor de los casos, quien realiza este tipo de actividades por lo general son bandas locales, con poca experiencia en el tema. El tercer factor corresponde al marco normativo, ya que, hasta finales de 2011, México carecía de un marco que castigase la posesión o el resguardo ilícito de hidrocarburos, tal como lo documentó PEMEX (2015)

para la persecución de conductas delictivas como el transporte, almacenamiento, comercialización de combustibles, se denunciaba el delito previsto en el artículo 414 del Código Penal Federal (daño o riesgo de daño ambiental) y en ocasiones la autoridad ambiental determinaba la ausencia de éste y en consecuencia la conducta quedaba impune.

Aunado a esto, las condenas y sanciones impuestas al robo, almacenamiento y extracción de hidrocarburos no superaban los 10 años de prisión y una multa superior a los 12,000 días de salario mínimo en 2010 (EXCELSIOR, 2010), siendo 2 años la condena más común hasta 2016, cuando se modificó el Código Penal Federal.

Este vacío legal permitió a la delincuencia organizada generar grandes mercados locales, donde, sin temor a ser encarcelados, vendían el hidrocarburo robado con total impunidad, pues lo ofrecían en cantidades menores a 300 litros, asegurando así una condena que oscilaba entre los 6 y 48 meses.

Para tratar de revertirlo, en 2016 la Secretaría de Gobernación dio a conocer el decreto por el que se expide la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos, donde se establecieron penas y multas superiores, que van desde 15 hasta 25 años de prisión, así como 25,000 días de salario mínimo a quien sustraiga o aproveche hidrocarburos de ductos, vehículos, equipos, instalaciones o activos, sin consentimiento (EL ECONOMISTA, 2016), sin embargo, el aumento de sanciones y condenas no ha sido suficiente para disminuir el robo de hidrocarburos, tan solo en 2016, se habían detenido a unas 1,400 personas, de las cuales 600 habían sido sentenciadas (De la Peña, 2016), evidenciando la alta tasa de impunidad presente en México.

El último factor por el que se popularizó este delito en México es su alta rentabilidad, según reportes de PEMEX obtenidos por Ignacio Alzaga (2019), se reportaron ganancias superiores a los 15 mil millones de pesos en 2016, cuando el litro de

combustible se vendía en las estaciones de servicio oficiales en 14.81 pesos (Pérez, 2016), las organizaciones criminales lo ofrecían en 10 pesos aproximadamente (Alzaga, 2019), para 2017 incrementó la rentabilidad del robo de hidrocarburos, así como el monto sustraído, pasando de 26,000 barriles diarios a 43,000 barriles diarios, donde el valor comercial de cada litro superaba los 18 pesos y lo vendían en 12 pesos, obteniendo ganancias superiores a los 30 mil millones de pesos.

Cuando el precio de combustible se disparó en 2018, la oferta de combustible a un costo “más accesible” también lo hizo, esta demanda fue cooptada por el crimen organizado, quien incrementó el robo de hidrocarburos a 58,200 barriles por día, ofertando el litro de combustible en 15 pesos por litro, 5 pesos menos que en las estaciones de servicio y dejando una ganancia superior a los 50 mil millones de pesos.

De esta manera, el robo de hidrocarburos pasó de ser un delito local, el cual carecía de un marco normativo que lo persiguiese, a ser la segunda fuente de financiamiento de los grandes cárteles de México, donde se han comenzado a ser reformas y modificaciones al entramado estatal para combatirlo.

Debido a la magnitud del delito, es imposible no relacionarlo con grandes redes de corrupción, tal como lo señala el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) en su artículo “*El robo de combustible: asalto a la nación*”, donde, se mencionan diversos casos de complicidad entre autoridades y organizaciones criminales, siendo la venta ilegal de gasolina y diésel en el corredor Texcoco-Calpulalpan el más representativo para efectos de la presente investigación, ya que en él, circula personal militar, así como elementos de la policía federal, estatal y municipal, sin que nadie interviniera los distintos puntos de venta que, dicho sea de paso, se encontraban a pie de carretera, por lo que, describir la estructura del grupo delincuencia que dominaba la zona aportará a conocer la configuración de la red de macrocriminalidad surgida a partir de la construcción del NAICM.

### **3.2.2 El robo de hidrocarburos en Texcoco y Tepetlaoxtoc, grupo Talibanes.**

Como se planteó hasta ahora, el robo de hidrocarburos es una actividad muy rentable y popular en la mayoría de los estados de la república mexicana, el Estado

de México no es la excepción, durante 2018, se detectaron más de 1,517 tomas clandestinas, concentrándose el 75% en 15 municipios, destacando Tepetlaoxtoc con 6% (Peralta, 2019).

Esto se debe principalmente a tres factores: el primero corresponde a su alta demanda de recursos mineros durante 2015 a 2018, contando con más de 50 minas activas a la vez, lo que aumentó el flujo de tractocamiones para el acarreo de material al NAICM como se describió con anterioridad.

El segundo factor es la ubicación, ya que el municipio atraviesa por la carretera federal Texcoco-Calpulalpan, la cual, además de conectar las principales comunidades donde se extraía tezontle y cobalto en Texcoco y Tepetlaoxtoc, es la vía más rápida para llegar a la construcción de NAICM, tardando en promedio 25 minutos a la zona de espera.

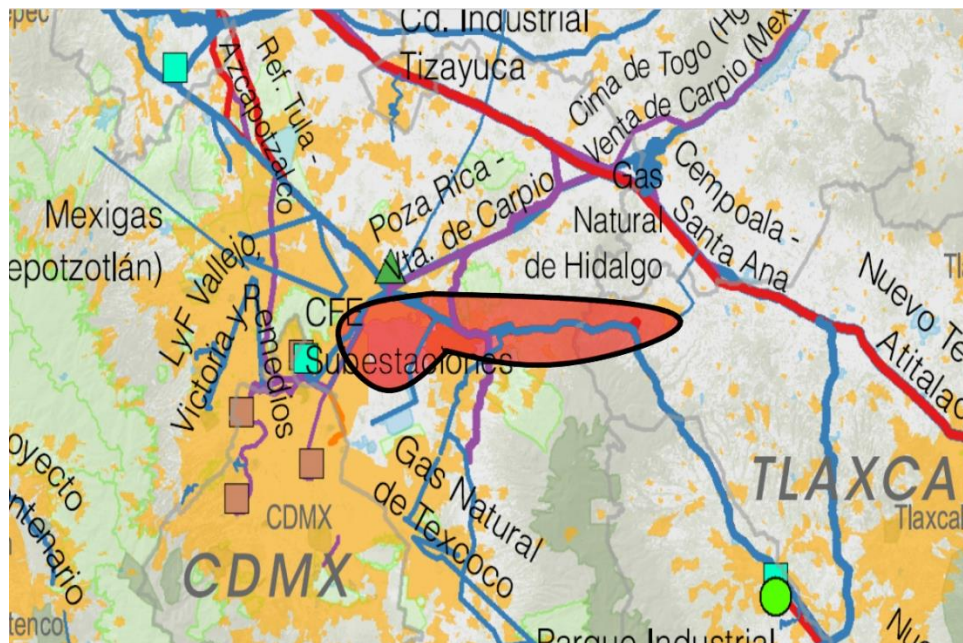
Por último, es el único municipio de la zona oriente que cuenta con dos redes diferentes de ductos de PEMEX de manera paralela, el primer ducto es el Tuxpan-Azcapotzalco, donde se transportan diariamente cerca de 159 mil litros de gasolina, diésel y turbosina (Grez, 2018), el segundo ducto pertenece al Sistema Nacional de Gas Licuado del Petróleo (SNGLP), el cual se comenzó a construir en 2015 con destino al NAICM y a la zona de Ixtapaluca y Chalco (Aguilar, 2015).

Estos tres factores propiciaron las condiciones necesarias para el auge del mercado de hidrocarburos en la zona, cuestión que rápidamente fue cubierta por empresarios, con la creación de dos nuevas estaciones de servicio (estación PEMEX N° 9695 y 12008) y por bandas criminales de la zona, a través de la venta ilícita de hidrocarburos, tal como lo documentó Alejandro León y Mayela Córdoba (2017), donde identifican más de seis puntos de venta de combustible de dudosa procedencia sobre la carretera federal Texcoco-Calpulalpan, los cuales, pertenecían a una banda delincriminal autodenominada “**Grupo Operativo Talibanes**” (GOT), quienes, según una entrevista realizada a uno de sus exintegrantes<sup>23</sup>, cuentan con presencia en los municipios de Tezoyuca, Chiautla, Papalotla, Texcoco y Tepetlaoxtoc (véase figura 16).

---

<sup>23</sup> Véase anexo 2

Figura 16. Área de influencia del Grupo Operativo Talibanes comparado con la ubicación de los ductos de PEMEX.



Fuente: Elaboración propia con información de Llano & Flores, 2018

Como se observa, el área de influencia del GOT se desarrolla alrededor de las redes de ductos de PEMEX en los municipios donde cuentan con presencia, para llegar a monopolizar el robo de hidrocarburos en la zona el GOT tuvo que afianzar un conjunto de redes locales, estatales y federales, las cuales se presentan a continuación.

El GOT surgió en 2011 como parte de la llegada del cártel “La Familia Michoacana” a Texcoco, quienes, además de dedicarse a la venta de drogas, extorsionaban y secuestraban a los habitantes de la zona, cuestión que rápidamente llamó la atención de las autoridades estatales, quienes emprendieron una lucha para erradicarlo de la zona oriente del Estado de México, en 2012 la organización criminal comenzó a debilitarse por las constantes detenciones y aseguramientos de “mercancía” (Excélsior, 2012; Huerta, 2012; SSC, 2012), por lo que comenzaron a diversificar sus fuentes de ingresos, siendo el robo de vehículos, el cobro de piso y el robo de hidrocarburos las actividades elegidas para financiarse, cuestión que se vio reflejada en el número de tomas clandestinas encontradas en Tepetlaoxtoc, pasando de 1 toma en 2009, a 11 en el 2011 (GESSM, 2018).

Sin embargo, la desarticulación de la célula delictiva en 2012 fue inminente tras la detención de Francisco Galdino Brito García, alias “El Fanta”, jefe de la plaza, así como Alejandro Téllez Martínez “El Colombiano”, Juan Díaz Monroy “El Dormis”, y David Albarrán Fuentes “El tirso”, principales colaboradores de la célula criminal. Esta situación no eliminó el robo de hidrocarburos en la zona, ya que, tal como lo señala Daniel Vázquez “si sólo detienen a los criminales, la red se mantiene y esos nodos son reemplazados”, es así como surge el GOT, tras la caída de la Familia Michoacana en Texcoco.

El GOT continuó dedicándose al robo y almacenamiento de hidrocarburos con capacidades disminuidas, pasando a ser un “negocio familiar”, con un área de influencia limitada únicamente a la colindancia del poblado de Santa Inés en Texcoco y San Andrés de las Peras en Tepetlaoxtoc (Informante N, 2020<sup>24</sup>), pues contaba con redes federales que le proporcionaba información sobre los ductos y horarios, y entes locales que protegían su actividad, entre los que destaca la policía municipal de Texcoco, la cual, en repetidas ocasiones fue captada escoltando a camionetas con combustible de dudosa procedencia e incluso, atacando a la policía municipal de Tepetlaoxtoc, dejando a un efectivo muerto y otro más herido de gravedad (Reporteros en Movimiento, 2013).

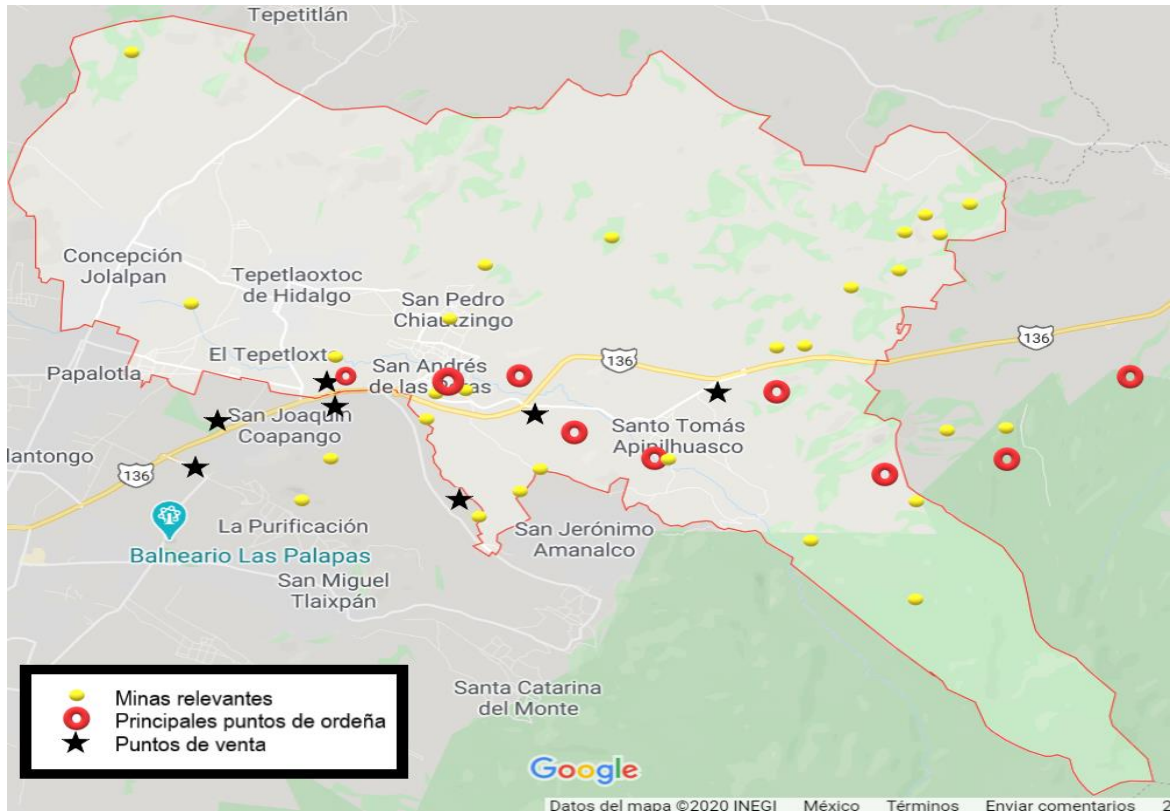
Tras la llegada de cientos de tractocamiones a Texcoco para la construcción del NAICM, el GOT comenzó a ampliar sus actividades, expandiendo su área de influencia a por lo menos tres comunidades más: San Pedro Chiautzingo, Santo Tomás Apipilhuasco en Tepetlaoxtoc y San Joaquín Coapango en Texcoco, lo que les permitió afianzar la extracción y distribución de hidrocarburos en más de 14 km de la carretera Texcoco-Calpulalpan, empero, al ser una banda delictiva familiar, su crecimiento se limitó a las capacidades para reclutar personal, ofreciendo sueldos altos que rondaban de 5,000 a 15,000 pesos semanales (Informante N, 2020), cuyas funciones primordiales eran extraer, vigilar, transportar y vender lo robado, según el informante entrevistado, el GOT contaba con más de 55 trabajadores, que en su mayoría vivían en la zona de Santa Inés, sin embargo, cuando las minas

---

<sup>24</sup> Datos recabados en día 30 de mayo de 2020 a un ex miembro del Grupo Operativo Talibanes, véase anexo 2 con la entrevista completa.

comenzaron a proliferar, se vieron en la necesidad de contratar personal en cada comunidad cercana a ellas, incursionando en los poblados de San Jerónimo Amanalco, La Purificación y Tolteca en 2016, así como en Calpulalpan (Tlaxcala) durante 2017 (véase figura 17).

Figura 17. Operaciones del GOT 2014-2017



Fuente: Elaboración propia con base en entrevista a Informante N, 2020.

Como se observa, existe una relación directa entre las minas más relevantes y los principales puntos de ordeña en los ductos de PEMEX, esto se debe a dos factores, el primero es la facilidad para vigilar los caminos y entradas a ellas, que en su mayoría son de terracería. El segundo y más importante es porque sus instalaciones se convirtieron en estaciones de almacenamiento y servicio, donde surtían a los transportistas de materiales para la construcción del NAICM, vendiendo el litro de diésel en 15 pesos, empero, no sólo surtían dentro de las minas, también contaban con puntos de venta situados sobre la carretera federal Texcoco-Calpulalpan, donde diariamente circulan más de 15,000 vehículos, de los cuales, el 30% son tractocamiones (Peña, 2014), de los cuales, el GOT surtía a alrededor de 300 con



un intervalo de venta de 100 hasta los 2,000 litros por camión, además, abastecían de hidrocarburos a dos estaciones de combustible de PEMEX y a una estación de Repsol, generando ingresos superiores a los 6 millones de pesos semanales (Informante N, 2020).

De esta manera, el GOT comenzó a generar grandes flujos de capital, que, rápidamente se convirtieron en recursos políticos, mediante los cuales, lograron conformar una red de macrocriminalidad que incluía a altos mandos municipales, así como agentes estatales y federales, los cuales se describen a continuación.

### **3.2.3 Los entes estatales y su relación con el GOT**

Durante el periodo que duró la construcción del NAICM en Texcoco, hubo dos distintas administraciones municipales: el municipio de Texcoco estuvo gobernado por Delfina Gómez Álvarez (PRD) durante 2013-2015 e Higinio Martínez Miranda (MORENA) durante 2015-2018, por su parte, el gobierno de Tepetlaoxtoc estuvo en manos de los priístas J. Salome Donato Sánchez González de 2013 a 2015 y Rolando Trujano Sánchez de 2015 a 2018.

Si bien, ambos municipios eran gobernados por distintos partidos, existió una similitud entre ellos, tanto Gómez como Martínez pertenecían a la misma corriente política que ha gobernado Texcoco por más de 15 años -hasta el momento la siguen representando-, así como Salome y Rolando han representado la facción priísta que dominó el municipio desde 2006, empero, al ser facciones contrarias, nunca hubo un entramado institucional cercano, tal como lo documentaron Cleotilde Hernández y Verónica Vázquez en 2007, cuestión que fue aprovechada por el GOT para fortalecer relaciones con los altos mandos del municipio de Texcoco, las cuales fueron heredadas de la Familia Michoacana en 2011, que, según el Informante N, consistían en sobornos semanales a los mandos municipales de mayor jerarquía -cantidad no especificada durante 2012-2014-, a cambio de combatir a las bandas contrarias, además de vigilar y proteger las actividades del GOT.

Sin embargo, esta interacción del GOT con los entes estatales del municipio de Texcoco no basta para denominarse red de macrocriminalidad, ya que, como se

plasmó en apartados anteriores, la red de macrocriminalidad es un conjunto de interacciones conformada por diversos nodos a partir de tres estructuras: la empresarial, crimen organizado y una estructura política, cuya principal relación es la demanda explícita de impunidad ante diversos delitos, y su extensión, por lo general supera los límites territoriales de dos o más entidades e incluso naciones, careciendo en este caso de la estructura empresarial, pues al ser una organización familiar, únicamente vendían el hidrocarburo robado a los habitantes de la comunidad de Santa Inés.

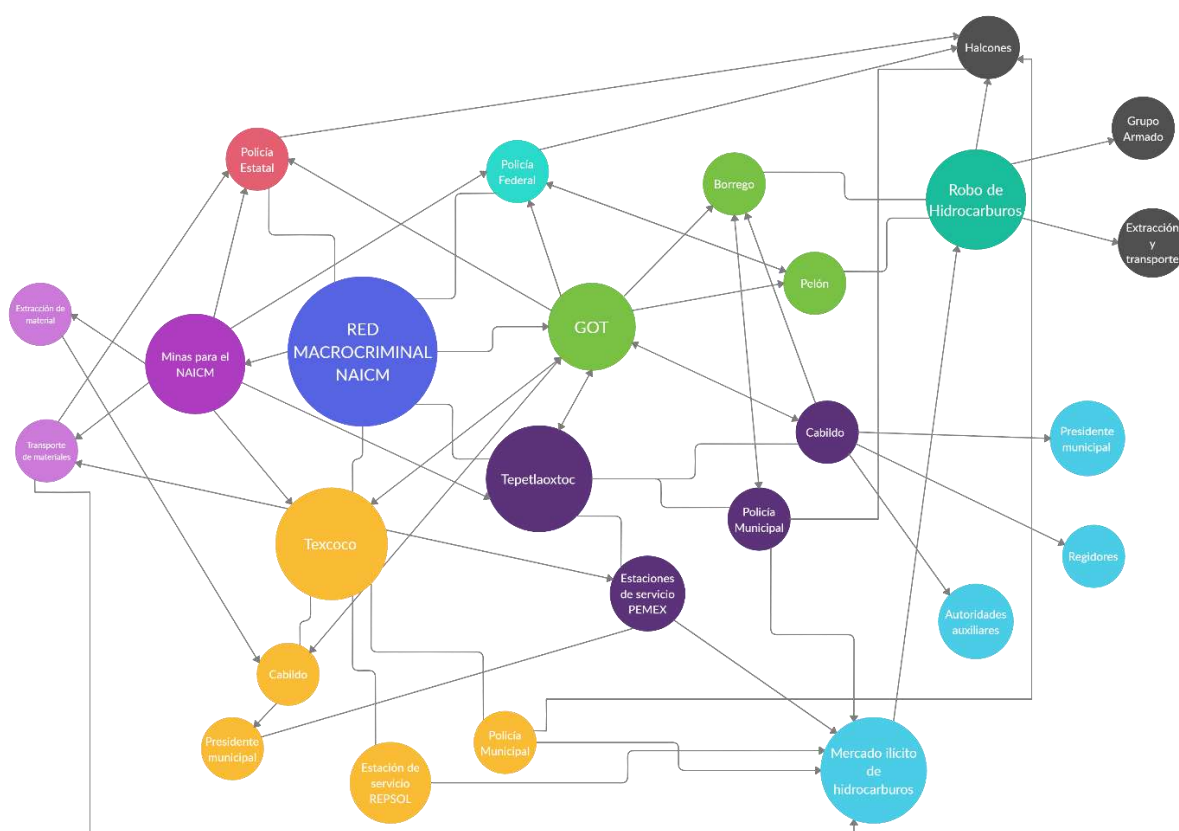
Situación que se revirtió a partir de la construcción del NAICM, cuando las empresas mineras y transportistas cobraron relevancia en la zona y se convirtieron en los principales clientes del GOT, pasando de la distribución micro a la distribución macro.

Para que este proceso fuese posible, fue necesario introducir a los altos mandos de Tepetlaoxtoc, pues hasta 2014, sólo un par de policías estaban dentro de la “nómina” (Informante N, 2020); fue hasta 2015, donde el GOT comenzó a incrementar sus recursos y operaciones, que pudieron afianzar una relación con este municipio, otorgando un soborno semanal de un millón de pesos al rango político más alto, incorporándose así a la red previamente pactada con las autoridades texcocanas, que, dicho sea de paso, recibían un soborno de millón y medio de pesos semanalmente (Informante N, 2020). De igual manera, contaban con el apoyo de los policías estatales encargados de la zona, así como agentes federales, quienes además de brindar seguridad, fungían como “halcones”, comunicando el cruce de militares y patrullas de PEMEX, tal como lo documentó Grupo Imagen, captando una pipa extrayendo combustible de manera ilícita, que posteriormente fue trasladada a las afueras de la puerta 7 del NAICM para su venta al menudeo a los transportistas de material, donde a menos de 20 metros se encontraban diversas patrullas estatales y federales, sin que este hecho tuviera repercusión, además lograron entrevistar a un miembro del GOT, el cual relató lo siguiente:

No hay bronca. Todo está comprado aquí. Hasta Texcoco te puedo librar todo el pedo. Aquí la municipal, estatal y la Federal, todo está comprado. **Aquí no hay bronca, aquí está todo comprado.** (Jiménez, 2018)

Tras la renovación de gobiernos municipales en 2015, la red macrocriminal surgida a partir de la construcción del NAICM continuó funcionando sin cambios drásticos, ya que, en principio, los nuevos presidentes municipales pertenecían a las corrientes políticas de sus predecesores, lo cual mantuvo los pactos entre el GOT, las empresas mineras y los municipios (véase figura 18).

Figura 18. Red de macrocriminalidad NAICM en 2017



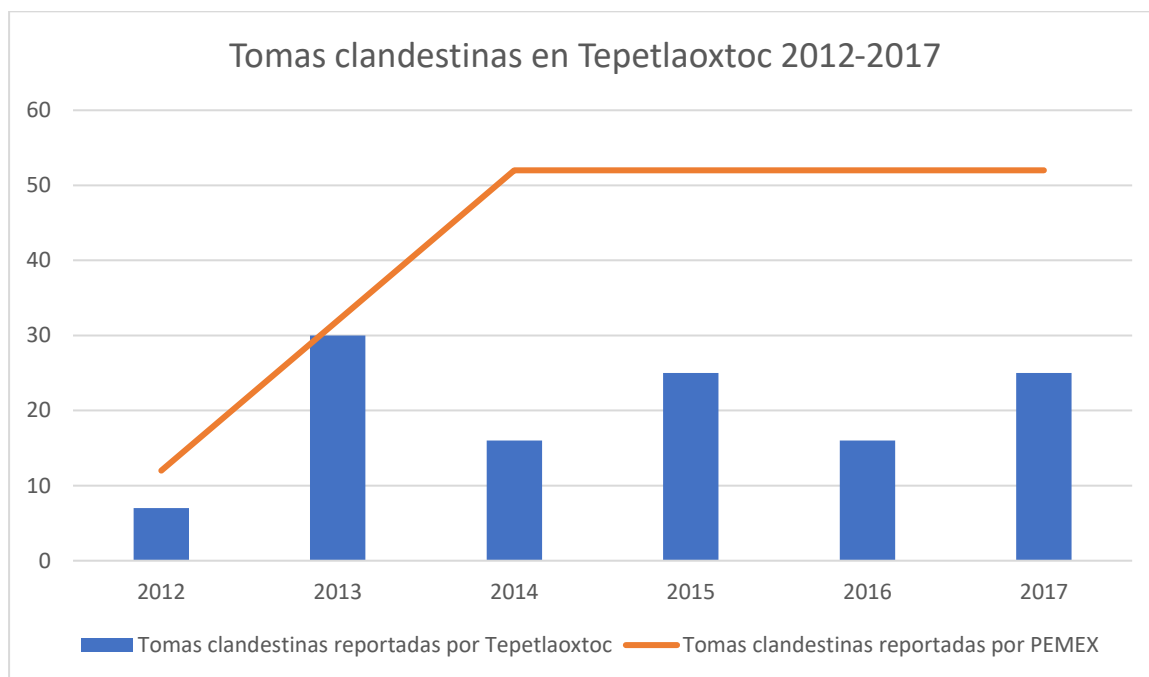
Fuente: Elaboración propia con base en Informante N, 2020

Esto se vio reflejado en la disminución de los reportes municipales de tomas clandestinas en Tepetlaoxtoc<sup>25</sup>, ya que, según el Informante N, los agentes de PEMEX encontraban por lo menos una toma clandestina por semana, es decir, 52 tomas anuales, sin embargo, las autoridades municipales reportaban menos del

<sup>25</sup> Hasta 2016, Texcoco no contaba con ductos de PEMEX

50% como se observa en la figura 19, pasando de ser el segundo municipio con más tomas aseguradas del Estado de México en 2012 al lugar catorce en 2017 (GESM, 2018).

Figura 19. Tomas clandestinas reportadas por el municipio de Tepetlaoxtoc 2012-2017



Fuente: Elaboración propia con base en GESM, 2018 e Informante N, 2020

De esta manera, la red macrocriminal logró desviar la atención de las autoridades estatales a los municipios de Otumba, Acolman, Ixtapaluca, Atlacomulco y Teotihuacan, donde continuamente se realizaban operativos para combatir el robo de hidrocarburos (Ramos, 2018; La Silla Rota, 2018; Alarcón, 2018), no obstante, la seguridad de PEMEX continuaba con la vigilancia en la zona, por lo que constantemente se suscitaban enfrentamientos con el GOT.

Es así como, a partir de la falta de regulación -procedente de la demanda explícita de impunidad- en la oferta de recursos naturales y su subsecuente traslado, transformó al GOT de un grupo criminal local, a uno de los cárteles con mayor presencia en el Estado de México, cuya expansión, armamento y recursos económicos aumentaban exponencialmente.

Sin embargo, la renovación de la presidencia de la república amenazaría la existencia de algunos entes que integran esta red de macrocriminalidad, pues durante la campaña, el entonces candidato Obrador, prometió el cese de la construcción del NAICM, lo que generaría un ambiente de incertidumbre que derivó en la fragmentación del GOT, el repunte de la violencia en la zona, así como los integrantes de la red de macrocriminalidad, los cuales se describen en el apartado siguiente.

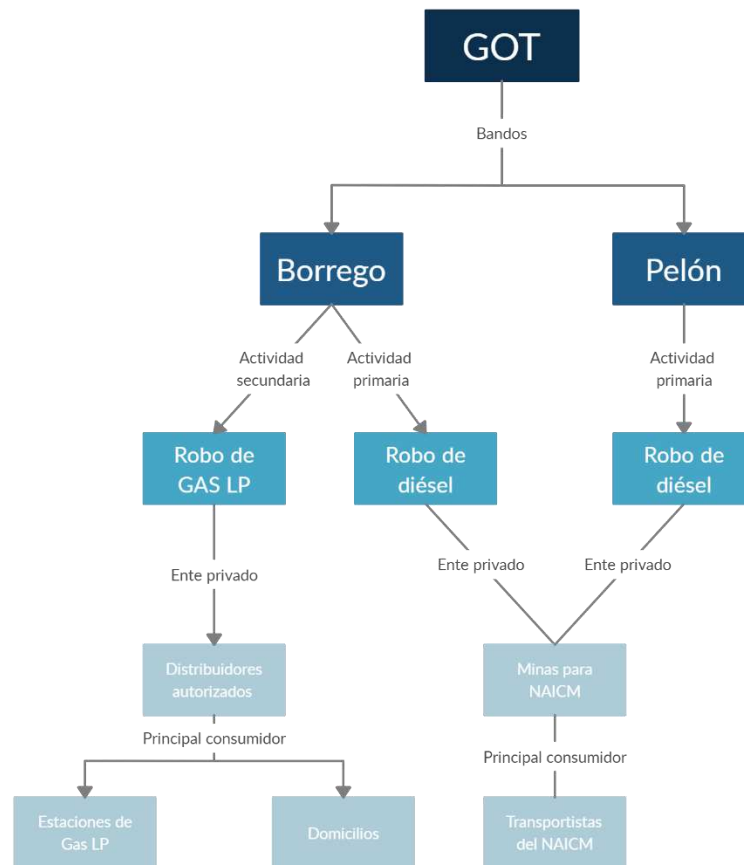
### **3.3 La cancelación del NAICM en Texcoco y sus efectos a la seguridad pública**

El 30 de marzo de 2018 comenzaron las campañas electorales de los candidatos a la presidencia de la república, siendo Andrés Manuel López Obrador quien abanderaba la disputa, permitiéndole manejar la agenda mediática durante ese periodo, cuestión que aprovechó para ratificar en repetidas ocasiones su oposición contra la construcción del NAICM en Texcoco, afirmando: “el proyecto se suspenderá el primer día de mi mandato” (López A. , 2018).

Estas declaraciones sumadas a la casi inminente victoria de Obrador hicieron que muchos de los transportistas foráneos regresaran a sus estados de origen, disminuyendo drásticamente la circulación de tractocamiones en la zona (principales consumidores de diésel robado), cuestión que impactó a las operaciones del GOT, derivando en la fragmentación de este, por un lado, se encontraba la fracción del “Pelón” (primo del Borrego), conformada principalmente por familiares cercanos (Informante N, 2020), los cuales continuaron dedicándose única y exclusivamente a la sustracción de diésel.

Por otro lado, se desarrolló la fracción del “Borrego” (líder fundador del GOT), quien continuó al mando de la organización, el grupo armado y los halcones, sin embargo, la reducción en la demanda de diésel y gasolina ocasionó que incursionaran en el mercado del gas licuado de petróleo (GAS LP), cuya extracción, almacenamiento y distribución son más complejos, pues se necesitan tanques y maquinarias especializadas que solo el sector privado puede adquirir, es entonces que a la red macrocriminal se integra un nuevo sector empresarial (véase figura 20).

Figura 20. Fragmentación del GOT tras la inminente cancelación del NAICM



Fuente: Elaboración propia con base en Informante N, 2020

De tal manera, la fracción controlada por el Borrego logró diversificar sus ingresos en junio de 2018 (Informante N), dejando de depender exclusivamente de los transportistas del NAICM.

Una vez conocidos los resultados de las elecciones municipales y federales, comenzaron a cerrar las minas más relevantes de la zona, reduciendo drásticamente el mercado de la fracción del Pelón, obligándolo a buscar nuevas formas de financiamiento, siendo principalmente el robo automotriz y de Gas LP sus nuevas actividades, cuestión que molestó al Borrego comenzando una lucha interna por el control de la plaza (Informante N, 2020), donde participó activamente la policía

municipal de Tepetlaoxtoc, ejemplo de ello fue lo ocurrido en septiembre de 2018, cuando un grupo armado vinculado al Borrego, irrumpió en la cabecera municipal, secuestrando a 6 personas y matando a otra en el lugar, además de dejar trozos de animales con “amenazas” en la explanada municipal, sin que ningún policía interviniera, pese a que la comandancia se encuentra a 10 metros de lo acontecido. El anuncio oficial de la cancelación del NAICM en Texcoco decantó la batalla al bando del Borrego, pues el Pelón dejó de percibir ingresos de la venta de combustible, por lo cual no pudo cubrir la nómina de quienes lo protegían, siendo detenido en diciembre de 2018 (Gandaria, 2018), con ello, el GOT tuvo una reestructuración que incluyó a los entes estatales de Texcoco, ya que, a partir del primero de enero, tomó el cargo a la presidencia Sandra Falcon quien pertenecía a la misma corriente política que su antecesor, cuestión que ayudó a la permanencia de dicho municipio a la red.

Sin embargo, la llegada de la presidenta municipal de Tepetlaoxtoc, María Eva Bustamante, perteneciente al partido MORENA, modificó la estructura de la red de macrocriminalidad, pues según el Informante N “no quiso entrarle al jale”, es a partir de entonces que las detenciones y aseguramientos aumentaron en el municipio.

Aunado a la cancelación del NAICM en Texcoco, hubo otro hecho que modificó la estructura de la red, este fue el cierre de los ductos de PEMEX por más de 15 días, lo cual provocó el desabasto de combustible en más de 18 estados del país, esta situación orilló al GOT a dedicarse únicamente al robo de Gas LP, por lo que, con el apoyo del municipio de Texcoco, adquirieron una concesión para construir una estación de servicio en la entrada de la comunidad de San Jerónimo Amanalco (Informante N, 2020), la cual, además de ocuparse como empresa fachada para evitar detenciones, surtía a otras distribuidoras de gas, tal como lo documentó el municipio de Tepetlaoxtoc tras asegurar en una mina de tezontle -donde se extraía material para la construcción del NAICM- a 12 pipas de Gas LP con cromáticas de distintas empresas de la zona (véase figura 21) (Seguridad y Justicia, 2019).

Figura 21. Robo de Gas LP en Tepetlaoxtoc 2019



Fuente: Seguridad y Justicia, 2019

En síntesis, puede observarse que la extracción minera se transformó, pasó de ser la principal actividad legal vinculada a la construcción del NAICM a un factor real de poder, donde, la impunidad, la explotación laboral y la vinculación con entes estatales y el crimen organizado la convirtieron en el eslabón necesario para la formación de la red macrocriminal. Cuestión que se vio reflejada en el grupo delincuencia que predominó en la zona (el GOT), pues aprovechó el aumento en la demanda de hidrocarburos (que trajo consigo el sector minero) para apoderarse de la comercialización ilegal de estos, generando grandes cantidades de dinero, permitiendo ampliar sus recursos políticos.



Dicha cuestión se vio reflejada en la expansión de vínculos con entes estatales, llegando a algunos de los rangos más altos en la esfera pública federal, así como la captación de estructuras municipales enteras.

Además, esta red de macrocriminalidad, desarrollada a partir de la construcción del NAICM es sumamente flexible, pues todos los nodos pueden suplirse, ejemplo de ello fue la desaparición del sector minero en la zona, el cual se desarticuló por completo tras la cancelación de las obras, siendo suplantado por la comercialización de Gas LP, ya que este mantiene un mercado fijo que no está sujeto a un megaproyecto. Lo mismo sucedió con los entes estatales del municipio de Tepetlaoxtoc tras su retiro de la red, fueron suplantados por el entramado institucional de Texcoco, quien además de protección, asesoraba a los altos mandos del GOT para evitar que fuesen arrestados.

## **Capítulo IV.- Conclusiones**

En términos metodológicos, con la presente investigación se buscó dar respuesta a la siguiente pregunta: ¿Cómo impactó la falta de supervisión en los insumos utilizados para la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en la dinámica social de los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc?

La respuesta que aquí se ofrece está enfocada principalmente en las afectaciones a la seguridad pública, empero, es apenas una aproximación a la multiplicidad de cambios en las dinámicas sociales de la zona que se presentaron a partir del inicio de las obras.

Antes de iniciar la exposición de las conclusiones, es necesario hacer algunas consideraciones, la primera es que: las corrientes de análisis en las que se desarrolla la investigación fueron elegidas con base en los factores exógenos y endógenos que llevan a una persona a delinquir, tratando de dejar atrás la mirada economista que ha persistido en el análisis de la delincuencia, la segunda es que: debido a la multiplicidad de teorías en torno a la seguridad pública podrían existir distintas metodologías de análisis que abordasen otro tipo de delitos, dejando así una línea temporal que puede ser estudiada en un futuro.

Ahora bien, a partir de la metodología desarrollada por Daniel Vázquez se identificó la creación de una red de macrocriminalidad surgida a partir de la construcción del NAICM, en la que participaban empresas dedicadas a la minería y el transporte de materiales, así como un grupo criminal dedicado al robo, almacenamiento y venta - al mayoreo- de diésel, y la colaboración de agentes municipales, estatales y federales que brindaban protección a las empresas mineras y al crimen organizado, es decir, se observó la demanda explícita de impunidad, que para efectos de la presente investigación, es considerada como la mayor afectación a la seguridad pública en los municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc, pues a través de dicha red se permitió el ingreso de hidrocarburos robados a las instalaciones del NAICM, además de cometerse múltiples delitos como: el robo de hidrocarburos, homicidios, portación de armas de uso exclusivo del ejército, secuestros, entre otros, los cuales fueron amparados por las autoridades y financiados por el sector

minero, por lo que se concluye que la hipótesis plantada al inicio de la investigación se cumple, siendo el mercado minero generado por el NAICM el factor necesario para el comienzo de la red de macrocriminalidad.

De igual manera, es necesario destacar la flexibilidad de la red macrocriminal, que a pesar de haber desaparecido su principal fuente de ingresos logró remplazarlo con facilidad, esto representa un enorme reto para la seguridad pública, pues denota que cualquiera de los nodos es reemplazable, dicho de otra manera, para desmantelar la red no bastará que las autoridades aprendan a los altos mandos de la organización criminal, tendrá que realizar una reestructuración institucional para limpiar las corporaciones policiacas de los tres órdenes de gobierno, además de fortalecer los métodos de vigilancia y control de los hidrocarburos.

### **Recomendaciones**

Dentro de una investigación tan ambiciosa como esta, así como el contexto de extrema violencia que atraviesa el país, se desea el incremento estudios de caso donde la seguridad pública sea el principal eje de estudio; por lo que se recomienda a futuros lectores comparar las distintas teorías sobre los fenómenos delincuenciales, con el fin de buscar soluciones eficaces para erradicar la corrupción, impunidad y violencia que ha sumergido a México durante tanto tiempo.

Otra recomendación es incluir nuevos modelos cognitivos a los aquí presentes, con el fin de conocer a fondo los distintos matices y recursos que rodean los macroproyectos.

## Bibliografía

- Aguilar, G. (05 de febrero de 2015). *Rectifican proyecto de traslado de gas natural en zona de Texcoco*. Obtenido de Quadratín Edomex: <https://edomex.quadratin.com.mx/Rectifican-proyecto-de-traslado-de-gas-natural-en-zona-de-Texcoco/>
- Aguirre, M. (8 de noviembre de 2019). *MEXICO, TASA DE HOMICIDIOS POR 100 MIL HABITANTES DESDE 1931 A 2018*. Obtenido de México Magico : <http://www.mexicomaxico.org/Voto/Homicidios100M.htm>
- AICM. (2 de diciembre de 2015). *Breve historia, ANTECEDENTES HISTÓRICOS*. Obtenido de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>
- Alcocer, M. (2016). *Profesionalización y capacitación de elementos de la policía federal en*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Alzaga, I. (26 de enero de 2019). *Pemex: "huachicoleros" roban 147 mil mdp entre 2016 y 2018*. Obtenido de MILENIO: <https://www.milenio.com/policia/pemex-huachicoleros-robaron-147-mil-mdp#:~:text=Para%20el%20a%C3%B1o%20siguiente%2C%202017,30%20mil%20millones%20de%20pesos.>
- Anguiano, A. (2014). Calderón, aprendiz de brujo o la guerra como escape. *Región y Sociedad*, 285-301.
- Ansuategui, F. J. (1998). El concepto de poder en Spinoza: Individuo y Estado. *Revista de Estudios Políticos*, 123-151.
- Barragán, D. (3 de mayo de 2018). *60 minas de piedra para el NAIM arrancan vida en Tepetlaoxtoc, con la venia federal y de Edomex*. Obtenido de Sin Embargo: <https://www.sinembargo.mx/03-05-2018/3414395>
- Barragán, S. (9 de diciembre de 2018). *Sindicato manipulado desde GACM controló negocio multimillonario de aeropuerto en Texcoco*. Obtenido de AristeguiNOTICIAS: <https://aristeguinoticias.com/0912/mexico/sindicato-manipulado-desde-gacm-controlo-negocio-multimillonario-de-aeropuerto-en-tescoco/>
- Camacho, D. (2019). La historia como arma de lucha. *El Desarrollo rural desde la mirada local*, 23-41.
- Camacho, Z. (18 de abril de 2017). *Crimen organizado: negocios globales de 2.2 billones de dólares*. Obtenido de Contralinea: <https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2017/04/18/crimen-organizado-negocios-globales-de-2-2-billones-de-dolares/>
- Capron, G., & Zamorano, C. (2010). Retos de la privatización de la seguridad. *CIUDADES*, 2-9.
- CentroProdh. (2012). *Atenco: 6 años de imputindad, de resustecia*. México: Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez A.C.

- CNNExpansión. (22 de Enero de 2015). *La construcción del nuevo aeropuerto inicia en febrero*.  
Obtenido de Expansión: <https://expansion.mx/economia/2015/01/22/la-construccion-del-nuevo-aeropuerto-inicia-en-febrero>
- CONAGUA. (2012). *Libro Blanco CONAGUA-07: Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT)*. México: Comisión Nacional del Agua.
- Córdova, F. (21 de agosto de 2018). *El impacto ambiental del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Obtenido de NEXOS: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2035>
- Cruz, N. (8 de febrero de 2019). *En 2018, récord de 14mil 910 tomas clandestinas*. Obtenido de El Universal: <https://www.eluniversal.com.mx/carera/en-2018-record-de-14-mil-910-tomas-clandestinas>
- De la Peña, M. A. (11 de Marzo de 2016). *Robo de hidrocarburos en México genera ganancias por US\$1.177 millones anuales a delincuencia*. Obtenido de América economía: <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/robo-de-hidrocarburos-en-mexico-genera-ganancias-por-us1177-millones-anuales-del>
- De la Rosa, A. (6 de enero de 2019). *El AICM movilizó durante 2018 la histórica cifra de 47 millones 674 mil 115 pasajeros, lo que representó un incremento del 6.6% con respecto al año previo*. Obtenido de El Economista: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/AICM-logro-en-2018-nuevo-record-de-trafico-pese-a-saturacion-20190106-0067.html>
- De La Rosa, A. (15 de febrero de 2019). *NAIM concluyó su historia con avance de 32.45% y 517 contratos*. Obtenido de EL ECONOMISTA: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/NAIM-concluyo-su-historia-con-avance-de-32.45-y-517-contratos-20190215-0025.html>
- Domínguez, 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. *Políticas Públicas*, 87-105.
- EL ECONOMISTA. (12 de enero de 2016). *Hasta 25 años de cárcel por robo de hidrocarburos*. Obtenido de El Economista: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Hasta-25-anos-de-carcel-por-robo-de-hidrocarburos-20160112-0160.html>
- El Universal. (21 de abril de 2015). *El suelo del NAICM es un reto de ingeniería, asegura la UNAM*. Obtenido de EL UNIVERSAL: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/carera/2015/04/21/el-suelo-del-naicm-es-un-reto-de-ingenieria-asegura-la-unam>
- Escalante, F. (1 de Septiembre de 2009). *Homicidios 1990-2007*. Obtenido de NEXOS: <https://www.nexos.com.mx/?p=13270>
- EXCELSIOR. (9 de diciembre de 2010). *Robo de hidrocarburos ya es delito grave*. Obtenido de EXCELSIOR digital: <https://www.excelsior.com.mx/node/695452>
- Flores, C. (2013). *El Estado en crisis: crimen organizado y política. Desafíos para la consolidación democrática*. México: CIESAS.

- Flores, J. (2018). *EVIDENCIAS TÉCNICAS, AMBIENTALES Y SOCIALES DEL IMPACTO NEGATIVO DEL PROYECTO DE DESARROLLO DEL NAICM Y SU AEROTRÓPOLIS ASOCIADA EN LA VIDA Y DERECHOS HUMANOS DE LOS HABITANTES DE LA CUENCA DE MÉXICO*. México: UNAM.
- Gallego, G. (2003). Sobre el monopolio legítimo de la violencia. *Nuevo foro penal* N°63, 72-120.
- Gandaria, M. (27 de diciembre de 2018). *Detienen a líder huachicolero del Estado de México*. Obtenido de El Sol de México: <https://www.elsoldemexico.com.mx/republica/justicia/lider-huachicolero-detenido-estado-de-mexico-militares-erick-gabriel-2851088.html>
- García, S. (2002). En torno a la seguridad pública. Desarrollo penal y evolución del delito. *UNAM*, 81.
- Garduño, E. C. (13 de Julio de 2014). *El camino que lleva a delinquir*. Obtenido de Milenio: <https://www.milenio.com/opinion/eduardo-garduno-campa/adn-mexiquense/el-camino-que-lleva-a-delinquir>
- GESM. (2018). *Tomas clandestinas localizadas, desglosadas por Estado y Municipio desde el año 2001 al 2018 (25 de abril)*. México: Gerencia de Estrategia y Sistemas de Seguridad y Monitoreo .
- González, B. (10 de septiembre de 2018). *Extracción del Tezontle en zona de Nuevo Aeropuerto y su impacto ambiental*. Obtenido de El Universal: <https://www.eluniversal.com.mx/ciencia-y-salud/ciencia/extraccion-del-tezontle-en-zona-de-nuevo-aeropuerto-y-su-impacto-ambiental>
- González, R. (2013). Planes Maestros como herramienta de gestión de Megaproyectos de Diseño Urbano liderados por el Estado y ejecutados por el sector privado. *Portal Bicentenario*, 66-76.
- Gonzalez, J. (31 de marzo de 1976). El Aeropuerto del DF es Ineficiente. *El Sol de México*, pág. 14.
- González, J. (2002). La seguridad pública en México. *Revista Jurídica de la UNAM*, 125-135.
- Grajales, S. (2010). *La memoria de la lucha por la tierra: hacia la comprensión del sujeto y del movimiento atenuense*. México: Desarrollo Rural, UAMX.
- Grez, A. (12 de octubre de 2018). *Hidrocarburos decomisados y personas detenidas en el Estado de México durante 2018*. Obtenido de El Liberal Metropolitano: <https://liberalmetropolitanomx.com/2018/10/12/hidrocarburos-decomisados-y-personas-detenido-en-el-estado-de-mexico-durante-2018/>
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. (2018). *Actualización del Plan Maestro del NAICM; RESUMEN EJECUTIVO*. México: Grupo Aeroportuario.
- Hobbes, T. (2017). *Leviatán o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil*. México: Porrúa.
- Itriago, D. (2009). *Contra la "Maldición de los Recursos Naturales"*. Italia: Oxfam Internacional.

- Jiménez, C. (24 de septiembre de 2018). *En Texcoco la policía municipal, federal... están compradas: huachicolero*. Obtenido de EXCELSIOR: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/en-texcoco-la-policia-municipal-federal-estan-compradas-huachicolero/1267082>
- Kuri, E. (2010). El movimiento social de Atenco: experiencia y construcción de sentido. *Andamios*, 321-345.
- Latinobarómetro. (Febrero de 2020). *Informes Anuales 2016-2019*. Obtenido de Latinobarómetro: <http://www.latinobarometro.org/latContents.jsp>
- Lázaro, J. (5 de abril de 2018). *Pagan poco para transportar materiales a obras del NAICM*. Obtenido de La Silla Rota: <https://lasillarota.com/nuevo-aeropuerto-transporte-material-obras-bajo-precio-naicm/214994>
- Llano, M., & Flores, C. (2017). *Ductos, ¿por dónde circulan los hidrocarburos en México?[mapa]. Escala 1:3,500,000*. México: CartoCrítica/Fundación Heinrich Böll.
- Loo, E. (2007). *La paradorja del miedo: transparencia o amoralidad*. Panamá: Independiente.
- López, A. (2018). *Cancelación de Aeropuerto de Texcoco es el primer paso para evitar la corrupción: AMLO - Las Noticias*. Obtenido de Noticieros Televisa: <https://www.youtube.com/watch?v=yRcQbZ1PBDA&t=37s>
- López, E. (2011). Las fuerzas armadas en las calles. *dfensor: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal*, 6-8.
- Lupsha, P. (2009). *Transnational Organized Crime versus the Nation-State*. Estados Unidos: The Logic.
- Marcano, E. (18 de mayo de 2017). *La técnica más común del robo de combustible*. Obtenido de Manufactura.mx: <https://manufactura.mx/energia/2017/05/19/la-tecnica-mas-comun-del-robo-de-combustible>
- Martínez, C. (9 de mayo de 2017). *9 datos para entender el problema del robo de gasolina en México*. Obtenido de Expansión: <https://expansion.mx/economia/2017/05/09/9-datos-para-entender-el-problema-de-robo-de-gasolina-en-mexico>
- Medina, 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)*. México: Posgrado de Desarrollo rural.
- Menéndez, C. (22 de enero de 2015). *¿Qué tan sustentable será el Nuevo Aeropuerto de la CDMX?* Obtenido de Animal Político: <https://www.animalpolitico.com/inteligencia-publica/que-tan-sustentable-sera-el-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx/>
- Miranda, F. (12 de julio de 2017). *Mudan flora y fauna del polígono del NAICM*. Obtenido de MILENIO: <https://www.milenio.com/estados/mudan-flora-y-fauna-del-poligono-del-naicm>

- Montalvo, T. (3 de febrero de 2017). *Así evolucionó el robo de combustible en México hasta provocar pérdidas millonarias*. Obtenido de AnimalPolítico: <https://www.animalpolitico.com/2017/02/robo-combustible-mexico/>
- Montero, J. I. (22 de noviembre de 2018). *Expansión del robo de combustible en México: de actividad delictiva a fenómeno criminal*. Obtenido de Instituto Español de Estudios Estratégicos: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2018/DIEEE0119\\_2018JIGMON-Mexico.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEE0119_2018JIGMON-Mexico.pdf)
- Moreno, S. (2018). *En contexto: El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Murakami, I. (11 de Enero de 2019). *Las cifras del robo de combustible en México*. Obtenido de INFORMADOR.MX: <https://www.informador.mx/mexico/Las-cifras-del-robo-de-combustible-en-Mexico-20190110-0112.html>
- Nieves, M. (2014). Actores en Movimiento(s): prácticas sociales, movilización comunitaria y procesos de cambio en el mundo rural. *Chapingo*, 63-81.
- North, D. (2014). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- NvoAeropuertoMx. (Julio de 2017). *Seguimiento de Obra - Junio 2017*. Obtenido de [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=182&v=yQPPWKKD2vQ&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?time_continue=182&v=yQPPWKKD2vQ&feature=emb_title)
- Orrego, C. (1999). Corrupción: Modelos y Factores Determinantes. *Revista ciencia política volumen XX*, 96-124.
- Ortega, A. (28 de Noviembre de 2018). *Violencia y corrupción, los dos grandes pendientes de Peña Nieto*. Obtenido de Expansión Política: <https://politica.expansion.mx/presidencia/2018/11/30/findesexenio-violencia-y-corrupcion-los-dos-grandes-pendientes-de-pena-nieto>
- PEMEX. (2018). *Reporte de tomas clandestinas en 2018*. México: PEMEX.
- Peña, E. (25 de junio de 2014). *Ampliación de la Carretera Texcoco-Calpulalpan*. Obtenido de Secretaría de Comunicaciones y Transportes: <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/ampliacion-de-la-carretera-texcoco-calpulalpan/>
- Peralta, F. (24 de enero de 2019). *Estado de México se encuentra en cuarto lugar nacional en robo de combustible*. Obtenido de El Gráfico: <https://www.elgrafico.mx/al-dia/estado-de-mexico-se-encuentra-en-cuarto-lugar-nacional-en-robo-de-combustible>
- Pérez, D. (3 de noviembre de 2016). *Esto costaba la gasolina hace 20 años*. Obtenido de Atracción260.com: <https://www.atraccion360.com/precio-de-las-gasolin-as-en-mexico-aumentos-historicos>



- Plan Nacional de Desarrollo. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*. México: Gobierno Federal.
- Quintana, M. (15 de septiembre de 2014). *NAICM SERÁ EL AEROPUERTO “MÁS SUSTENTABLE DEL PLANETA”*: FOSTER. Obtenido de T21mx: <http://t21.com.mx/aereo/2014/09/15/naicm-sera-aeropuerto-mas-sustentable-planeta-foster>
- Reporteros en Movimiento. (5 de noviembre de 2013). *Destituyen al jefe de la policía de Tepetlaoxtoc por no auxiliar a dos oficiales que fueron atacados por policías de Texcoco*. Obtenido de Reporteros en Movimiento: <https://reporterosenmovimiento.com/2013/11/05/destituyen-al-jefe-de-la-policia-de-tepetlaoxtoc-por-no-auxiliar-a-dos-oficiales-que-fueron-atacados-por-policias-de-texcoco/>
- Rodríguez, A. (2000). El presidencialismo en México. Las posibilidades de una historia. *HISTORIA Y POLÍTICA*, núm. 11 , 131-152.
- Rodríguez, J. (2013). SOBRE LA CORRUPCIÓN: UN ANÁLISIS MULTIDISCIPLINAR. *REVISTA DO DIREITO UNISC*, 110-168.
- Ruiz, M. (2015). *50 años Aeropuertos y Servicios Auxiliares*. México: Biblioteca Mexicana del Conocimiento.
- Salinas, J. (24 de junio de 2016). *Camiones de carga que van al nuevo AICM incrementan 300% accidentes*. Obtenido de La Jornada: <https://www.jornada.com.mx/2016/06/24/estados/030n2est>
- Sampieri, R. H. (2016). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill Education.
- San Juan, S. (27 de Enero de 2019). *Hay 16 municipios en riesgo al cruzarse con ductos de Pemex*. Obtenido de El sol de México: <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/valle-de-mexico/municipios-edomex-pemex-petroleo-gasolina-2977772.html>
- SCT. (2013). *RESUMEN EJECUTIVO DEL NAICM*. México: Gobierno Federal.
- SCT. (2019). *Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco*. México: Gobierno Federal.
- SEGOB. (10 de diciembre de 2015). *Antecedentes Semblanza de la DGCC*. Obtenido de SCT: <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>
- Seguridad y Justicia. (26 de junio de 2019). *Localizan 12 pipas y aseguran 26 mil litros de huachicol en Tepetlaoxtoc*. Obtenido de CONTRAPAPEL.COM.MX: <https://seguridadyjusticia.com.mx/localizan-12-pipas-y-aseguran-26-mil-litros-de-huachicol-en-tepetlaoxtoc-e3TQ2NzU1e3g.html>
- SEMARNAT. (2017). *Libro Blanco de la Evaluación de Impacto Ambiental y el Cambio de Uso de Suelo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y las obras asociadas de la CONAGUA y la SCT*. México: Gobierno Federal.

- Tello, C. (2007). *Estado y Desarrollo Económico; México 1920-2006*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Terrones, M. (2012). FORMAS DE RESISTENCIA DEL FRENTE DE PUEBLOS EN DEFENSA DE LA TIERRA ANTE LAS ESTRATEGIAS DE DESPOJO DEL SISTEMA CAPITALISTA. *Desarrollo Rural*, 1-179.
- Valdez, A. (2000). SEGURIDAD PUBLICA Y GOBERNABILIDAD: TEORIAS, RELACIONES Y APROXIMACIONES. *ESTUDIOS POLÍTICOS, NÚM. 24,,* 281-291.
- Vázquez, L. D. (2019). *Captura del Estado, Macrocriminalidad y Derechos Humanos*. México: Flacso.
- Vidal, G. (2008). La Teoría de la Elección Racional en las ciencias sociales. *Sociológica*, 221-236.
- Villalobos, A. (5 de septiembre de 2017). *El hundimiento del nuevo aeropuerto, otro negocio multimillonario*. Obtenido de Proceso:  
<https://www.eluniversal.com.mx/cartera/aeropuerto-de-la-cdmx-se-hunde-hasta-30-centimetros-por-ano>
- Weber, M. (2016). *La política como vocación*. Estados Unidos: Independent Publishing Platform.
- Zimbardo, P. (2008). *El efecto lucifer: el poqué de la maldad*. Estados Unidos: Grupo Planeta.

## **Anexos**

### **Anexo 1: Entrevista al doctor Luis Daniel Vázquez Valencia, investigador y experto en derechos humanos, así como de relaciones entre democracia, mercado y corrupción.**

#### **Guion de la entrevista al doctor Luis Daniel Vázquez Valencia, investigador y experto en derechos humanos, así como de relaciones entre democracia, mercado y corrupción.**

Hola, soy Fernando Bojorges Martínez, estudiante de la licenciatura de Política y Gestión Social de la Universidad Autónoma Metropolitana; el objetivo de la presente entrevista es recabar información sobre las interacciones entre gobierno, empresas y grupos delincuenciales, con el fin de establecer un vínculo entre las redes de macrocriminalidad surgidas en los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc, y la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Dicha información se interpretará en el trabajo de tesina que actualmente me encuentro realizando, el cual lleva por nombre *“Las afectaciones a la seguridad pública de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, en los Municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc”*.

Nota: Dada la realidad actual, existen restricciones para realizar esta entrevista de manera presencial, por lo que se propone llevarse a cabo mediante las diversas plataformas digitales disponibles.

Fecha: 29 de mayo del 2020

Duración aproximada: 30 minutos.

Agradezco su participación en la presente investigación; para mí entrevistarlo, es un factor clave, ya que a partir de lo planteado en su libro *“Captura del Estado, macrocriminalidad y derechos humanos”*, definí el marco teórico con el cual pretendo vincular la inseguridad con las redes criminales surgidas a partir de la construcción del NAICM.

Preguntas:

1.- ¿Cómo surge la idea de trabajar la interacción de la corrupción, la captura estatal y los derechos humanos?

R= Desde 2014 me metí a estudiar los derechos humanos, esto por a raíz de lo acontecido con los estudiantes normalistas de Ayotzinapa y la casa blanca.

2.- ¿Cómo identificar la existencia de una red de macrocriminalidad?

R= Cuando es imperceptible la interacción de los entes estatales, empresariales y el crimen organizado.

3.- ¿De qué manera la corrupción es un detonante para la inseguridad pública?

R= No existe “la corrupción”, si no que tenemos distintos tipos de corrupción, hay un libro que se llama “Los Derechos Humanos y la Corrupción”, donde encontramos muchos de ellos: está la captura estatal por un lado, que sería lo que más se acerca a una red de macrocriminalidad, pero tienes también otras expresiones de corrupción como lo es el soborno, la extorsión, el nepotismo, la precarización, la puerta giratoria... en fin, hay muchas expresiones de corrupción.

Bajo esa lógica, de la misma forma que no es tan sencillo establecer una sola relación entre la corrupción y violaciones a derechos humanos, sino que hay muchas relaciones (tantas como tipos de corrupción hay), porque una cosa es como la captura genera violaciones a los derechos humanos, otra es como las relaciones de los sobornos generan violaciones a los derechos humanos, otra es como el nepotismo o la puerta giratoria generan violaciones a los derechos humanos. En cada cosa vas a tener relaciones distintas.

En ese caso es más o menos parecido, lo que debes meter como una variable intermediadora es la impunidad, porque la principal relación entre corrupción y seguridad pública, es aquella corrupción que te genera impunidad, entonces, lo que puede suceder... es que al tener varios procesos de corrupción que impulsan la impunidad comienza el deterioro en materia de seguridad pública, porque los criminales saben que pueden hacer lo que ellos quieran (robos, homicidios,

desapariciones, o cualquiera de las peores violaciones a los derechos humanos), al saber que se va a quedar impune lo que realicen.

El tipo de corrupción que puede generar el proceso de impunidad que sirven como patrones estructurales para el aumento de la inseguridad.

Una fiscalía, puede ser capturada desde abajo, cuando los servidores públicos que trabajan ahí tienen como principal incentivo la obtención de tasas de ganancias personales, en lugar de procurar justicia.

Desde abajo la corrupción aparece en forma de extorsión y de soborno, la impunidad en el medio y arriba aparece en forma de captura, que se refleja en el aumento a la inseguridad.

4.- ¿Cuáles son los recursos políticos de la delincuencia organizada y cómo pueden vincularse con las empresas?

R= Hay recursos políticos que son evidentes, cada actor, por su propia ontología, tiene recursos políticos específicos, cuando piensas en crimen organizado, es la violencia es su recurso inmediato e inherente, en cambio, cuando piensas en una empresa, es la capacidad económica (invertir o no invertir), sin embargo, ambos diversifican sus recursos políticos, eso solo te lo dará el trabajo en campo.

5.- ¿Consideras que hubo un cambio la dinámica social en la zona a partir de la construcción del NAICM?

R= Junto con la inversión, generaron fuentes de empleo en forma de explotación (por los bajos salarios), eso y otras acciones modificaron la dinámica social.

6.- ¿Por qué prevalecen esas redes de macrocriminalidad a pesar de la cancelación de la construcción del NAICM?

R= Porque la violencia tiene su propia dinámica.

Una cosa cuando puedes arrancar procesos de violencia cuando tienes, por ejemplo la maldición de los recursos y la extracción de palma, de diamante, o en este caso

la extracción de tezontle se agote, el problema es que ya tuviste toda una **reconversión comunitaria**, es decir, esa comunidad ya se organizó en torno a la violencia, y no es que vayan a desaparecer las bandas criminales, de hecho, lo más seguro es que se hayan diversificado (que ya tengan otras formas de extracción económica. Entonces, lo lógico es que se mantengan porque ya hubo una reconversión, siendo este el principal desafío para lograr la paz.

7.- ¿Qué políticas públicas se podrían implementar para combatir esas redes?

R= Ni siquiera es que tengas a grandes capos dentro de la fiscalía si no es que, el lío más bien, la fiscalía tiene una cultura organizacional propia de la corrupción.

Cada uno de los distintos hilos o de los distintos procesos que tienes dentro del sistema de justicia, cada uno va a tener un precio.

Para iniciar el proceso de construcción de paz es necesario crear un organismo autónomo “comisión de la verdad” donde se investigue a fondo a los entes estatales y todos aquellos delitos de alto impacto.

Algún comentario adicional que desee añadir.

Gracias.

**Anexo 2: Entrevista a un exmiembro de un grupo delincencial de la zona, dedicado a la extracción y venta de hidrocarburo. (Informante N)**

**Guion de la entrevista a un exmiembro de un grupo delincencial de la zona, dedicado a la extracción y venta de hidrocarburo.**

Hola, soy Fernando Bojorges Martínez, estudiante de la licenciatura de Política y Gestión Social de la Universidad Autónoma Metropolitana; el objetivo de la presente entrevista es recabar información sobre las interacciones entre gobierno, empresas y grupos delincuenciales, con el fin de establecer un vínculo entre las redes de macrocriminalidad surgidas en los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc, y la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Dicha información se interpretará en el trabajo de tesina que actualmente me encuentro realizando, el cual lleva por nombre *“Las afectaciones a la seguridad pública de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, en los Municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc”*.

Nota: Dada la realidad actual, existen restricciones para realizar esta entrevista de manera presencial, por lo que se propone llevarse a cabo mediante las diversas plataformas digitales disponibles.

Agradezco su participación en la presente investigación; para mí entrevistarlo, es un factor clave, ya que a partir de su testimonio vincularé la construcción del NAICM con el aumento en la inseguridad de los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc.

Fecha 30 de mayo del 2020

Duración de la entrevista: 30 minutos

Preguntas:

1.- ¿Cómo surgió el grupo delincencial?

R= El grupo se empezó a armar por una cabecilla aquí de Texcoco, le dicen Borrego y él maneja lo que es gas, gasolina, diésel, todos los hidrocarburos, de ahí siguen

sus hermanos (que son los segundos al mando), de ahí siguen los choferes y los chalanos.

Ya lleva rato que surgió, unos 10 años de eso, cuando el Borrego era parte de la Familia Michoacana y ellos desde entonces se dedicaron al robo de hidrocarburos.

No te puedo decir cuántos éramos, pero fácilmente participamos más de 50 personas trabajando en la extracción, y venta de lo robado

2.- ¿De qué manera afectó el inicio de la construcción del NAICM en su grupo delincriminal?

R= Sí, desde que empezó la construcción, el número de camiones aumentó y empezamos a vender más y así pudimos expandirnos a más lugares,

3.- ¿Cuáles eran sus principales actividades?

R= Nos dedicamos a la perforación de ductos, robo de hidrocarburos y comercialización de los mismos.

4.- ¿Con qué recursos contaban?

R= Al mes no te puedo decir cuánto ganamos, pero al día manejaban entre 2 millones o 3, el pago era según tus actividades, los choferes ganaban 5,000 a la semana, los chalanos 2,500 y los halcones entre 5 y 6 varos (de 5,000 a 6,000 pesos).

Al día sacábamos entre 6 y 7 pipas de diésel (con capacidad de 40,000 litros) y de gas sacábamos en una noche lo que era, 3 botes (60,000 litros) y unas 7-8 salchichas de (40,000 litros), también surtíamos a estaciones de gas, pipas locales, a 3 gasolineras de la zona que están sobre la carretera.

También amenazábamos a quien no le quisiera entrar y nos enfrentábamos constantemente a la banda de Calpulalpan.



5.- ¿Cuál era su trabajo dentro de la organización?

R= Chofer y repartidor

5.- ¿Tenían vínculos con el gobierno? En caso de tenerlos ¿Cuáles eran los vínculos con el gobierno y que tipo de gobierno?

R= Con los que manejan todo lo de las válvulas de PEMEX, con los que saben a qué hora meten la “barredora” a los ductos, en ese momento ellos nos indicaban cuantas horas teníamos para perforar y hacer la toma.

Todos los policías andaban en el negocio, federales, estatales, municipales, preventivos, uno que otro de PEMEX.

También le entraron al jale autoridades de Tepe (Tepetlaoxtoc), Texcoco, Chiconcuac, todos estaban organizados con esto... Los principales eran los presidentes municipales y los achichincles de los presidentes.

Los presidentes andaban más pegados a esto porque cada semana recibían su dinero, que era entre uno y uno y medio (millones de pesos semanalmente).

Solo trabajaba 3 o 4 días a la semana por las patrullas de PEMEX, pero a las autoridades no les importaba cuantos días nos tenían que cuidar, solamente nos pedían su dinero los lunes.

Cuando nos decomisaban una carga, nos esperábamos 10 días y con notas de la gasera que teníamos (y que nos ayudó a hacer el municipio de Texcoco) sacábamos las unidades y el combustible. Cuando era diésel o gasolina las camionetas, camiones y producto se daban por perdido, por decir, sí a nosotros nos quitaban 7 pipas de gas salen y más porque las pipas que utilizábamos eran de empresas grandes.

7.- ¿Quiénes eran los principales compradores de los productos que vendían? ¿Había una empresa o grupo que los compraban?

R= Los principales clientes eran camioneros, minas y casas de materiales, es decir, todo el entorno de la construcción. Solo una empresa de camiones que va al DF nos compraba, los demás eran de la construcción.

El gas lo vendíamos a domicilios, empresas grandes y a particulares.

8.- ¿Cómo afectó el cierre del NAICM a las actividades de la organización?

R= Nosotros seguimos vendiendo, pero ahora nos dedicamos al gas, el diésel tiene como año y medio que dejamos de vender (cuando cerró oficialmente el NAICM), además los de PEMEX ya mandan pipas a las gasolineras para que no les podamos vender.

Desea agregar algún comentario.

La ruta de lo que es los ductos de PEMEX, en realidad cruza lo que es San Pedro, San Andrés, baja por toda la breca, llega a lado de la papelera y de ahí cruza el río Papalotla que llega hasta Tolteca, de ahí pasa por lo que es “el Gavilán” y llega más o menos ahí por la feria del caballo, es el primer tubo amarillo que se ve a lo lejos, ese era nuestro principal punto de ordeña, de ahí empieza lechería y atraviesa por los pueblos.

El tubo viene de lo que es Calpulalpan, pero la neta ellos se dividían para ordeñar todo, lo que es donde está la virgen de piedra y a las minas, como 7 u 8 kilómetros a mano derecha para adentro, y ya en el monte de San Pedro era donde más surtíamos.

Los ductos los perforaba un herrero, ocupaba lo que era una punta de diamante y un roto martillo, también le inyectaban nitrógeno líquido para que el tubo no se calentara y no hubiera fugas, ellos conectaban lo que parece un niple al tubo y le echaban soldadura como si fuera plastilina, se esperaban unos 10 o 15 minutos a que según pegara, de ahí le echaban agua hasta que se consumía y después empezaban a soldar con puro soplete (es decir, las tomas clandestinas eran fijas).

Si los de PEMEX encuentran la toma ellos lo que hacen es:

Llegan con las plantas de soldar, le echan agua, cierran el ducto y le echan concreto y chapopote para que no puedan sacar de ahí.

¿A ustedes les cacharon una toma?

R= ¡Uhhhhhh! A nosotros nos cachaban una toma casi diario, ellos en la tarde las clausuraban y nosotros en la madrugada estábamos trabajando como si nada.

Entrábamos con unas 15, 20 camionetas a robar, también utilizábamos camiones pipas, de todo para que pudiéramos llevar más.

Y te digo la verdad, yo me salí porque viví cosas muy culeras ahí, nos balaceaban los de PEMEX y tenía que esconderme en las montañas, nos torturaban si hacíamos algo mal o nos decomisaban las cosas, espero no tenga que regresar nunca.

Antes de culminar es necesario destacar que lo proporcionado en la entrevista será utilizado para fines académicos. Gracias por su participación.

**Anexo 3: Entrevista a José Luis González Gómez, director municipal de Seguridad Pública del H. Ayuntamiento de Tepetlaoxtoc.**

**Guion de la entrevista a José Luis González Gómez, director municipal de Seguridad Pública del H. Ayuntamiento de Tepetlaoxtoc.**

Hola, soy Fernando Bojorges Martínez, estudiante de la licenciatura de Política y Gestión Social de la Universidad Autónoma Metropolitana; el objetivo de la presente entrevista es recabar información sobre las interacciones entre gobierno, empresas y grupos delincuenciales, con el fin de establecer un vínculo entre las redes de macrocriminalidad surgidas en los municipios de Texcoco y Tepetlaoxtoc, y la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Dicha información se interpretará en el trabajo de tesina que actualmente me encuentro realizando, el cual lleva por nombre *“Las afectaciones a la seguridad pública de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, en los Municipios de Texcoco de Mora y Tepetlaoxtoc”*.

Nota: Dada la realidad actual, existen restricciones para realizar esta entrevista de manera presencial, por lo que se propone llevarse a cabo mediante las diversas plataformas digitales disponibles.

Agradezco su participación en la presente investigación; para mí entrevistarlo, es un factor clave, ya que a partir de su testimonio vincularé la acciones del gobierno contra los índices delictivos de la zona.

Fecha 04 de junio del 2020

Duración de la entrevista: 30 minutos

Preguntas:

1.- ¿Qué acciones de seguridad pública se implementaron durante la construcción del NAICM?

R= Como antecedente te puedo decir que, a partir de esa construcción, en la comunidad y la superficie territorial del municipio se habilitaron bastantes minas,

eso como tal deterioró el ambiente, porque no todas las minas contaban con los permisos necesarios.

En materia de seguridad, a partir del 1 de enero del 2019, por ordenes de la presidenta municipal, se han estado implementando un operativo para revisar la vigencia de las minas, visitando más de 150 de ellas, donde afortunadamente la mayoría se encontraban desactivadas, ya que el ayuntamiento tuvo a bien solicitar a las empresas que contaran con la normatividad vigente, notificando su cancelación, más bien su cierre, quedando solo 10 minas activas.

2.- ¿Considera que las obras tuvieron algún impacto en la seguridad de la zona y como impactó en el municipio?

R= En cuestión regional si incrementó bastante el tráfico, pero la mayoría de los operadores son de la región, pero si incrementó la economía de la zona.

Incrementó el flujo de camiones de servicio pesado y varios de los caminos del municipio fueron destrozados por la circulación del peso

3.- ¿De qué manera respondió el municipio ante eso?

R= No te puedo decir, pero para mí yo si hubiera continuado con la construcción, a lo mejor si hubo otras cosas que pudiéramos cambiar.

4.- ¿Cuándo detuvieron las actividades en la construcción del NAICM cambió el comportamiento de la zona? ¿de qué manera?

R= Una vez que se detuvo la construcción, la mayoría de las minas dejó de funcionar, entonces, bajó el índice de circulación, entonces la seguridad se vio favorecida en ese sentido, ya no había reportes de movimientos a ciertas horas de la noche, a lo mejor atrajo en cierto momento a la delincuencia, a lo mejor en ese momento asaltaban a los operadores de las góndolas, o en las pensiones les robaban las baterías o las computadoras de las máquinas, en ese sentido la inseguridad disminuyó porque se cortó de golpe todo, ya no había esa rama laboral.

Cuando yo tomo esa función todos los delitos ya habían pasado afortunadamente.