

VII JORNADAS DE HISTORIA DE LA INDUSTRIA Y LOS SERVICIOS

“EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (NAIM)

DIVERSAS LECTURAS SOBRE SU CONSTRUCCIÓN”

PONENCIA PRESENTADA POR:

M. EN ARQ. JOSÉ CALDERÓN KLUCZYNSKI

FACULTAD DE ARQUITECTURA UNAM, MÉXICO

josecalderonk@yahoo.com.mx

Ponencia autorizada para su publicación

Resumen

Este proyecto fue uno de los más polémicos de la administración gubernamental del sexenio 2012-2018 no solo por la estulticia del mandatario mostrada durante su gestión sino por todos los desaciertos, omisiones, encubrimientos, improvisaciones, violencia y corrupción exhibida por parte del gobierno hacia sus gobernados. En el presente documento se analiza brevemente la gestión de este proyecto haciendo una sucinta relatoría de los hechos y las posturas basadas en la experiencia profesional, así como ejemplos de otros países y las lecciones aprendidas por parte de algunos especialistas en la materia. El presente documento fue resultado de entrevistas realizadas por el autor, analizando publicaciones puntuales sobre el tema de aeropuertos y recolectando información de notas periodísticas. Cabe mencionar que no siempre fueron compatibles ambas posturas.

Palabras clave: Aeropuerto, déficit, factibilidad, hidrología, sustentabilidad, sistema lacustre, operaciones, ríos, Texcoco.

Uno de los proyectos sexenales de la administración gubernamental pasada (2012-2018) fue el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), proyecto que fue polémico al igual que muchas de las acciones y decisiones tomadas por el Ejecutivo de la Nación.

Se argumenta que se cuenta con 21 años de aval para construir un nuevo aeropuerto debido a la supuesta saturación y obsolescencia de las instalaciones, contemplando que el nuevo aeropuerto estuviera cerca del actual aeropuerto actualmente en uso. (REFORMA/Negocios 26/04/2018). Sin embargo, el aval del actual aeropuerto cuenta con más de 50 años y hay propuestas para su mejoramiento y ampliación.

Debe hacerse hincapié en que son las líneas aéreas las que promueven la creación de los aeropuertos estableciendo las rutas, marcando los requerimientos de la relación tierra-aire (superficie y espacio aéreo), y son las líneas aéreas quienes construyen su propia terminal. Además lo que predomina en tales instalaciones son el número de operaciones y la cantidad de pasajeros que se atienden. Las negociaciones para la construcción de una nueva terminal aérea son privadas y en concordancia con los gobiernos, donde se establecen dos condiciones principales: 1) atender la demanda y 2) la factibilidad de realizar negocios con ganancias.

Muchos países cuentan con dos o más terminales aéreas para atender la demanda de vuelos, y el número de operaciones y los aeropuertos internacionales cuentan con centros distribuidores de vuelos conocidos como HUB (Hubspoke). Hay ciudades que cuentan con dos o más aeropuertos que son nacionales e internacionales teniendo como ejemplo Londres que cuenta con seis aeropuertos, Frankfurt con 2 aeropuertos, París con tres aeropuertos, Tokio con dos aeropuertos, Roma cuenta con dos aeropuertos, Buenos Aires cuenta con dos aeropuertos, Brasil cuenta con ocho aeropuertos y el estado de California en los E.U.A. cuenta con seis aeropuertos. Esto para ejemplificar que cada país y/o ciudad atiende sus demandas de manera específica, planificada y justificada.

EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM)

El actual aeropuerto de la ciudad de México tuvo sus orígenes en 1910 en los terrenos de la hacienda de Balbuena propiedad de la familia Braniff que ofrecía varias ventajas como la de estar cerca de la estación de ferrocarril de San Lázaro, los llanos libres de obstáculos y no se

requería inversión para utilizarlos ni permisos especiales por ser propiedad privada. El primer vuelo lo realizó el Sr. Alberto Braniff en 1910, a bordo de un biplano Voisin, siendo el primer vuelo aéreo de Latinoamérica. (Ruiz Romero-ASA, 2003:17-18). Es importante hacer notar que este vuelo fue pocos años después del histórico vuelo de los Hermanos Wright y un año después de la fundación de la primera línea aérea mundial, la Deutsche Luftschiffarts A.G. en Frankfurt que operaba globos dirigibles.

En el año de 1952, en los mismos llanos de Balbuena, se construyó el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, proyecto del despacho del Arquitecto Augusto H. Álvarez, siendo avalado para su funcionamiento desde ese entonces.



La Ciudad de México cuenta con un solo aeropuerto, el “Aeropuerto Internacional Benito Juárez”, (AICM) donde se atienden vuelos nacionales e internacionales, y los vuelos particulares y de diversos servicios de carga, se atienden en el aeropuerto de la ciudad de Toluca, próxima a la Ciudad de México. El otro aeropuerto que

cuenta la Ciudad de México es el de la base aérea de Santa Lucía, también próxima al aeropuerto actual, pero estas instalaciones son de uso exclusivo para maniobras militares. (Imagen Riobò y Samaniego, 2017).

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) es insuficiente por la capacidad del espacio aéreo que cuenta con 420,000 operaciones cuando su capacidad normal oscila de 300,000 a 370,000 operaciones, lo cual queda excedido por 50,000 operaciones. Para el año 2014 la Secretaría de Transportes y Comunicaciones (STC) declaró saturado al AICM, publicando su informe en el Diario Oficial en septiembre de ese año. De igual modo MITRE (Massachusetts Institute of Technology and Research) realizó un estudio sobre la capacidad del AICM, más no hizo un estudio sobre la factibilidad del aeropuerto de Santa Lucía, como se afirma en diversos medios de comunicación. MITRE ha realizado estudios sobre aeropuertos en distintos países por lo que su credibilidad no se cuestiona. Concluyó que es factible mantener el AICM, al igual que el NAIM, sin embargo especificó que ambos no eran compatibles, se mantenía uno u otro mas no los dos en operación simultánea.

Especialistas en la materia como José María Riobóo Martín y Sergio Rubén Samaniego Huerta (2017:32) hicieron un documento donde analizaron el sistema aeroportuario del valle de México y llegaron a conclusiones interesantes sobre el sistema aeroportuario.

Afirmaron que el AICM está rebasado en su capacidad instalada, sin embargo, con una ampliación se puede subsanar esta deficiencia. La propuesta de una ampliación se denominó como SAVAM (Sistema Aeroportuario del Valle de México).



El AICM puede reestructurarse y revitalizarse para continuar operando, utilizando un aeropuerto complementario que reciba la carga de operación que excede la capacidad instalada del aeropuerto actual. Este aeropuerto sería el de la ciudad de Toluca, construyéndose una segunda pista para satisfacer apoyar las operaciones del AICM. (Imagen de Riobóo y Samaniego, 2017)

AEROPUERTO DE LA BASE MILITAR DE SANTA LUCÍA

Riobóo y Samaniego (2017) concluyeron sobre la factibilidad de utilizar este aeropuerto como otra opción simultánea al AICM, el estudio de factibilidad lo realizó la empresa NAVBLUE, concluyendo la viabilidad de su operación con las mejoras propuestas.

Anteriormente se mencionó sobre el exceso de operaciones que actualmente es de 420 000, siendo que la planeación del AICM es de 300 000 a 370 000, con la operación simultánea de los tres aeropuertos, AICM, Toluca y Santa Lucía quedarían cubiertas estas demandas de operaciones ya que si son 420 000 operaciones distribuidas por tres aeropuertos nos da un total de 1 260 000, con lo cual quedaría cubierta la demanda de operaciones y tendría un excedente.

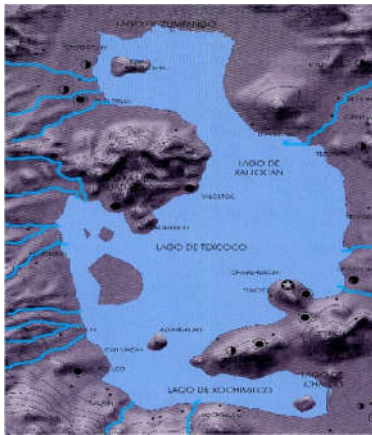
NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM)



Este proyecto fue realizado por los arquitectos Norman Foster y Fernando Romero. Los terrenos destinados fueron en lo que fue suelo lacustre cerca

del poblado histórico de Texcoco, cercano al actual aeropuerto. (Imagen Arquine, 2014).

El impacto de la construcción de un aeropuerto tendría consecuencias negativas más que brindar beneficios a la población de Texcoco y a la Ciudad de México. La construcción del aeropuerto no necesariamente perjudicaría de manera inmediata a la Ciudad de México y sus alrededores, más bien pondría en evidencia las carencias y acentuaría aún más los problemas que vienen aquejando a la ya muy explotada y saturada Ciudad de México.



Esta zona es de importancia histórica relevante ya que ahí se estableció el palacio y su corte real del Emperador Netzahualcóyotl, conocido por el Rey Poeta. Es evidente el grado de cultura y sofisticación alcanzadas durante su reinado. Su palacio contaba con varios aposentos, el rey transformó el cerro del Tezcotzingo, cercano a su palacio, en uno de los jardines más bellos e importantes de la región del Anáhuac, además de ordenar la construcción de un dique o albarradón para contener las aguas del lago de Texcoco (imagen izq.),

evitando así la mezcla de aguas dulces con las salobres. Esta fue una de las obras hidráulicas de la región y en época prehispánica de mayor importancia y que no se volvió a repetir, aún después de la conquista. El asentamiento de Texcoco fue el antecedente de la gran capital mexicana que fue la ciudad de Tenochtitlan.



Es evidente que, por la transparencia atmosférica de la región, la calidad del aire y el conjunto de los grandes lagos, la vista debió ser prodigiosa, un espectáculo natural y cultural único en Mesoamérica. (Imagen Creative Commons).

El Emperador Netzahualcóyotl estableció el derecho al agua de los pueblos circundantes a Texcoco, sobra decir la importancia del agua y su manejo, además de los problemas políticos que se manifiestan por el derecho al uso de ésta. La falta de agua al igual que el exceso de este recurso conlleva a problemas opuestos sin embargo muy graves. Es probable que en la época prehispánica el lago de Texcoco fuera alimentado por una gran cantidad de ríos, riachuelos,

arroyos, manantiales, fuentes y demás, pero en la actualidad son 9 ríos que alimentan el lago y que abastecen a una gran cantidad de pobladores.

El Rey Netzahualcòyotl reconoce los derechos de agua de los pueblos del Tetzcutzingo (Texcoco), ubicado en la montaña y soto monte del valle. Se conoce este derecho y que se transmitió de manera oral y este derecho al agua se conoce por la Tradición de Títulos del Tetzcutzingo. El documento o códice al parecer fue elaborado, pero se perdió en el tiempo, sin embargo, los ancianos repetían el contenido del códice oralmente. Hacia 1712 el contenido de los Títulos del Tetzcutzingo fueron escritos en náhuatl debido a un conflicto entre los pueblos de Nativitas y Texcoco, quien quería quitar el agua a los pobladores de Nativitas. Acto seguido presentaron a un anciano quien lo recita y se transcribe. Con esta acción y por el contenido del texto se le da la razón al pueblo de Nativitas y al a vez ayudaron a 14 pueblos aledaños a Texcoco donde se hizo a ellos referencia en el códice. Este derecho al agua todavía subsiste entre las comunidades, pero no es extensivo para todos. Los pueblos originarios de la región de Texcoco son: San Vicente Chicoloapan, San Miguel Cuatlichan, Los Reyes, Chimalhuacan, Huexotla, Papolotla, Tepetitlan. Sin embargo, a mediados del siglo XX (hacia 1952 o 1960) el gobierno del Estado de México determina que todos deberían tener agua potable, por lo que el sistema de manejo y control del agua creado por Netzahualcòyotl fuera utilizado para tales propósitos, provocando que la mitad de la zona no cuenten con agua potable.

Hay que aclarar que el lago de Texcoco aún subsiste, aunque ya no es un lago superficial, sigue manteniendo un gran cuerpo acuático en el subsuelo.

En la antigüedad la llanura ribereña era muy corta, el pueblo de Texcoco era un puerto, después de 400 años el lago se retrae quedando expuestas grandes extensiones de tierra. Sin embargo esta tierra no era tierra apta para la agricultura ya que las aguas del lago de Texcoco eran y siguen siendo salobres. El pueblo de Atenco, que es el más importante cercano a las tierras ribereñas, transformó estos terrenos salitrosos en tierras agrícolas, un proceso que tarda hasta 100 años en realizarse. Es un proyecto generacional y que implica la cooperación de todo un poblado. (Dr. Tomás Martínez Saldaña, comunicación personal)

La estrategia para transformar los terrenos salitrosos en áreas de cultivo consiste en plantar el maguey pulquero en la tierra salitrosa donde la raíz de la planta absorbe la sal, aunque no toda, el proceso dura de 20 a 30 años y el maguey ya maduro puede absorber salitre en 3 o 4 metros

de suelo a su alrededor, convirtiéndolo en materia orgánica además de propiciar el crecimiento de otras plantas a su alrededor, convirtiendo este suelo salitroso en suelo agrícola.

Se colocan hileras de magueyes a cada 10 o 15 metros y en 10 años se ganan 3 metros de tierra, plantando 1000 o 2000 magueyes se hace tierra de cultivo en 10 o 20 años y en 50 años la extensión de tierra recuperada es de 4 a 5 hectáreas. Por esto la tierra es una herencia familiar, un verdadero patrimonio en el sentido literal de la palabra. El pueblo de San Mateo Atenco empezó a tener problemas de especulación del suelo ya que se vendía el metro cuadrado a razón de \$7.00 (siete pesos m.n.) y los vendedores resultaron ser los habitantes del pueblo que no trabajaron la tierra, o bien, personas que procedían de otro poblado, Huexotla, cuya tierra es infértil por ser suelo de lago y que no hubo mejoras para tener suelo agrícola. Esto en el último tercio del siglo XX. Ésta acción generó una crisis grave donde hubo confortamiento entre gente del Atenco y de Huexotla y en el cual tuvo que intervenir la policía para evitar un escalamiento en la violencia. (Martínez Saldaña, 24/08/19).

Durante la administración del Presidente Vicente Fox (2000-2006) se propuso la creación del nuevo aeropuerto cerca del poblado de San Mateo Atenco, mismo que fue rechazado por los habitantes por las razones arriba expuestas y que llevó a la cancelación de dicho proyecto. Al proponerse la construcción del NAIM los habitantes de San Mateo Atenco fueron amedrentados y agredidos por parte del gobierno de la administración pasada.

En el año de 1943 el lago de Texcoco cambió el sistema hidrológico de la zona al desecar el lago de Texcoco, y que ocasionó un problema grave ya que el suelo expuesto fue fraccionado para crear viviendas para el proletariado. Aunque esta acción –populista- iba en concordancia con los ideales de la Revolución de otorgar tierra, vivienda y seguridad social y de salud a todos los mexicanos, resultó una catástrofe para la Ciudad de México al convertirse en una zona conocida como “cinturón de miseria” debido a los asentamientos irregulares de gente que tenía su *modus vivendi* al invadir tierras de manera ilegal, colocando a familiares y amigos para especular con el terreno o bien hacerse de una propiedad sin efectuar pago alguno y recurrir a la violencia para lograr sus objetivos.

Este planteamiento de ocupación del suelo fue promovido por las autoridades pero no de la Ciudad de México, sino del Estado de México donde se ubica el antiguo Lago de Texcoco y el pueblo del mismo nombre.

Son poblados limítrofes en donde las autoridades de la ciudad de México se vieron obligadas a conectar los servicios de drenaje, vialidad y agua potable a un poblado en donde no tienen jurisdicción ya que de lo contrario se agravaría el problema siendo la Ciudad de México el principal afectado y las autoridades del Estado de México, quienes promovieron la ocupación del suelo, se desligaron del problema.

Cabe señalar que las mismas autoridades del Estado de México fueron las principales promotoras del Nuevo Aeropuerto, encabezados por una agrupación críptica conocida como Grupo Atlacomulco, nombrado así el poblado de Atlacomulco, sede de esta agrupación conformada por políticos y oligarcas.

Texcoco está asentado en una zona donde existen nueve ríos, todos ellos intervenidos por la acción humana donde hay poblados cercanos. Sobra mencionar que las aguas están contaminadas. El problema es la carencia de memoria histórica ya que, en promedio, una vez por siglo los ríos salen de su lecho madre, en el que habitualmente el flujo de agua suele ser moderado o pequeño. Esto no significa que siempre tiene el mismo lecho.

El cauce de un río pequeño tiene un flujo variable de 2, 5 o 7 metros, muchos son ríos estacionales, en temporada de lluvias el cauce suele ser amplio y el caudal de agua muy fuerte por la precipitación pluvial intensa y repetida. El problema de la zona de Texcoco es que no hay captación de agua, no existe una sola presa. No se permite construir presas por ser inviables económicamente. La superficie de riego abarca dos o tres mil hectáreas, donde existen sistemas de riegos pequeños o albarradones (diques) construidos en la época colonial. A partir de la Revolución se establece una Ley de Aguas que se opone al manejo del agua por ser de competencia federal. No existen presas privadas o comunales. Por el relieve topográfico en el dónde el sitio está rodeado de elevaciones montañosas, se aprovecha el agua en la parte inferior de los montes o serranías, conocidas como región sotomontana, y la captación pluvial es por medio de pequeños estanques o canales. Una buena solución para enfrentar este problema sería un sistema eficiente de captación de agua ya que es agua suele desbordarse, no suele aprovecharse todo el caudal y alimenta el manto acuífero subterráneo, provocando el aumento de volumen de agua y que en ocasiones el lago brote de manera somera.

Otro problema que aqueja a la zona deriva de la injerencia de la Comisión Nacional de Agua (CONAGUA), quien intervino tres de los nueve ríos, siendo éstos el río Texcoco, San

Bernardino, La Trinidad, donde dicha Comisión quitó el bosque ribereño colocando una carpeta de cemento y entubó los cauces de los ríos. Al colocar cemento evitó el crecimiento de flora ribereña, rompiendo el equilibrio ecológico además de impedir de que se filtrara agua de lluvia provocando una disminución en la alimentación del manto acuífero al subsuelo. Por estas acciones la gente de los poblados se opuso a la desaparición del bosque circundante a los ríos y la flora ribereña. Para darnos una idea del ciclo del agua de la región, el volcán del Iztaccíhuatl capta agua de lluvia, la cual tarda 35 años en llegar al manantial de San Francisco, ubicado a 80 kilómetros del volcán. El subsuelo absorbe y limpia el agua y lo enriquece con sales y minerales. (Martínez Saldaña: 24/08/19).

Las dimensiones verdaderas de un río abarcan el área máxima que se manifiesta durante el mayor flujo de agua, determinado por la topografía y relieve geológico. Esto se manifiesta durante una gran tormenta, inundando el terreno por donde fluye el agua, siguiendo su cauce natural. Si esto ocurre en un solo río es de esperarse una grave contingencia durante una tormenta inesperada que provoque el desbordamiento de nueve ríos. Como ya se mencionó, los ríos están contaminados, muchos por acarrear químicos al llegar a la orilla del lago, otros por contaminarse en la parte del sotomonte por materia orgánica. El riesgo de una inundación por agua es grave, sin embargo, una inundación en una zona de vital importancia para la economía de la ciudad y del país, donde se vea afectado un aeropuerto por aguas negras y residuos químicos sería un evento catastrófico.

La construcción del NAIM fue cancelada en los primeros meses de la gestión del Presidente Andrés Manuel López Obrador, una decisión que fue criticada por sus detractores, sin embargo, se omitieron presentar argumentos en contra de la construcción de este nuevo aeropuerto, que son, entre muchas otras:

- El NAIM se encuentra en una zona de alta vulnerabilidad sísmica por encontrarse en un suelo lacustre, donde la capa dura de arcilla compactada se encuentra a más de 30 metros.
- Durante la construcción del NAIM se extrajeron millones de litros de agua, no hubo una planeación del manejo del agua del subsuelo extraída para la construcción de la cimentación, el agua se tiró al suelo y no fue reinyectada al subsuelo o vertida en un depósito.

- Durante la construcción del NAIM se extrajeron materiales constructivos provenientes de los cerros aledaños, destruyendo el paisaje histórico.
- Debido a la mala calidad del subsuelo, el nuevo aeropuerto tendría hundimientos permanentes lo que propiciaría un mantenimiento permanente y costoso en la estructura general de los edificios y de las pistas de aterrizaje.
- La estructura interior del área de pasajeros a base de embudos (funnel) y la techumbre proyectada por Norman Foster, tienen una altura excesiva. No se mencionó la solución del costo y operación de acondicionamiento y reciclaje de aire.
- Ésta cubierta solo podría construirse en Inglaterra, los materiales para las pistas y la solución para su uso provendrían de especialistas provenientes de Holanda y el tren del aeropuerto para uso de los pasajeros sería construido en Bélgica.
- La propuesta del NAIM por los ganadores Foster y Romero declaran que: ” Hemos concebido al aeropuerto como el más sustentable del mundo.” (Arquine, 2014: 142) No indican porque es sustentable, ya que los principios de sustentabilidad son principios muy claros y puntuales. Entre estos principios tenemos: el reciclaje, el uso de energías renovables, el aprovechamiento del sol y los vientos por la ubicación del edificio, el uso de eco técnicas, el abatimiento en costos, el uso de materiales que no tengan una huella ecológica significativa, el ahorro energético, el control de emisiones de Co2, el uso de mano de obra y materiales de la localidad, la justicia y compromiso social. Por lo expuesto en el presente documento el término de sustentabilidad es utilizado solo como una palabra más, un adjetivo calificativo, mas no como un concepto de relevante.
- El proyecto tiene una capacidad excedida tanto en metros cuadrados de construcción y de pistas de aterrizaje, ya que el índice necesario para la zona de pasajeros puede funcionar con la mitad del área de la propuesta proyectual.
- El número de usuarios del actual aeropuerto es de 34 000 000 la propuesta del NAIM es de 110 000 000, más que el aeropuerto internacional de Atlanta.
- El déficit de operaciones y saturación del AICM (425 mil operaciones) quedaría subsanado con la adecuación y construcción de una pista de aterrizaje del aeropuerto de Santa Lucía (650 mil operaciones) y mejoras en el aeropuerto de Toluca (200 mil operaciones).

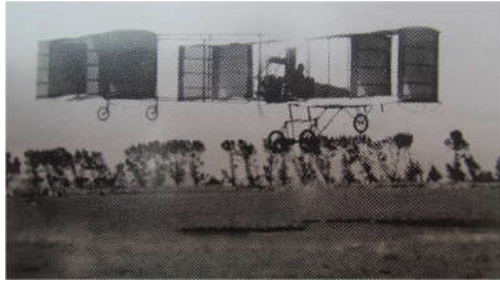
- El aeropuerto de Toluca fue subutilizado para dar datos falsos sobre su capacidad y número de operaciones para así poder justificar la construcción del NAIM.
- No se dijo como se resolvería el problema de la basura generada por los millones de visitantes además de los trabajadores y nuevos habitantes de la zona.
- En caso de concluirse el NAIM, no se aclaró que iba a suceder con las instalaciones del actual AICM y del aeropuerto de Toluca, todo quedó en especulaciones.
- Tampoco hay declaraciones sobre las instalaciones del NAIM cuyas obras de construcción quedaron suspendidas y de cómo revertir el daño ecológico por su construcción, la SEMARNAT (Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales) establece que, por lo marcado en la Ley Ambiental, se tiene la obligación de restablecer el predio en sus condiciones originales. Hay propuestas sobre la utilización de las instalaciones para rehabilitarlas para un parque o instalaciones universitarias, pero no hay nada bien definido. También hay temor si será retomado el proyecto del NAIM una vez concluido el mandato del Presidente López Obrador.

La propuesta de la creación del NAIM no crearía nuevos problemas, agravaría aún más los existentes, dejaría en evidencia la mala planeación, agudizaría el fenómeno de asentamientos irregulares, la especulación inmobiliaria de los predios contiguos al aeropuerto al igual que de la zona de Texcoco, agudizaría los problemas de vialidad entre la Ciudad de México y de Texcoco. Se romperían los lazos sociales que unen a las poblaciones originarias y se les privaría el uso y derecho al agua.

Es difícil saber que va a suceder con este proyecto y más aún cual será el futuro de la Ciudad de México, lo que es evidente es que no se puede seguir tolerando las torpezas de gobernantes dilapidando los recursos y abusando de la autoridad que la sociedad les confirió para su beneficio personal y el de sus allegados.

Las obras gubernamentales, los servicios, la industria, las telecomunicaciones, la información digital, todo debe retribuir en el beneficio social, en una era donde los recursos son cada día más escasos y costosos. Lo que provoca desigualdades sociales y donde cada día las acciones humanas llegan a tener impacto global.

Aquí solo es un ejemplo de la mala administración que repercute de manera inesperada en los diversos ámbitos económicos, administrativos, sociales, culturales, históricos y demás, por lo que habrá que exponer y denunciar en los foros pertinentes para evitar que vuelvan a repetirse.



Primer vuelo en la Ciudad de México en 1910, foto ASA, 2004

Bibliografía

Arquine, STC: *Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Ocho propuestas arquitectónicas*, 2014, Ed. Arquine, STC, México

Riobóo Martín, José María y Sergio Rubén Samaniego Huerta: *Sistema Aeroportuario del Valle de México*, 2017, Ed. Universidad Autónoma Metropolitana, Miguel Ángel Porrúa, México

Ruiz Romero, Manuel y ASA (Equipo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares): *Aeropuertos. Historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria en México*, 2003, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México