

40424  
60



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"CAMPUS ARAGÓN"**

**"EL OLVIDO DEL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE  
MÉXICO"**

**REPORTAJE:**

**LA UBICACIÓN DEL AEROPUERTO ALTERNO:  
TEXCOCO O TIZAYUCA**

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE :  
LICENCIADA EN COMUNICACIÓN Y PERIODISMO  
P R E S E N T A :  
**MARTÍNEZ HERNÁNDEZ / NORMA LUZ**

**ASESORA: LIC. CONSUELO DÍAZ BARRIGA SÁNCHEZ**

**MÉXICO**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

**2003**

**A**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## AGRADECIMIENTOS

Fue difícil, fue largo el camino, se brincaron muchísimos obstáculos, se cometieron infinidad de errores, el aprender fue duro, a veces aparecía el desconsuelo, la soledad, la incertidumbre, la duda... continuar, seguir... ¿por qué?... Al pasar los años, hay ocasiones en que pensamos que fuimos a la escuela sólo para ocupar las horas en que nuestros padres deben ir a trabajar; sin embargo, las instituciones educativas no sólo nos aportan conocimientos, también nos acercan a la sociedad, a la gente y, basados en las dos cosas, los hombres planeamos nuestro futuro.

Tal vez desde los 17 años ya sabía que quería trabajar en los medios, posiblemente desde el bachillerato comencé a empapar-me de las técnicas y herramientas y, afortunadamente la vida me dio la oportunidad de ejercer el oficio desde antes de empezar la carrera.

No obstante, entre los triunfos también hay descalabros, hay decepciones, existen frustraciones y, es entonces cuando recurrimos a los amigos. Por ello, dedico este espacio a mis colegas, a mis conocidos, a mi familia y a todas aquellas personas que influyeron para que yo lograra terminar la licenciatura, hace mi tesis y estar a un paso de titularme.

Agradezco que hayan estado conmigo en la infancia a Oswaldo y a Yazmin, a mis amigos de la preparatoria No. 6 de Coyoacán: Jorge, Arlette, Nallely, Rocío y Sandra. Inolvidables, maravillosos e increíbles años que pasamos juntos.

A mis compañeros y amigos fotógrafos del periódico El Universal: Gildardo Solís, Jorge Soto, Manuel Navarrete, Jorge González, Leo Morales, Juan Carlos Buenrostro, Eva Edith Espindola, Eduardo Espinosa, Alfonso Murillo, Fabián Márquez; pero en particular al señor Héctor Martínez, por su confianza, su comprensión, por sus consejos y por siempre ha creído mi. A los reporteros Ella Grajeda, Icela Lagunas, Silvia Navarro, Mónica Archundia, José Luis Flores, David Cano, al "Grandote", a mi editor Carlo Pini y a mi jefa de sección Martha C. Chávez.

A mis compañeros del área de Comunicación Social de la Comisión Nacional del Agua: Mónica Pérez, a don "Richar" Morales, al licenciado Juan Manuel González, a la secretaria Rosa María Chávez y al jefe de información Javier Mendoza Maya.

Una mención especial a mis amigos Juan Antonio Cervantes Pacheco, Nelly, Gaby, Beto, Griselda, Natalia, Nancy, José Luis "el salvadoreño" y a Ana Lilia Pérez Mendoza, con quienes crecí en la carrera, todos hemos tomado caminos distintos pero siempre nos unió el deseo de luchar, de pelear, de sobresalir pero sin dejar de divertirnos.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Agradezco a los maestros por sus consejos, por las tablas que me dieron, por los comentarios y críticas; a Martha Patricia Chávez Sosa, a Edith Belleza Beltrán, a Enrique Cruz García, a Alejandro Aguilar Zafra, a Eva Escutia Alatorre, a María Guadalupe Pacheco Gutiérrez, a Jorge Martínez, a Antonio Suárez, a Laura Rustrian Ramirez, a Ricardo García Santacruz y a todos aquellos a los que mi memoria traiciona; y sin hacer menos a ninguno, destaco al profesor Moisés Chávez Guzmán, quien como maestro y amigo me enseñó a ver, entender y a disfrutar la carrera.

A mi asesora, la profesora Consuelo Díaz Barriga Sánchez por su tiempo y paciencia para apoyarme e impulsarme para terminar la tesis: gracias. A mis sinodales: Araceli Noemi Barragán Solís, Elba Teresa Chávez Lomeli, Humberto Hernández Lara Quesada y Alberto Hernández Lara Quesada, por todos sus comentarios y recomendaciones.

Pero sobre todo a mi familia: Papá Arturo, "Yayita" y a mi abuelita paterna; "Pepito", Martha, Adriana y el pequeño Rafael, mis cuatro hermanos me han acompañado, soportado y ayudado siempre; y muy en especial agradezco a mis padres: José, con quien mi infancia se desarrolló y Martha Luz, la que jamás me ha dejado sola, la que se desvelaba conmigo y me ayudaba en las tareas: horas y horas nos las pasábamos hablando de literatura, historia, religión pero sobre todo de política y del país.

Ella, que es todo energía, ganas, lucha, coraje, empeño, tenacidad, solemne, firme de decisiones, sabia de consejos, celosa, ambiciosa y orgullosa de sus conocimientos; mujer que ha depositado toda su riqueza en su familia; madre ejemplar e inigualable.

Porque sin ti, mis estudios, la carrera y mi titulación no hubieran sido.

Seguiré luchando, continuaré aprendiendo y demostraré que hicieron de mi una persona fuerte y decidida con los valores que adquirí de ustedes. Gracias totales.

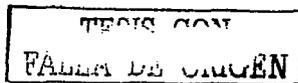
# Í N D I C E

## 1. EL OLVIDO DE LA AVIACIÓN MEXICANA

1.1	Orígenes de la aviación mexicana y precursores .....	11
1.2	Por fin, el aeropuerto "Benito Juárez" .....	13
1.3	La "majestuosa" ciudad sin orden .....	14
1.4	El AICM asfixiado por la urbe .....	15
1.5	Y se convirtió en caos .....	17
1.6	El oportunismo de los poderosos .....	22

## 2. LAGO DE TEXCOCO: PARAÍSO O INDUSTRIA

2.1	La civilización destruyó la armonía .....	31
2.1.1	Los daños al AICM y el Proyecto Lago de Texcoco .....	33
2.1.2	Evaluación del proyecto hasta 1994 .....	34
2.1.3	Hoy, el Ayuntamiento Texcoco .....	37
	a) Aspectos socioeconómicos	
	b) Problemática ambiental	
2.2	Arturo Montiel se mueve contra Tizayuca .....	39
2.2.1	Añeja oposición de los ecologistas .....	40
2.2.2	El desalojo en El Salado .....	44
2.3	Aeropuerto Internacional en ... ¿Texcoco? .....	49

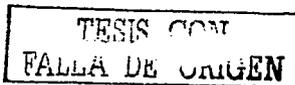


### **3. TIZAYUCA: OPORTUNIDAD, DESARROLLO O MARGINACIÓN**

3.1	El pequeño Tiza .....	52
3.1.1	Datos socioeconómicos de Tizayuca y Zapotlán de Juárez .....	56
3.1.2	Los lugareños .....	58
3.2	Tizayuca repuntó con el cambio de gobierno .....	60
3.2.1	Empedrado el camino hidalguense .....	63
3.2.2	Cerisola prometió transparencia a Núñez .....	66
3.2.3	Descalificaciones entre gobernadores .....	67
3.3	Las voces a favor y en contra .....	70
3.4	Declaraciones a la ligera .....	76

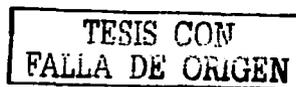
### **4. HACIA DÓNDE IRÁ EL AEROPUERTO ALTERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

4.1	El "Benito Juárez" en decadencia .....	78
4.1.1	Otras alternativas ya descartadas .....	81
4.1.2	En marzo se abrió la Caja de Pandora .....	88
4.1.3	La posición de la Delegación Venustiano Carranza .....	89
4.1.4	Los gobernadores Montiel y Núñez .....	92
4.1.5	Los intereses del Distrito Federal .....	93
4.1.6	Los excesivos gastos publicitarios .....	94
4.2	Comparación: Texcoco o Tizayuca .....	96



## 5. LOS CRITERIOS PARA LA DECISIÓN FEDERAL

5.1	Síntesis Ejecutiva del estudio aeronáutico-financiero .....	102
5.2	Programa Universitario de Medio Ambiente (PUMA) .....	103
5.3	Texcoco, menos problemático que Tizayuca: Semarnat .....	106
5.4	Desde enero de 2000, la SCT decidió que el nuevo AICM se construyera en ex lago de Texcoco .....	109
5.4.1	Los documentos ocultos del Estado de México.....	110
5.4.2	Los ascensos de Cerisola, Velasco y la poderosa influencia del <i>profesor</i> Hank González .....	111
a)	Dychter, MITRE y el grupo mexicano .....	112
b)	La parcialidad de la SCT .....	113
c)	El poder mexicano .....	114
5.4.3	Irregularidades sospechosas en el informe del PUMA .....	115
5.5	Lunes 22 de octubre de 2001 .....	118
5.5.1	Reacciones .....	119
5.5.2	Nunca hubo más opción que Texcoco .....	121
5.5.3	Desde hace seis meses la SRA trabajaba en expropiaciones .....	122
	CONCLUSIONES .....	124
	APÉNDICE .....	131
	ÍNDICE DE CUADROS .....	134
	BIBLIOGRAFÍA Y HEMEROGRAFÍA .....	144



# **I N T R O D U C C I Ó N**

**Informar, investigar, conocer, averiguar, confirmar, conseguir, indagar, cuestionar, documentar, ejemplificar, analizar, organizar, imaginar, diseñar, plantear, calcular, proyectar y redactar: estas habilidades son las que desarrollamos quienes elegimos la profesión de periodista.**

**Por cuatro años, se nos forma con diversas clases como de historia nacional e internacional, economía, filosofía, política, literatura, psicología; conocimientos básicos de cine, publicidad; las materias elementales de redacción y de géneros periodísticos y de opinión, además de practicar en algún medio de comunicación: prensa, radio o televisión.**

**A pesar de que el plan de estudios es muy completo, el mayor aprovechamiento de la formación es cuando el estudiante se conviene en ser autodidacta, porque investigar o leer textos diferentes, además de los recomendados por los maestros, enriquece las clases, abre panoramas y se comprenden o analizan mejor los temas a estudiar.**

**La inquietud, curiosidad y el apetito de conocimiento son fundamentales para que un reportero obtenga la mejor nota o la exclusiva; el leer y leer, el investigar y documentar, el analizar, sintetizar y redactar una y otra vez lo llevará a realizar trabajos objetivos y subjetivos bien fundamentados.**

**Cuando terminamos la carrera, se nos llama "todólogos", porque dicen que sabemos de todo pero no practicamos nada; sin embargo, cuando nos integramos a algún medio, comprendemos que esos conocimientos y muchos, muchos más se necesitan para no estancarse y así destacar entre tantos aspirantes.**

**Prensa, radio o televisión, los tres medios de comunicación son diferentes, difíciles y absorbentes; en cada uno se trabaja distinto, pero la exigencia siempre es al máximo.**

**La profesión es demasiado desgastante, cuando crees que ya tienes la nota, surge algo y debes volver a investigar, tal vez tengas que desechar y empezar de nuevo o quizás hayas trabajado en vano porque el personaje o el hecho ya cambió o ya no es importante. Debes lidiar con los obstáculos de tu área, con las normas de la sociedad, de los personajes, con las políticas de la empresa, editores y jefes de sección.**

**No obstante, así es la carrera, las contrariedades son parte del periodismo y quien disfruta del reportear, del comunicar y de informar debe asimilarlos y verlos como retos y metas a superar. Al terminar la licenciatura, se tienen los elementos**

**teóricos, técnicos, éticos y prácticos esenciales para que cada uno decida cómo desea desarrollarse en los medios y hasta dónde quiere llegar.**

**Durante la carrera, se realizan infinidad de trabajos, pero la tesis es el examen final; en ella debes poner en práctica todo para entregar una investigación única; ya no es uno más para pasar la materia o por sacar diez, sino por concluir el ciclo escolar para comenzar el profesional.**

**Por un curso de la preparatoria pude ingresar al periódico El Universal, donde realicé prácticas laborales en el departamento de Fotografía. En principio sólo eran tres meses, pero me quedé por casi dos años.**

**Al inicio todo es novedad: revelar, imprimir, redactar, cubrir la nota, darle seguimiento, confirmar exclusivas, entregar antes de edición; al paso del tiempo, entiendes que no estás jugando, que si se te dice que busques, investigues, redactes o entrevistes a “x” persona, es porque lo tienes que hacer y en ese preciso momento; además de que no te puedes equivocar porque están de por medio tu trabajo, el de tu editor y el que al día siguiente salga completa la edición.**

**El periodista vive en constante presión; en ese sentido, la formación escolar es sumamente tranquila y sencilla en comparación con el ejercer en la realidad. Por ello, es importante que mientras se es estudiante, disfrutemos y aprovechemos al máximo cada una de las materias, cursos y talleres de la carrera; mientras más preparados estemos, tendremos mejores oportunidades.**

**Entre los muchos temas que hay por investigar, decidí estudiar la situación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; por lo que he leído, está condenado a desaparecer, por su estructura arquitectónica inoperante y su incapacidad de crecimiento.**

**Por años se han propuesto varios lugares para la construcción de la terminal alterna; sin embargo, los municipios de Texcoco, en el Estado de México, y de Tizayuca en Hidalgo, han quedado como únicas alternativas viables; como su edificación atraería miles de inversiones y la zona crecerá comercialmente como ninguna otra, la decisión se politizó y la guerra de declaraciones a favor y en contra de una u otra sede se desató.**

**Pero, ¿por qué hasta ahora se dieron cuenta de la importancia del aeropuerto? ¿por qué dejaron que se ahogara la actual terminal aérea? ¿por qué, si la propuesta se hizo desde 1960, el gobierno dejó pasar más de 40 años para considerar la posibilidad de construir una terminal complementaria?**

**Para entender los descuidos, los atrasos y el oportunismo de los hombres de poder esbozo un compendio histórico de la aviación nacional, fijo la atención en la capital y sumerjo la información en los círculos y en los actores políticos negligentes que provocaron el caos y ahora se aprovechan de él.**

La terminal aérea capitalina debe ser sustituida por una nueva a más tardar en cinco años, tiempo calculado para terminar de construir la sede alterna capaz de atender en 2007, al 8% más de las actuales 300 mil operaciones que se llevan a cabo. Al presente, el "Benito Juárez" tiene un promedio de 50 operaciones por hora entre las siete y 23 horas, aumentando éstas en las horas pico.

Aunque es innegable la urgencia de una nueva terminal aérea, pocas decisiones se han postergado tantas veces como ésta. Cada vez que el tema es reincorporado a las agendas de discusión en las esferas de decisión, se remueven y se agitan los enormes intereses económicos y políticos.

Los análisis, discusiones y cabildeos no han llevado a nada en concreto; sólo han servido para postergar más el importantísimo decreto.

La entrada en operación del nuevo aeropuerto relajaría por un lapso considerable de tiempo las tensiones provocadas por los congestionamientos observados tanto del lado de los servicios de aviación (en el espacio aéreo o en las pistas), como en el conglomerado de edificios que conforman el actual aeropuerto y en las vialidades aledañas.

Para muchos, ambas opciones están tan politizadas que carecen de objetividad; sin embargo, el actual presidente Vicente Fox, desde su campaña, se comprometió a decidir por la mejor opción para el país.

En la tesis se explica por qué técnica, ambiental y socialmente es más conveniente en un lugar que en el otro, en la investigación están los diferentes puntos de vista y comentarios al respecto; hablan los políticos, economistas, ingenieros y los especialistas tanto del lado de Texcoco como de Tizayuca hay muchos intereses; por ello, será trascendental para el rumbo del país cuál sea la elección del gobierno federal, veremos a qué presiones accede el presidente.

En el primer capítulo, se habla de los inicios de la aeronáutica nacional, del surgimiento de la industria aérea, la construcción improvisada del "Benito Juárez" y de la errónea visión comercial de los políticos mexicanos para después, mover a la aviación de acuerdo a sus intereses particulares y de grupo.

En el segundo apartado, se conocerá cómo es Texcoco, cuál es su proyecto, beneficios, dudas, obstáculos, opiniones de expertos, políticos y personajes involucrados. Asimismo, Tizayuca es presentado y estudiado de igual manera en el capítulo tercero.

En el cuarto capítulo, planteo la situación actual del aeropuerto internacional, las otras alternativas que existieron, el papel que juega el gobierno del Distrito Federal, lo que piensan los gobernadores de Hidalgo y del Estado de México, además de la comparación general técnica de Texcoco y Tizayuca.

En el quinto apartado, se leerán los cabildeos, los arreglos y los pactos políticos que posiblemente determinen en dónde se construirá el aeropuerto alterno.

**Por más de un año llevé el seguimiento del tema en los periódicos de circulación nacional, en radio y por Internet.**

**Consulté revistas y diarios de hace 20 años, asistí a varios foros y conferencias que se dieron sobre el aeropuerto; busqué tener el punto de vista de los personajes más trascendentales de la rama y apoyo mi investigación con los textos que han publicado otros reporteros, como los de la revista semanal Proceso, para sustentar mis comentarios.**

**Termino mi estudio el 22 de octubre de 2001, cuando el secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola y Weber, anuncia la decisión del gobierno de dónde construir el nuevo aeropuerto. Aunque, después de la determinación surgirán nuevos debates, cuestionamientos; los hombres perjudicados protestarán y moverán sus influencias para que el tema continúe dando de qué hablar.**

**De años se sabe que se necesita una terminal aérea con mayor capacidad, mejor tecnología y con todos los recursos posibles para que dé un excelente funcionamiento y para que seduzca a los inversionistas, y por lo tanto se desarrollen diversas industrias, se creen nuevas fuentes de empleo y se estabilice financieramente el país.**

**Sin embargo, como se verá con esta investigación, los intereses políticos serán los determinantes y mientras no se pongan de acuerdo en cuánto les tocará y quiénes serán los afortunados en participar, seguirán diciendo que todavía faltan estudios de "x" materia y que por ello no pueden decidir dónde construir la nueva terminal aérea.**

# 1. EL OLVIDO DE LA AVIACIÓN MEXICANA



Fuente: Imagen extraída de la página Web: [www.aeromexico.com.mx](http://www.aeromexico.com.mx)

**El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez"**

## 1.1 Orígenes de la aviación y precursores

Volar, permanecer en el aire y poder trasladarse de un lugar a otro siempre fueron los sueños de los hombres; basta recordar la fábula de "Icaro", quien pensó que sólo unas enormes alas lograría suspenderse en el cielo.

Una de las primeras efemérides que se tienen en México de la aviación, data de 1835, cuando por gestiones del general Manuel Barrera, vino el célebre aeronauta francés, Guillermo E. Robertson, a causar enorme entusiasmo y admiración entre los espectadores porque voló por primera vez los aires nacionales.<sup>1</sup>

Otro hombre que hizo historia fue Joaquín de la Cantolla y Rico (1842), el cual consagró su vida al estudio de la aerostación, y por más de cuarenta años divirtió gratuitamente a los capitalinos con sus múltiples vuelos en globo.

Al ingeniero Juan Guillermo Villasana se le considera padre de la aviación nacional, porque a los 13 años construyó su primer aeroplano y toda su vida le dedicó a impulsar esta disciplina. El 23 de abril de 1917, Villasana obtuvo el título de Ingeniero de Aviación en la American Aviation School en Buffalo, Nueva York; a su regreso, recibió el nombramiento de Jefe de Vuelos de la Escuela Militar de Aviación y de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.<sup>2</sup>

Durante el gobierno del general Álvaro Obregón, Villasana fue el encargado de la Secretaría de Aeronáutica Civil, institución dependiente de la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas (SCOP).

Alberto Braniff fue el primer mexicano que sobrevoló en los llanos de Balbuena, en la ciudad de México, el 8 de enero de 1910; se elevó a 60 metros y permaneció entre 10 y 12 minutos en el aire.<sup>3</sup> Luego de graduarse como piloto de la Casa Duperdussin (Francia), el ingeniero Martín Medina cruzó el cielo capitalino el 30 de diciembre de 1911; por ese mérito, el gobierno mexicano lo comisionó, junto con Gustavo Salinas, Horacio Ruiz y los hermanos Aldazoro, a estudiar la carrera de Piloto Aviador en la Escuela de Maissant, Nueva York.

El piloto Horacio Ruiz inauguró el servicio postal aéreo al llevar una valija del Distrito Federal a Pachuca el 6 de julio de 1917. Roberto Fierro es recordado como el primero que realizó un vuelo internacional directo, al despegar de Nueva York a la ciudad de México.

En 1923, los norteamericanos Jorge L. Rihl y William L. Mallory fundan la "Compañía Mexicana de Aviación (CMA)", invirtieron en terrenos, infraestructura y

<sup>1</sup> Carranza C., Emilio, *Resumen histórico de la Aeronavegación del globo Montgolfier al supersónico Concorde de nuestros días*, México, Editorial B. Costu-AMIC, 1976, p. 57.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 60.

<sup>3</sup> Villeta hijo, José, *Pioneros de la Aviación Mexicana*, México, Ediciones Cotafón, 1964, p. 45.

en torres radiolocalizadoras para establecer las primeras rutas comerciales a las ciudades de Veracruz, Minatitlán, Villahermosa y Campeche.<sup>4</sup>

Una de las hazañas gloriosas fue la del coahuilense Emilio Carranza, quien en 1928 abordó el monoplano "México-Excelsior" y se aventuró a volar de la ciudad de México a Washington, pero una espesa neblina lo obligó a permanecer sobre Mooresville (Carolina del Norte).

Al pasar el imprevisto, retomó el camino hasta llegar a la capital norteamericana, donde fue recibido con honores y la prensa lo nombró "Águila Solitaria", porque había recorrido una distancia superior a las 1,800 millas en un tiempo récord de 18 horas con 35 minutos. En Nueva York, fue homenajeado por el alcalde y en el Colegio West Point lo distinguieron como el primer oficial extranjero con grado de capitán en pasar revista a los cadetes norteamericanos.<sup>5</sup>

La empresa "Aeronaves de México" emprende su historia en la década de los treinta; Antonio Díaz Lombardo, el dueño, logró que la SCOP les concediera el único permiso para cubrir la ruta Distrito Federal-Acapulco.

En esos tiempos era escaso el apoyo que el gobierno daba a la industria aeronáutica; así que, las compañías extranjeras fueron las que construyeron pistas, establecieron las rutas y decidieron en qué ciudades habría vuelos y hacia dónde se conectarían.

La CMA comenzó a tener problemas económicos y tuvo que elegir entre seguir siendo una empresa ínfima o abrirse al mercado; en 1929 la línea aérea Pan American Airways (PAA) compró el 40% de sus acciones.<sup>6</sup> Aerovías Centrales sufre los mismos problemas que CMA y en 1932 también es adquirida por PAA.

Durante el mandato de Plutarco Elías Calles (1924-1928), las aerolíneas acondicionaron terrenos, construyeron pistas, edificaron torres de control e instalaron los servicios alternos necesarios para el buen funcionamiento de la industria.

Transportes Aéreos del Pacífico, Taxis Aéreos Nacionales, Aerovías Reforma y Aerovías de Michoacán se fusionan con Aeronaves de México; y en 1942 la empresa obtiene su primera ruta internacional: Distrito Federal-Nueva York.

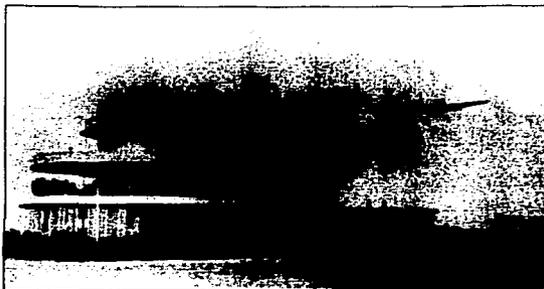
---

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Carranza, *op.cit.*, p. 65.

<sup>6</sup> Villela, *op.cit.*, p. 113

## 1.2 Por fin, el aeropuerto "Benito Juárez"



En 1942, el presidente Manuel Ávila Camacho inauguró el Aeropuerto Central "Benito Juárez", en los terrenos baldíos de Balbuena: área despoblada, alejada y con el espacio necesario para maniobrar.<sup>7</sup>

Sin embargo, las pistas no estaban terminadas, el lugar no tenía bardas, ni buena iluminación y tanto la torre de control como el edificio central estaban mal ubicados, por lo que, desde sus inicios, dicha terminal presentó problemas aeronáuticos.

Para 1943, la CMA ya había creado su mini sistema aeroportuario, tenía vuelos en Tampico, Tuxpan, Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, ciudad del Carmen, Campeche, Mérida, Chetumal, Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, Mazatlán, Hermosillo, Mexicali y Nuevo Laredo.<sup>8</sup>

En el último año de mandato de Ávila Camacho se iniciaron los trabajos de rediseño para la terminal capitalina. Nivelaron una faja de cinco kilómetros de largo por 100 metros de ancho; excavaron zanjas y cunetas en 23,000 metros, tendieron 4,500 metros de tubería para el drenaje y 11,500 metros lineales de iluminación.

Trazaron dos pistas, la 5D-23 de 3,100 metros por 70 metros, la 5-1-23 de 2,240 metros por 40 metros, una plataforma de 500 metros por 180 metros, un hangar, talleres y tendieron un cercado perimetral. El derroche público fue de \$26.583,182 pesos.

<sup>7</sup> Delgado de Cantú, Gloria M., *Historia de México 2*, México, Alhambra Mexicana, 1994, p. 208

<sup>8</sup> Ibarra V., Julio, *La aeronáutica civil mexicana-programa 1965-1970*, México, SCT, 1970, p. 120.

<sup>9</sup> Pérez y Bouras, Jorge, *Aeronáutica Civil Mexicana*, México, SCOP, 1952, s. p.

La aviación es un vehículo principal y poderoso de acercamiento entre los pueblos, e influyente en la economía y en la cultura general de los países. La posición geográfica del país dentro del continente, así como la evolución económica que día a día hace crecer las industrias, el comercio, la agricultura, el turismo y demás factores han hecho que la aviación civil, signo de progreso en todos los ámbitos del mundo, haya cobrado especial auge en la República Mexicana.<sup>9</sup>

La anterior cita, fue extraída de uno de los discursos del ex presidente Miguel Alemán Valdez, quien siempre consideró que el crecimiento de la aviación provocaría el despegue comercial del país.

Durante su administración, se creó el Departamento de Aeronáutica Civil, se establecieron leyes y reglamentos para garantizar los intereses de los usuarios y empresas de transporte aéreo; y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas formuló proyectos para la construcción de más aeropuertos y renovación de los existentes.

En cuanto a la terminal capitalina, Alemán la renombró como Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), y autorizó el inicio de las obras de remodelación. Estas se dividieron en cuatro partes:

1. Servicios Públicos (planta baja): gran plaza, localizada en la entrada principal, concentraba locales para restaurantes, bares, bancos, telégrafo y correo; espacios para las oficinas de vuelo, meteorología, radio, mapas y comandancia, entre los cuales había un puente de conexión con la torre de control.
2. Área Nacional (lado derecho-planta baja): 16 oficinas para las aerolíneas mexicanas, extensas salas de espera, con vista al campo, jardines interiores y siete puertas de entrada y salida que comunicaban a un ambulatorio común, el cual daba acceso a las oficinas centrales.
3. Área Internacional (piso superior): diez oficinas para las líneas extranjeras, cuatro despachos para migración, aduana, Secretaría de Hacienda, y la de Gobernación; sala de espera, siete pasillos y dos mezzanines.
4. Aeronáutica Civil (cinco plantas): despachos para la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas y todas las dependencias públicas y privadas del ramo.<sup>10</sup>

Adolfo López Mateos (1959), continuó con la política alemanista de apertura al extranjero y, para que el país tuviera proyección internacional, autorizó la compra de "Aeronaves de México" para uso exclusivo del gobierno. No obstante, la novata administración pronto se vio envuelta en problemas financieros y tuvieron que disminuir al personal y reabrieron los servicios comerciales.

### **1.3 La majestuosa ciudad sin orden**

Principió el siglo XX en la época del "Porfiriato", en los círculos de poder había tranquilidad, seguridad y confianza porque el progreso del país era notorio; todavía se dependía económicamente de la producción agrícola, pero la industria ya

---

<sup>10</sup> Idem.

florecía y la ciudad de México era lugar por excelencia para las decisiones políticas, financieras, sociales y culturales.

Las carretas pronto fueron cambiadas por los tranvías eléctricos, conforme a la distribución de la población, ascendía el número de rutas; los avances del transporte ciudadano y las nuevas vialidades representaron un estímulo para el crecimiento de la superficie urbana.

Mientras que en el país el movimiento revolucionario avanzaba, la ciudad de México continuaba con su mismo ritmo industrial. Para escapar de la situación, mexicanos de toda la República decidieron venir a la tranquila capital y comenzaron a fincar al norte, sur, poniente y oriente, rebasando los límites divisionales entre el Distrito Federal y el Estado de México.

En 1910, el primitivo censo de población registró a 471,066 capitalinos (sin contar los poblados de Coyoacán y Xochimilco, que todavía no eran parte de la ciudad), mostrando un aumento significativo del 3.17% anual.<sup>11</sup>

Las inconformidades políticas y sociales ocasionaron el estallido de la Revolución Mexicana: por todo el país se dieron movilizaciones de civiles y de soldados y tras el golpe de estado, Porfirio Díaz huyó a España y los caudillos triunfadores pelearon entre ellos para obtener el poder absoluto.

Hasta el gobierno de Plutarco Elías Calles fue cuando la nación volvió a la paz. En 1940, la superficie del Distrito Federal era de 9 mil 928 hectáreas y tenía un 58.4% de crecimiento en comparación con 1929.<sup>12</sup>

Así, inició la conurbación del Distrito Federal y la sobrepoblación en los municipios de Tlalneantla, Naucalpan, Ecatepec, Chilmahuacán, San Pedro, Xalostoc, Santa Clara, San Lorenzo, Bellavista y Netzhualcóyotl, Estado de México.

A la expansión y pérdida divisoria entre una entidad y otra comenzaron a denominar a la urbe como Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM); en 1950 había 3 millones 239 mil 840 capitalinos y el incremento, en relación con 1941, fue del 47.8%.<sup>13</sup>

En aquel entonces, proliferaron los terrenos ilegales, las irregularidades en los registros de propiedad, el aumento migratorio y el desorden de vivienda, lo que originó la propagación de las vecindades y colonias populares.

En los años sesenta, la *majestuosa* ciudad también se volvió la gran patria de exiliados europeos y sudamericanos. Su espacio se expandía por todas partes y la

---

<sup>11</sup> Scheingart, Martha (coordinadora), *Espacio y Vivienda en la Ciudad de México*, capítulo II: *Crecimiento Urbano* del Profesor-investigador Valentín Ibarra Vargas, México, El Colegio de México, 1991, p. 25.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p.26

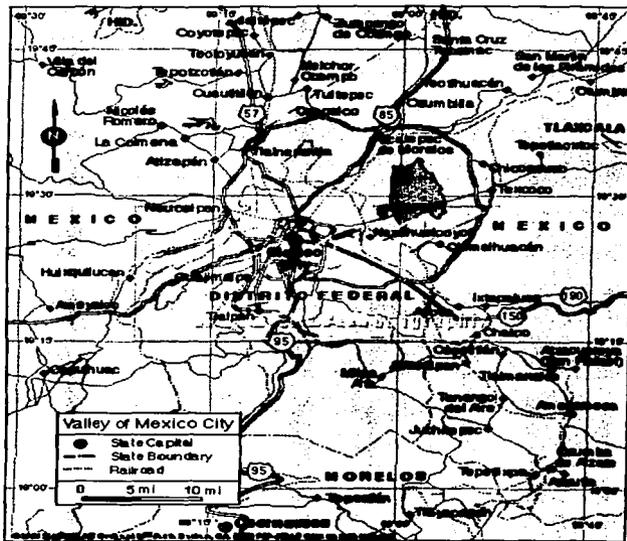
<sup>13</sup> Espinosa, Enrique, *Ciudad de México, desarrollo urbano*, México, El Colegio de México, 1995, p. 170.

<sup>14</sup> Gamboa de Buen, Jorge, *Ciudad de México, una visión de la modernización de México*, México, 1994, FCE, p. 37.

sobrepoblación comenzó a ser un serio problema; por lo que el regente Ernesto P. Uruchurtu prohibió la edificación de fraccionamientos en 1964.<sup>14</sup>

Sin embargo, como orden sólo se aplicó en el Distrito Federal, en el Estado de México las cosas continuaron igual; las constructoras emigraron al estado vecino y continuaron edificando y dando las mismas facilidades para vivienda.

#### 1.4 El AICM, asfixiado por la urbe



El aeropuerto "Benito Juárez" no se escapó de los "paracaidistas", quienes poblaron los lugares aledaños, sobre todo el oriente y norte, mezclando el área del Distrito Federal con el terreno del Estado de México.

En los alrededores del AICM se formaron las unidades N. Bassols, CTM, ciudad de Lago, Villas de Aragón, Bosques de Aragón y Prados de Aragón; el municipio de Nezahualcóyotl, se convirtió en el más poblado y estaba completamente perdida la división entre lo que era el estado y la capital.

En aquella suntuosa remodelación que se le hizo al AICM, los arquitectos olvidaron incluir la modernización de los aparatos y, nuevamente, en su reinauguración, la terminal aérea mostró pasillos amplios, salas de espera grandes, buenos espacios comerciales pero una deficiente logística de vuelos, una mala planeación para las llegadas y salidas de los vuelos y unas reducidas pistas que no permitieron aumentar las operaciones e impidieron que las aerolíneas pudieran cambiar su flota antigua de aviones, ya que los nuevos y amplios no cabían en dicho aeropuerto.

Los retrasos y la suspensión de vuelos comenzaron a ser situaciones normales en la terminal, pues al estar sobre poblados los alrededores del AICM y ser tan pequeñas las pistas, los pilotos temían que algún día se estrellasen contra las viviendas.

Durante cuatro años las aerolíneas, asociaciones, pilotos y el personal administrativo de la terminal solicitaron al gobierno la ampliación del "Benito Juárez", pero no hubo respuesta.

Al ver la indiferencia, las líneas extranjeras resolvieron cerrar todas sus operaciones, provocando un caos mayúsculo en todos los ámbitos económicos del país.

Por la presión internacional, el presidente Gustavo Díaz Ordaz creó en 1965 la dependencia: Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA); organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonial, encargada de administrar los servicios de aterrizajes, despegues y seguridad, suministrar combustible, autorizar concesiones, determinar tarifas, conservar y construir las pistas, plataformas, estacionamientos, hangares y edificios terminales.<sup>15</sup>

Como primera labor, ASA agrupó a varios especialistas en ingeniería, arquitectura y manejo de aeropuertos para realizar los estudios necesarios para resolver si se ampliaría el AICM o se construiría una nueva terminal.

Entonces, ASA creó la Comisión de Planeación de Aeropuertos, Dirección General de Aeropuertos, Dirección General de Aeronáutica Civil, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SNEAM) y Líneas Aéreas.<sup>16</sup>

Las asociaciones creyeron en las medidas del gobierno y convencieron a las aerolíneas para que volvieran a trabajar. Al paso de dos años, todo continuaba

<sup>15</sup> Vázquez C., Pedro, *Aeropuertos y Servicios Auxiliares II*, México, ASA, 2da. Edición, 1975, p. 21.

<sup>16</sup> Ibarra V., Julio, *op.cit.*, p. 65

igual: las nuevas administraciones lo único que produjeron fue la burocratización del sistema aeroportuario y agravaron más las condiciones del "Benito Juárez".

Al ver las nulas acciones del gobierno, los dueños de las líneas aéreas volvieron a manifestarse por medio de inserciones de protesta en los diarios nacionales; éstas son algunas de las declaraciones que aparecieron:

Con sólo visitar al Aeropuerto Internacional podremos saber qué tan lejos estamos de una innovación de equipo de esta naturaleza, y lo más triste y angustioso del caso es que ni siquiera existen planes para la construcción de un nuevo aeropuerto que regrese a México a las filas contemporáneas en materia de aviación comercial...

"Años y años pasaron en los que México disfrutó del prestigio de ser el cruce de todas las rutas importantes del continente, pero obviamente no se podrá seguir pensando en esta forma si no se cuenta con las facilidades necesarias para la operación de los grandes Jets...

El Aeropuerto Central de México tiene 20 años de atraso en la época y necesidades de la aviación comercial contemporánea. Deben tomarse las medidas necesarias para que la capital del país cuente con un aeropuerto de acuerdo con los tiempos y el propósito para la década siguiente. Algunas líneas aéreas adquirieron unidades 747...

Así esperamos que México aprecie en su debida magnitud la urgencia de construir un nuevo aeropuerto con todos los adelantos necesarios para que el país pueda participar del mercado turístico mundial."

Para silenciar el ruido de los empresarios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó el libro: La aeronáutica civil mexicana-programa 1965-1970; donde anunciaba los proyectos autorizados para ampliar el AICM. Con ésta acción, los empresarios dejaron de presionar y con tranquilidad se pudo dar el cambio de gobierno; a partir de diciembre, el nuevo presidente sería Luis Echeverría Álvarez, quien no se interesó por poner en marcha el prometedor programa y mejor lo archivó en los anaqueles del Departamento de Aeronáutica Civil.

Ante la burocracia, se suscitó la primera tragedia: en 1971 un "Boeing 727" de Mexicana de Aviación se desplomó en los terrenos del ex Vaso de Texcoco tras chocar contra una vía de ferrocarril. El gobierno planteó la posibilidad de ampliar la terminal aérea pero entonces, los empresarios propusieron que mejor se invirtiera en un aeropuerto alterno.

## **1.5 Y se convirtió en caos**

La guerra turística mundial se encontraba en su apogeo, todos los países poderosos participaban en la modernización, reparación de instalaciones y en la adquisición de la mejor tecnología aeronáutica.

---

<sup>17</sup> Echeverría, Sergio, Guía Aérea de México y Centroamérica, México, AICM, revista mensual, 1968, Año 1, No. 7.

Los estudios proyectaban al ex lago de Texcoco como el mejor lugar para la edificación; sin embargo, las autoridades no estaban convencidas y pospusieron la resolución.

Al mismo tiempo, la Secretaría de Recursos Hidráulicos propuso al Congreso de la Unión el rescate de la zona lacustre del ex lago de Texcoco. Obra de imagen ecológica (que en ese momento era lo que estaba de moda en el mundo), prestigio y proyección por lo que de inmediato fue aprobada por el poder Legislativo.<sup>18</sup>

Entonces, la SCT guardó sus conclusiones y argumentó que la construcción de otra estación aérea sólo era un gasto excesivo porque el AICM sí cubría todas las necesidades. Los industriales regresaron a los ataques a través de la prensa:

Las colonias populares invaden las pistas, el problema no sólo es de arquitectura ni de urbanismo, sino de geografía ciudadana y de hidrología regional; el desastre aeroportuario ha provocado apogones, inundaciones, retrasos, dificultades para despegar; en fin. ¿es razonable continuar con las instalaciones actuales o es preciso decidirse ya por una terminal alterna?<sup>19</sup>

En 1973, justo cuando la guerra de ataques estaba en la cúspide, un empréstito internacional salvó a la administración.

El presidente Luis Echeverría autorizó el programa: "Revitalizar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México"; que consistía en la remodelación de los pasillos a desniveles, circuitos viales, edificios, escaleras eléctricas, zonas verdes y una barda sólida para aniquilar las invasiones. Además de la compra de equipo moderno para las aerolíneas nacionales.

Al *superproyecto* se le escapó un aspecto muy importante: el acceso para llegar al aeropuerto. A las afueras del inmueble había contrariedades para llegar o salir, los medios de transporte no alcanzaban a cubrir toda la masa que transitaba en el AICM (pasajeros, familiares, amigos y los inigualables mirones); rápidamente se congestionaban las calles y avenidas de la zona.

Por suerte para el gobierno, las obras de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo Metro ya empezaban (transporte subterráneo a un costado del "Benito Juárez"). Remedio tardío e inoportuno, ya que al cerrar espacios para hacer las modificaciones, se ocasionó más tráfico en los pasillos, contrariedades en las salidas o llegadas y caos viales a las afueras del lugar.

Los inversionistas, al darse cuenta de los resultados, impugnaron por medio de los diarios las timidas medidas del gobierno; ya que ellos no querían más ampliaciones sino una terminal complementaria.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Cruickshank G. *Proyecto Lago de Texcoco, rescate hidroecológico*, México, SARH y CNA, 1994, s. p.

<sup>19</sup> *Ibid.*, No. 130.

<sup>20</sup> *Ibid.*, No. 125-133.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al no poder expandir el AICM sobre el lago de Texcoco, retoma la idea de la red aeroportuaria de 1959 y declara la posibilidad de construir tres terminales secundarias al "Benito Juárez", para distribuir y disminuir sus operaciones.

Las posibles sedes eran Zumpango, Huejotzingo e Iztapalaca; el primero con proyección de largo alcance; el segundo alterno y el tercero para escuelas de aviación.

Entonces, el Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala apreciaron la oportunidad, llamaron a sus urbanistas, arquitectos e ingenieros para que diseñaran proyectos aeroportuarios y así competir en la elección y remplazar al capitalino.

Toluca fue el primero en terminar, pero su altitud y el espacio reducido lo limitaron a operar únicamente los vuelos de carácter privado o gubernamental. Los otros, tampoco cumplieron con los requisitos técnicos y también quedaron para uso particular.

Con muchas promesas, José López Portillo reparó salas, pistas; mejoró la seguridad, salubridad, y la atención a los usuarios. No obstante, en 1979, la saturación del AICM continuaba, el enésimo aguacero de la temporada volvió a inundar la terminal y a los asentamientos de la región.<sup>21</sup>

En 1980, se inaugura la Vía Terminal de Autobuses de Pasajeros Oriente para aliviar en proporción los congestionamientos de la zona sur del "Benito Juárez"; pero, incrementaron los reclamos de los habitantes de la delegación Venustiano Carranza por la constante contaminación auditiva —el ruido de los aviones por los despegues y aterrizajes— a la que están sometidos todos los días.

En los estudios de salud, los vecinos del aeródromo, mostraban problemas de sordera, insomnio y alteraciones nerviosas: miedo, inseguridad, estrés, dificultades de atención, comprensión y reacción.

Médicamente, los seres humanos pueden estar sometidos a 70 decibeles, lo tolerable es de 85 a 90 y lo nocivo es de 91 en adelante; sin embargo en los despegue de los aviones son más de 110.

Aunado a ello, los lugareños sufrían de interferencias en los aparatos electrónicos, vidrios rotos, vibraciones, resquebrajaduras en sus viviendas y estaban sometidos a vivir bajo la gruesa capa de smog.

En los noventa, aunque los censos de población mostraban disminución, la ciudad de México estaba sumergida en la crisis de la expansión. La siguiente tabla muestra el crecimiento por zonas desde 1930 a 1990:<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Gómez M., *op. cit.*, p. 57.

<sup>22</sup> Anales del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

Por su parte, el AICM marcaba su fin: espacios insuficientes para las maniobras, el tránsito aéreo sólo tenía una vía de salida y entrada, los sistemas de comunicación presentaban congestiones en sus frecuencias; las pistas y calles de rodajes eran inadecuadas (había peligrosos cruces de naves); las plataformas permanentemente se encontraban saturadas y no permitía el aterrizaje de vuelos adicionales.

El edificio terminal y el de carga eran insuficientes en todos sus servicios, las salas de espera al tope al igual que los pasillos, vestíbulos y espacios de circulación.

El estacionamiento, de cinco pisos, era incapaz de albergar a todos los automóviles y los pasajeros sufrían los abusos de los taxistas, los robos y la inseguridad dentro y fuera de las instalaciones aeroportuarias.

Cuadro 1

<b>POBLACION TOTAL SEGUN UNIDADES</b>				<b>TERRITORIALES</b>	<b>BASICAS</b>		
Ciudad de México (datos al 30 de junio de cada año)							
Miles de habitantes							
<i>Unidades territoriales</i>	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
a. Ciudad central	1 029 068	1 448 422	2 249 221	2 829 756	3 002 984	2 945 733	1 935 708
b. Distrito Federal	1 220 576	1 757 530	3 239 840	5 178 123	7 327 424	10 030 503	8 261 951
c. Área urbana de la C. de M.	1 049 000	1 560 000	2 872 000	4 910 000	8 355 000	12 636 479	14 840 831
d. ZMCM		1 644 921	3 135 673	5 381 153	9 210 853	12 764 582	14 991 281
Porcentajes %							
e. a/d		80.35	71.73	52.59	32.6	18.63	12.71
f. b/d		106.84	103.32	96.23	79.55	63.55	54.65
g. c/d		86.54	91.59	91.24	90.71	99	99
h. a/b	83.69	82.39	69.42	54.65	40.98	29.31	23.25
i. a/c	98	92.82	78.32	57.63	35.94	18.82	12.84

FUENTE: De 1900-1960, Negrete, Ma. Eugenia y Salazar, Héctor (comps.), "Dinámica de crecimiento de la población de la Ciudad de México", 1987, en G. Garza et al. Atlas de la Ciudad de México, El Colegio de México y Departamento del Distrito Federal. De 1970, Datos del IX Censo de Población y Vivienda. 1980: Población ajustada con base en las tasas de crecimiento 1950-1970, 1970-1980. Datos preliminares del XI Censo de Población 1990, INEGI.

a: Zócalo, parte de las delegaciones Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza y Benito Juárez.

b: El territorio federal registrado para las 16 delegaciones constitucionales.

c: Las 16 delegaciones de D. F. y los 26 municipios aceptados como parte del área urbana (5 municipios), de Puebla-Tlaxcala (8 municipios) y el área de Temixco y Jiutepec, de Morelos.

La neblina matutina y las tolvaneras (principalmente de febrero y marzo) afectaban las horas críticas de salida, muchas veces, provocando el cierre momentáneo. Los chubascos vespertinos de verano inundaban la zona y constantemente eran reniveladas las pistas y calles.

Los investigadores privados coincidían que Zumpango (Estado de México) era el lugar idóneo para la estación alterna. Esta visión trascendió e increíblemente los terrenos comenzaron a subir su valor; cuando observaron a fondo el fenómeno, descubrieron que casi todos los ejidatarios originales ya habían perdido sus tierras y que ahora, los dueños eran hombres "famosos" de la administración pública, entre los que destacaba el "Profesor" Hank González.<sup>23</sup>

## 1.6 El oportunismo de los poderosos

Durante los noventa la situación del aeropuerto internacional ya era una tragedia económica, comercial y turística; la mala imagen y el pésimo servicio estaban cobrando dividendos internacionales. A pesar de ello, las autoridades sólo se dedicaron a negar el problema, a aclarar decisiones, a desacreditar los comentarios o acciones de las asociaciones, organismos y empresas involucradas en el ramo.

Los columnistas financieros, entre líneas, mencionaban los avances de los "hombres de peso" que, se apoderaban y manejaban a su conveniencia la situación del AICM. Uno de esos "poderosos" fue: **Alfredo Hakim Aburto**, dueño del Grupo Industrial Hakim.

En su trayectoria, como empresario especializado en aeropuertos, es recurrente la presencia de **Andrés Caso Lombardo**, quien fue titular de la SCT de diciembre de 1988 a marzo de 1993, sexenio de **Carlos Salinas de Gortari**.<sup>24</sup>

Justo cuando Caso era director general de ASA, entre 1982 y 1985, y luego director de Operaciones de la SCT, entre 1985 y 1986, Hakim empezó a repuntar en el sector. Desde esa década, su empresa participó en la construcción, remodelación y/o ampliación de las terminales aéreas de Cancún, Los Cabos, Ixtapa, León y Veracruz.

Cuando Caso Lombardo se convirtió en el titular de la SCT en marzo de 1991, Hakim obtuvo un contrato de 85 millones de pesos de inversión para las obras de ampliación del AICM. El acuerdo incluía la construcción de una nueva terminal internacional con la infraestructura necesaria para la aviación comercial.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Información extraída de la página Web: [www.jornada.unam.mx/1996/mar960307/CLASE001](http://www.jornada.unam.mx/1996/mar960307/CLASE001)

<sup>24</sup> Sherer, Julio, "Hakim prosperó a la sombra de Caso Lombardo", revista Proceso, 22 de septiembre de 1996, p. 34.

<sup>25</sup> Luego se supo, que el contrato fue adjudicado sin que mediara licitación alguna, en franca violación de la Ley de Obras Públicas vigentes entonces.

En 1994, ASA e Industrial Hakim firmaron otro convenio, denominado: *modificatorio*, que permitió duplicar la inversión inicialmente acordada. En febrero, se signó un contrato de renta por 19 millones de pesos para ampliar y remodelar las salas de espera de la 21 a la 24.<sup>25</sup>

Para mayo, la SCT legalizó un tercer contrato modificatorio, llamado de *consolidación* de los anteriores, donde la inversión total se elevó a 329 millones de pesos, que serían destinados para el edificio de enlace con el área nacional, comercios, oficinas, salas de espera de la 25 a la 36, terminal terrestre, vialidades, pasillos telescópicos, plataformas, hotel y puentes peatonales.

Faltaban unas semanas para que la SCT cumpliera su promesa de anunciar dónde se construiría la terminal complementaria –divulgó que sería antes de que concluyera el sexenio–; Texcoco y Tizayuca se tronaban los dedos.

A última hora, los fraudes y los problemas económicos que se presagiaban para el país hicieron que Carlos Salinas promoviera la cancelación del convenio suscrito con Industrial Hakim; aunque la inmobiliaria Fumisa (integrante del grupo) continuó a cargo de la construcción del área internacional del aeropuerto y de la totalidad de sus centros comerciales.

En ese momento se pensó que Salinas quería perjudicar a Hakim; sin embargo, el gobierno federal, como cualquier otra empresa privada, al rescindir un contrato tenía la obligación legal de indemnizar a la compañía afectada, así Industrial Hakim recibió 450 millones de pesos.<sup>26</sup>

En las esferas económicas, se decía que Alfredo buscaba liquidar a ASA, comprar todas las acciones del "Benito Juárez", para después, adueñarse de la aviación comercial nacional. Como su "camarada" era el presidente, el rumor sonaba muy real, pero... al fracasar Salinas en su mandato (la devaluación con el "error de diciembre"), dejó sólo a Hakim y comenzaron los reveses políticos.

**Alfredo Baranda García**, entonces director de ASA, calificó de poco serio y profesional al "magnate", negó cualquier posible privatización del AICM y promovió la cancelación de los compromisos financieros de la SCT y ASA con la constructora.<sup>27</sup>

Hakim Aburto respondió que las interrupciones y retrasos en los proyectos de remodelación eran responsabilidad de Aeropuertos y Servicios Auxiliares; no había problemas de financiamiento y, si la terminal aérea no funcionaba era por la burocracia de ASA, que en tres años no le había dado mantenimiento (aún había 2 mil 500 metros cuadrados en locales por rentarse, el 15% de los 20 mil metros que incluía la primera etapa de remodelación).

<sup>25</sup> Chávez, S; "Buscan sacar del aeropuerto al Grupo Hakim", en *La Jornada*, 24 de septiembre de 1996, p. 35.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> Cardoso V., "Convenio tras convenio", en *La Jornada*, 24 de septiembre de 1996, p. 33.

Una vez terminado su periodo en ASA, Alfredo Baranda, “compadre” del exitoso político priísta **Carlos Hank González**, se fue a colaborar con el gobierno del Estado de México, en los estudios para el desarrollo turístico, industrial e inmobiliario de municipios conurbados con el Distrito Federal.

A finales de 1994, ocho empresas subcontratistas demandaron a ASA y anexaron que Industrial Hakim les debía más de cuatro millones de pesos.

En seguida, surgió el rumor de que el Grupo Ábaco (el de Lanckenau) había emitido un papel comercial al Grupo Industrial Hakim a principios de ese año; el cual se pagaba con las rentas obtenidas de los locales. El debate comenzó a involucrar muchos nombres por lo que decidieron mejor cerrar el caso.<sup>28</sup>

Un año después, Comexa –una de las filiales de la constructora aeroportuaria–, se declaró en suspensión de pagos para evadir sus responsabilidades con Banamex y Serfin.

Hablar sobre las contrariedades que presentaba el AICM ya era monótono, así que el nuevo tema era opinar sobre cuál sería la mejor ubicación para el nuevo aeropuerto. **Jesús Murillo Karam**, gobernador de Hidalgo, promovía la zona de Tizayuca–Zapotlán de Juárez como la posible sede.

El 3 de abril de 1996, regresa al ámbito el Grupo Industrial Hakim, representado por el accionista **José Ordóñez**. Él aconsejaba crear un sistema “multi aeropuertos”, donde la terminal de Tizayuca, la de Texcoco y el actual “Benito Juárez” fueran parte del mismo sistema. “Aunque, si el gobierno federal no tiene presupuesto para los dos, nos inclinamos por la ampliación hacia el Lago de Texcoco”, decía.<sup>29</sup>

Al inicio de ese año, ASA y la SCT dieron el aval para la privatización de los aeropuertos nacionales; con ello, el consorcio aeroportuario se convertía en dueño de las terminales aéreas importantes del país y su opinión o sugerencia tenían un peso decisivo en las acciones que tomaría la Secretaría de Comunicaciones.

Con la propuesta de la red, florecieron nuevamente los intereses de las ciudades de Puebla y Toluca por darle cabida a la terminal; sin embargo, la SCT sugirió que los inversionistas realizaran un plebiscito con todos los sectores involucrados para determinar qué era lo más adecuado por hacer.

A esto, el gobernador **Murillo Karam**, respondió que **Carlos Ruiz Sacristán** (secretario de la SCT), estaba ignorando la propuesta que él y su estado habían hecho desde hace más de dos años, sobre construir el aeropuerto alterno internacional en Hidalgo, y que también se estaban desairando los intereses del **Grupo Acerero del Norte** y los corporativos **Koll**, **Bechtel** y **Daewoo**.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Sherer, Julio, *gr\_L\_cil*, p. 34.

<sup>29</sup> Chávez S., “*Planta Hakim construir un aeropuerto en Texcoco*”, en *La Jornada*, 3 de abril de 1996, p. 28.

<sup>30</sup> Cardoso, “*A consulta pública los proyectos Texcoco-Tizayuca*”, *La Jornada*, 3 de noviembre de 1996, p.35.

En junio, por las investigaciones realizadas a **Jorge Lankenau Rocha** (lavado de dinero), se revivió el tema de la deuda de Hakim con el Grupo Financiero Abaco-Confía (perteneciente al banquero); donde se aclaró que la deuda no fue por cuatro, sino por 400 millones de pesos. Ese mismo mes, con el apoyo de las autoridades, Hakim pudo reestructurar esa deuda a un plazo de 10 años.<sup>31</sup>

El miércoles 18 de septiembre de 1997, a querrela de la Secretaría de Hacienda, la Procuraduría General de la República resolvió ejercer acción penal en contra de Alfredo Hakim Aburto. Su delito: defraudar al fisco por cerca de 11 millones de pesos.

**Mauricio Bello**, representante legal y socio de las empresas Inmobiliaria Fumisa S.A. y GIH Estudios y Proyectos SC, ambos miembros del Grupo Hakim, fue detenido el viernes 13 de octubre, pero, salió libre el martes 17 luego de pagar una fianza de 7 millones 242 mil 420 pesos.

El jueves 26, Baranda García, recomendando al secretario de Comunicaciones y Transportes, cancelar los convenios pactados con Hakim, como medida para limpiar la imagen de la institución y transparentar el proceso de privatización del AICM.

Al frente de Industria Hakim quedó **José Ordóñez**, quien declaró que durante la fugaz gestión de Alfredo Baranda (de cuatro meses), se detuvieron las obras de ampliación porque el señor constantemente quería revisar los proyectos.

Ahora se entiende por qué, la propuesta del ex director de ASA de cancelar los contratos y que a Baranda sólo le interesa promover la construcción del aeropuerto alterno en la zona de El Caracol, Estado de México, donde actualmente presta sus servicios. Hasta que llegó Alfredo Elías Ayub (como director de ASA), fue cuando se renovaron los trabajos.<sup>32</sup>

Al referirse al presidente del grupo, Alfredo Hakim (entonces prófugo de la justicia), Ordóñez indicó que ya estaban llegando a un arreglo con la SHCP.

Oportunamente, **Alfredo Elías Ayub**, ya en su nuevo cargo, apuntó que la dependencia respetará en todas sus partes los convenios firmados con el Grupo Hakim y continuarán los trabajos de acondicionamiento del AICM en tanto no se tome el fallo final sobre la estación complementaria.<sup>33</sup>

Por su parte, **Aarón Dychter Poltólaiek**, subsecretario de la SCT, aclaraba que la dependencia no estaba involucrada en la *guerra de intereses*. Sobre el aeropuerto alterno, comentaba que la sede debería cubrir todas las condiciones técnicas y financieras por lo que tal vez, a finales del sexenio (el de Zedillo), se tendría la decisión.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Sherer, Julio, *id. cit.*, p. 34.

<sup>32</sup> Cardoso, "Cancelar la relación, meta de ASA: Grupo Hakim", *La Jornada*, 25 de septiembre de 1996, p. 32.

<sup>33</sup> Chávez S., "ASA: se respetará el convenio con Hakim", *La Jornada*, 26 de septiembre de 1996, p. 29.

<sup>34</sup> Cardoso V., "Guerra de intereses sobre el aeropuerto del DF", en *La Jornada*, 30 de noviembre de 1996, p. 33.

Pasado el tiempo y con el enfriamiento del asunto, Alfredo Hakim se presentó ante las autoridades, acordaron montos y plazos cómodos para que el empresario pudiera regularizar su situación fiscal. El *influyente* empresario conservó su poder en el manejo del AICM, pero se mantuvo fuera de los círculos y lejos de los medios de comunicación.

Los siguientes años estuvieron llenos de foros, debates, estudios y de comentarios, justificaciones y promesas por parte de la SCT, y más y más ampliaciones, retrasos y problemas en el "Benito Juárez".

El ingeniero Roberto Canovas Theriot, director del aeropuerto capitalino durante el periodo de Ernesto Zedillo, insistía en que las obras de remodelación eran necesarias para que la terminal siguiera operando por lo menos siete años más.

Alfredo Baranda, al término de su gestión como gobernador, dirigió el corporativo "Pro Oriente", principal promotor del aeropuerto en Texcoco y miembro del **Grupo Atiacomulco**, presidido por el *profesor* Carlos Hank González.<sup>35</sup>

El subsecretario de Equipamiento Urbano del Estado de México, Manuel Ortiz García, decía contar con estudios de impacto ambiental, donde se estipulaba que técnica y ecológicamente si era viable la terminal alterna en los suelos fangosos del lago de Texcoco.

A su vez, Eugenio Imaz Gispert, secretario de Industria y Comercio del gobierno hidalguense, justificaba la cimentación del aeropuerto en sus terrenos, porque con él se iniciaría el desarrollo integral, sustentable de la empobrecida zona sur de Pachuca y noroeste del municipio mexiquense.

A finales de 1998, Alfredo Elías Ayub es cambiado de ASA a la dirección de la Comisión Federal de Electricidad, no sin antes, trabajar notablemente a favor de la opción Texcoco; quien ya tenía nuevos y *superpoderosos* simpatizantes, los empresarios **Antonio del Valle** (de Bitel), **Bernardo Quintana** (de Grupo ICA) e incluso **Carlos Slim** (de Grupo Carso).<sup>35</sup> El *profe* ya los había convencido de los cientos de millones de dólares que estaban en juego.

Elías Ayub contrató al despacho del Instituto Tecnológico de Massachussets (MITRE), el mejor en el mundo en materia aeronáutica. Después de los estudios que aplicaron MITRE definió que las mejores condiciones eran las de Texcoco.

La **Comisión Nacional del Agua (CNA)**, encargada de evaluar los aspectos ambientales de los proyectos, consideraba *inconveniente* la construcción en el lago de Texcoco; pues ésta afectaría el área de conservación ecológica de la Cuenca del Valle de México: el 50% de su superficie, estaría ocupada por las instalaciones del aeropuerto y servicios conexos; las turbinas de los aviones volverían a afectar lo rescatado y, tal vez, hasta descartarlo.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Cardoso V., "Pública, no técnica, la pugna aeroportuaria", en *La Jornada*, 3 de noviembre de 1996, p. 29.

<sup>35</sup> Celis, D., "Los mexiquenses y el aeropuerto alterno", columna *Corporativo*, en *El Financiero*, 5 de abril de 1999, p. 15.

<sup>36</sup> Cardoso V., *ibid.*, 3 de noviembre de 1996.

Ante las evidentes contrariedades, la SCT se vio atada a tomar la decisión y nuevamente, optó por dejar pasar el tiempo.

En Hidalgo, terminó el periodo de gobierno de Jesús Murillo Karam, el nuevo gobernador sería el también priísta Manuel Ángel Núñez Soto; quien desde su campaña tomó como bandera política el proyecto aeroportuario; se relacionó y convenció a los empresarios de la región para que juntos apoyaran la candidatura del municipio de Tizayuca.

Al tomar posesión, Núñez Soto convocó a reconocidos pilotos, consultores, investigadores, inmobiliarios, urbanistas y ecologistas para dar origen al proyecto **Megalópolis Tizayuca**. Posteriormente, invitó al grupo **Aeropuertos de París** para que los evaluaran y la resolución de la empresa más importante y concedora de aeropuertos en el mundo fue lo mejor era construir en Tizayuca.

En el Estado de México también se dieron cambios políticos, **Arturo Montiel Rojas**, impulsado incondicionalmente por el Grupo Atlacomulco, ganó la gubernatura y, de igual forma, comenzó su gestión con los trabajos y estudios de Texcoco para el aeropuerto y emprendió una larga gira nacional para vender y convencer a más influyentes.

Para no quedarse atrás y haciendo uso de todo el *aparato mexiquense*, Montiel revivió los estudios de MITRE, convenció a **Joaquín Gasca** (ex comunicador de Jaime Serra Puche en la Secretaría de Comercio), **Humberto Rodríguez** (ex comunicador de Julia Carabias en Semarnap), **Raúl Torres Barrón** (ex comunicador de Miguel de la Madrid) y a **Fernando Lerdo de Tejada** (ex vocero y amigo muy cercano del ex presidente Ernesto Zedillo), de su proyecto para que gestionaran en sus círculos sociales a favor de la construcción en Texcoco.<sup>37</sup>

La guerra de poderes comenzó a subir de tono, el secretario de Comunicaciones y Transportes declaraba que no existía ninguna presión y que el presidente Ernesto Zedillo estaba comprometido a determinar antes de que culminara su mandato dónde se construiría la nueva terminal aérea. Pasaban los años y Ruiz Sacristán justificaba la demora diciendo:

Estos son proyectos que requieren de ciertos plazos de maduración (¿cuántos sexenios más?). Un aeropuerto, por más pequeño que sea, no se hace en un año, necesitamos avanzar para que en algunos años se tenga esa capacidad adicional.<sup>38</sup>

El 2000 corrió con la promesa eterna de antes de que termine el sexenio, aunque ese año era de elección presidencial y cuando el candidato Francisco Labastida ganara (cerro su campaña abrazado de Montiel y de Hank González), Texcoco sería premiado; sin embargo... Otra vez la historia, Carlos Ruiz Sacristán, recurrió al archivo privado de los secretarios para repetir, al pie de la letra:

<sup>37</sup> Mares, M., "Artillería pesada mexiquense, para ganar el aeropuerto", en *Radio-Fórmula*, 13 de febrero de 2001.

<sup>38</sup> Rebollo, H., "Aeropuerto 6, gobierno 0", columna *Mesa de Negocios*, en *EL Financiero*, 14 de abril de 2000, p. 20.

La ubicación del aeropuerto alternativo al de la ciudad de México es muy importante; ya que se trata del proyecto más ambicioso e importante que tendrá el país en décadas, por lo que deberá ser el nuevo gobierno quien lleve a cabo el proceso, de principio a fin.<sup>39</sup>

Exactamente lo mismo dijeron los gobiernos de Gustavo Díaz Ordaz, Luis Echeverría, José López Portillo, Miguel de la Madrid, Carlos Salinas y, ahora, Ernesto Zedillo. Mientras el destino del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se decidía políticamente, el inmueble cada vez más se hundía y asfixiaba por su rezago tecnológico.

...

---

<sup>39</sup> Idem.

## 2. LAGO DE TEXCOCO: PARAÍSO O INDUSTRIA

*"Copil, hijo de Coyolxauauquí, intentó matar al Dios Huitzilopochtli para vengar la muerte de su madre. Huitzilopochtli gana el combate, le arranca el corazón a Copil y lanza el órgano al Lago de Texcoco, dando origen al primer nopal de la cuenca".  
Anónimo*



El 23 de noviembre del 2000, el presidente electo Vicente Fox Quesada eligió al arquitecto Pedro Cerisola y Weber como titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El secretario anunció el 21 de diciembre, que para mediados del mes de febrero daría un informe a las comisiones de la Cámara de Diputados sobre las primeras conclusiones de los estudios evaluados; sin embargo, llegó febrero y ...<sup>1</sup>

El 6 de marzo del 2001, en el noticiario matutino de la ciudad de México "Monitor", Pedro Cerisola confesó:

La decisión ya está tomada, será en el corredor Texcoco-Zapotlán". Ante tal declaración, el ruido golpeó hasta Los Pinos...

Minutos más tarde, la vocera presidencial Martha Sahagún rectificó lo dicho:

No hay decisión tomada, el acuerdo que tiene el gobierno federal es que la decisión se dará a conocer en junio...<sup>2</sup>

Tres días después, el responsable de la SCT se retractó e indicó que el próximo 20 de marzo se reuniría con los legisladores y especialistas a fin de dar a conocer los avances técnicos en torno a las propuestas para la ubicación del aeropuerto alternativo.

Como se observa, la historia del aeropuerto alternativo siempre ha sido igual: largas para el tema, declaraciones mal interpretadas y dimes y diretes entre todos los personajes involucrados.

<sup>1</sup> Arceola, J., "Piden reubicar aeropuerto", en *El Universal*, 23 de noviembre de 2000, p. 1b.

<sup>2</sup> Chávez, V., "Confusión oficial por el nuevo aeropuerto", en *El Financiero*, 6 de marzo de 2001, p. 22.

Con siete sexenios de retraso, numerosos especialistas, empresarios, políticos y funcionarios han desmenuzado pros y contras de Texcoco y Tizayuca. La mayoría de ellos concuerda en un punto: difícilmente se encontrará un lugar más inadecuado para el nuevo aeropuerto que el antiguo lago de Texcoco (los grupos ecologistas lo califican como un ecocidio).

No obstante, el 20 de marzo, el secretario cumplió lo dicho: presentó ante diputados y senadores integrantes de las comisiones unidas del ramo las consideraciones técnicas y la resolución de los asistentes fue que Texcoco era el lugar más viable en cuanto a los aspectos aeronáuticos.

Cerisola reiteradamente señaló que no es la opinión de la SCT; sin embargo, su declaración a principio de mes y la forma en la que se presentaron estos resultados hicieron ver que sí.<sup>3</sup>

No es nueva esta parcialidad de la dependencia, ya que sexenio tras sexenio la SCT, así como Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), la Cámara Nacional de la Industria Aeronáutica y el Colegio de Ingenieros en Aeronáutica han simpatizado siempre con la alternativa del Estado de México.

Se trata de una discusión añeja (desde 1960), que involucra no sólo la cuestión técnica, sino también la política-económica: los pocos ricos y poderosos mexiquenses agrandarían más sus cuentas bancarias si la decisión fuera Texcoco; el grave inconveniente que tienen es el propio ex lago, pues tendrían que pasar por encima de la reserva ecológica y de todos los grupos ambientales, arqueológicos, urbanistas y partidos políticos (PRD, PAN, PT y PVEM\*) que se opondrían.

Año con año, se publican páginas enteras de los daños ocasionados por la temporada de lluvias: inundaciones, destrozos materiales, lodo, vialidades convertidas en ríos, etc., el AICM no se escapa de esas tragedias. Generalmente la zona nororiente es la más afectada; la del ex vaso, es decir, donde quieren cimentar la nueva terminal aérea.

Como nos ilustra la historia, Tenochtitlan nació y creció en un islote rodeado de agua y cruzado por canales; con el tiempo, la ciudad se puso a crecer sobre los cimientos de fango, y sobre la zona desecada del lago.

Por ello, ahora es un suceso lógico el que el AICM se inunde siempre en la temporada de lluvias, pues el aeropuerto fue levantado, junto con la veintena de colonias populares que absurdamente lo rodean, sobre lo que fue la zona lacustre de Texcoco.

Considerada como la región más importante del país y de Mesoamérica en la época colonial, Texcoco enfrenta hoy en día dos futuros distintos: volver a ser el

<sup>3</sup> Pérez, C., "Adelanta Cerisola viabilidad de un aeropuerto en Texcoco", en *La Jornada*, 21 de marzo de 2001, p. 17.  
\* Partidos: de la Revolución Democrática, Acción Nacional, del Trabajo y Verde Ecologista Mexicano.

gran abastecedor de agua para la ciudad de México y dar cabida a la flora y fauna que en él vivían ó morir y convertirse en el proyecto aeronáutico industrial más importante del Estado de México y del país.

## 2.1 La civilización destruyó la armonía

Las poblaciones antiguas se establecieron alrededor de la zona lacustre de Mesoamérica, el agua les producía alimento, sustento, desarrollo y trabajo. La Cuenca del Valle de México se localizaba en la parte más alta del altiplano mexicano, entre los paralelos 19° 02', 20° 12' y los meridianos 98° 15' y 99° 00 al oeste de Greenwich.

El historiador español Motolinía, contemporáneo de Cortés, la describió como:

*Lo más alto de está Nueva España y los más altos montes, por estar en la más alta tierra, parecen ser los que están alrededor de México. Está México toda cercada de montes, y tiene una muy hermosa corona de sierras a la redonda de sí, y ella está puesta en el medio, lo cual le causa gran hermosura y ornato, y mucha seguridad y firmeza; y también le viene de aquellas sierras mucho provecho, como se dirá adelante. Tiene muy hermosos montes, los cuales la cercan toda como un muro. De estas montañas bajan arroyos y ríos, y en las laderas y bajas salen muchas y grandes fuentes. Toda esta agua, y más la llovediza, hace una gran laguna, y México está situado por dentro de ella, y parte la orilla. A la parte de occidente, por la mitad del agua va una cañada que la divide: la una parte es de muy pestifera agua e la otra es de agua dulce, y esta dulce entra en la salada, ca esta más alta y aquella cañada tiene cuatro o cinco ojos con sus puentes, por do dale el agua dulce.*

Los pueblos prehispánicos se desarrollaron a las orillas y a expensas de la región lacustre, cerca de 2,000 kilómetros cuadrados, cuyo recipiente mayor era el estanque de aguas saladas de Texcoco, que ocupaba el 50% del área total. Los diversos lagos funcionaban como un sistema de vasos comunicados dependiendo del régimen cíclico de lluvias y sequías.

El lago era el foco central de los cuatro puntos cardinales, por lo que todas las aguas —de las lluvias o provenientes de ríos y manantiales— concurrían necesariamente en éste. Era alimentado por la Laguna de Zumpango, Xaltocán y Xochimilco; por los manantiales de Tlalpan, Coyohuacán, Culhuacán, Churubusco,

---

<sup>1</sup> Cruckshank G., *Proyecto Lago de Texcoco, Rescate hidroecológico*, México, SARH y CNA, 1995, p. 11.

Iztapalapa, Chapultepec y Ayotzingo. Al poniente, recibía las aguas del río Guadalupe, Los Remedios y el de Tlanepantla.<sup>5</sup>

Cuando la Laguna de Zumpango llegaba a su máximo nivel, se derramaba sobre Texcoco, Tenochtitlán (ciudad de México) y Xaltocan (ahora es San Cristóbal, Ecatepec).

Tras sufrir estas históricas inundaciones, Netzahualcóyotl (1449), señor de Texcoco, construyó un enorme dique de Atzacualco hasta Iztapalapa e instaló compuertas para evitar la contaminación de las aguas dulces con las saladas. Posteriormente, levantó otro albarradón llamado de Ahuizotl o San Lázaro, que circundaba la ciudad.

Los mexicas manejaron con maestría el vital líquido y lograron montar una prodigiosa ciudad con palacios, templos, jardines, zonas habitacionales y grandes mercados (hasta la fecha, los hidrólogos no comprenden la perfección y lo avanzado de sus técnicas); sin embargo, la armonía sólo duró hasta la Conquista (1521).<sup>6</sup>

Los españoles, para demostrar su poder, destruyeron la prodigiosa red hidráulica y en 1555 un fuerte diluvio que duró más de 24 horas, volvió a inundar la urbe. Veinte años después, en 1586, hubo otra gran precipitación y la única enmienda gubernamental fue nivelar las calzadas y desazolvar los ríos y canales. No sirvió de mucho, ya que nuevamente en 1604, la ciudad se encharcó con las aguas dulce-saladas de la Cuenca del Valle de México.<sup>7</sup>

Año con año era la misma situación, en 1607, el virrey Luis de Velasco aprobó la idea de Enrico Martínez de construir un canal y un socavón que condujeran los sobrantes de las lagunas de Citlaltépetl y Zumpango hasta el río Tula.

Las excavaciones se concluyeron en 1608, pero las obras complementarias quedaron inconclusas, lo que originó derrumbes e impidió que el canal funcionara como se esperaba (las tareas se reanudaron en 1673 y terminaron en 1788, o sea: 151 años después).

Durante el imperio de Maximiliano (1857), el ingeniero Francisco de Garay construyó el desagüe general, enorme túnel que debía transportar el volumen de Tequiquiac hasta el Golfo de México. Sin embargo, los trabajos se prolongaron hasta 1900, Porfirio Díaz ordenó su suspensión y, el Gran Canal quedó inservible.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se alzó en los campos baldíos de Balbuena, en las afueras y al oriente de la capital. El terreno no era parte del ex lago, pero sí la continuación del suelo de la cuenca; con el paso de los años, se invadieron los alrededores, el gobierno permitió la construcción de viviendas y de

---

<sup>5</sup> Ibid., p. 18.

<sup>6</sup> González, A., "Las inundaciones", artículo en La Jornada, 7 de noviembre de 1999, p. 35.

<sup>7</sup> Ibid., p. 29.

empresas y, lo que era un espacio aislado de la urbe se convirtió en parte del centro de la capital.

## **2.1.1 Los daños al AICM y el Proyecto Lago de Texcoco**

Los aztecas conocieron, estudiaron y respetaron su hábitat, procuraron no afectar el ritmo y circulación de la cuenca; los españoles, mestizos y mexicanos jamás veneraron las tierras, nunca respetaron a la naturaleza.

El hombre civilizado destruyó el embrujo del mundo lacustre; prefirieron construir, levantar, talar, cavar, dinamitar para edificar a la ciudad sobre los lagos, praderas, cerros y cualquier tipo de superficie.

Recientemente, Gerardo Cruickshank, ex subsecretario de Recursos Hidráulicos y actual director del Proyecto Lago de Texcoco, comentó que los acuíferos están en peligro de extinción, su nivel se reduce un metro por año; la zona padece deforestación, desertización, hundimientos y agrietamientos; la explosión demográfica y la expansión de la mancha urbana industrial rebasaran ya los límites razonables para mantener el equilibrio los ecosistemas.<sup>8</sup>

Por las dimensiones de la población, se han sobreexplotado los mantos acuíferos, actualmente se extrae de 45 a 50 metros cúbicos por segundo y sólo son alimentados con 23 metros cúbicos por segundo.

Además, la civilización se ha dedicado a devastar los bosques mediante las prácticas de tumba, roza y quema, las plagas además de los permisos federales que se han otorgado para cambiar los usos de suelo de agrícolas por habitacionales. Simplemente, en la Sierra de Quetzaltepec se extraen alrededor de mil metros cúbicos de madera en rollo.

La deforestación de la cuenca la ha hecho más torrencial, turbulenta y erosiva, provocando la formación de profundas cárcavas. Durante los estiajes, los vientos convectivos forman grandes tormentas de polvo, llegando a oscurecer el aeropuerto y gran parte de la metrópoli, ocasionando las enfermedades oculares, respiratorias y gastrointestinales.

A nivel mundial surgió la preocupación por el medio ambiente, México era duramente criticado por las condiciones en las que tenía a la cuenca. En particular los europeos, golpearon política y económicamente a los gobiernos locales por su indiferencia y falta de respeto a la *extraordinaria* zona lacustre, inigualable y única en el mundo.<sup>9</sup> Entonces, Díaz Ordaz ordenó a sobresalientes ingenieros mexicanos a trabajar en la reivindicación nacional.

<sup>8</sup> Gutiérrez F., "Valle de México, cada vez más peligrosa e inhabitable", en *Excelsior*, 9 de febrero de 2001, p.p. y 11.

<sup>9</sup> Información extraída de la página Web: [www.edomexico.gob.mx/se/teexcoco](http://www.edomexico.gob.mx/se/teexcoco)

El doctor Nabor Carrillo Flores ya se había adelantado en los estudios y los presentó a la Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH).

A su vez, los expertos en aeronáutica también entregaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sus acuerdos sobre dónde aterrizar el nuevo aeropuerto capitalino: proponían al ex vaso texcocano. Luis Echeverría Álvarez (1971), con toda la presión internacional, decidió por aprobar la iniciativa de la SRH y guardar para mejor ocasión la propuesta de la SCT.

El responsable original del Plan Texcoco fue el doctor Nabor Carrillo, pero al morir, la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH) autorizó al ingeniero Gerardo Cruickshank para que se encargará del Proyecto Lago de Texcoco.

Por decreto presidencial, la recuperación ecológica inició el 19 de marzo 1971, al crearse la Comisión de Estudios del Lago de Texcoco. Debido a la amplitud y diversidad de las obras, la investigación fue dividida en tres etapas:

1. Obras urgentes de infraestructura hidráulica, control de ríos y de cobertura vegetal.
2. Revivir el área boscosa con venados, criadero de caballos, actividad piscícola, parques recreativos familiares y deportivos.
3. Conservar y dar seguimiento a los trabajos relacionados con el manejo de la cuenca montañosa, lagos, canales, plantas de tratamiento y caminos construidos.<sup>10</sup>

## **2.1.2 Evaluación del Proyecto hasta 1994**

En 1994, la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos entregó una síntesis y la evaluación de lo que se había alcanzado con el Proyecto Lago de Texcoco.

Según el volumen, significativamente se eliminaron las "tolvaneras", que durante los primeros meses de cada año azotaban y cubrían totalmente el conglomerado urbano, siendo los habitantes de la zona, víctimas de enfermedades respiratorias, oculares y digestivas.

Regularon los niveles de los ríos Churubusco y la Compañía para evitar inundaciones y terminaron los trabajos de la autopista de cuota Peñón- Texcoco, con sus obras complementarias: el arco norte del periférico, se ordenaron las vías de comunicaciones entre Distrito Federal y los municipios de Ecatepec, Texcoco y Nezahualcóyotl.

En 1,680 hectáreas formaron cinco lagos: el Nabor Carrillo, que tiene capacidad de 36 millones de metros cúbicos y una superficie de 1,000 hectáreas. Es el lago artificial más grande del país y es punto de reunión de 300 mil aves migratorias de

---

<sup>10</sup> Ibid., p. 110.

**140 especies:** patos, garzas, flamings, chorlos, grullas, gallaretas, hasta pelicanos y, dicen, que este estuario salvó de la extinción al pato mexicano.

Los otros lagos son: el Regulación Horaria, con capacidad de 4.5 millones de metros cúbicos, superficie de 150 hectáreas, que almacena las aguas pluviales y residuales provenientes de la capital y suroriente del valle.

El Churubusco y la Laguna de Xalapango, el primero con capacidad de 5.10 millones de metros cúbicos y superficie de 270 hectáreas; el segundo con capacidad de 3.6 millones de metros cúbicos y superficie de 240 hectáreas. Por último el Lago Recreativo, con capacidad de 0.375 millones de metros cúbicos y superficie de 25 hectáreas, que funciona como refugio extra de aves nativas y migratorias.

Las aguas negras de Texcoco y San Bernardino son recicladas en las lagunas Facultativas, que son plantas tratadoras principalmente alimentadas de los cultivos de maíz y alfalfa.<sup>11</sup> Desde 1973 se han construido más de 1,200 represas, corrigiendo aproximadamente 140 kilómetros de sus cauces.

Respecto al hundimiento, el estudio indica que el ex vaso ha quedado tres metros arriba del suelo capitalino; por lo que el proyecto cuida permanentemente el nivel del lago (lo que queda) para que no se desborde ni baje demasiado en los estiajes. Sin embargo, ya están al descubierto alrededor de 150 kilómetros cuadrados, ocasionando problemas de salinidad, sodicidad y elevaciones freáticas alcalinas.

El revestimiento y encauzamiento de los ríos provocó trabajos periódicos de desazolve y rectificación, mismos que permitieron garantizar el manejo adecuado de las aguas.

En 1992, con el apoyo de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), se amplió el área y se alcanzó una producción de ocho millones de arboledas; además de reproducir masivamente a los tamarixs, árbol que está en peligro de extinción a nivel mundial.<sup>12</sup>

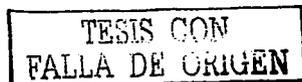
Se incrementó el número de aves, la mayor densidad se observa en otoño e invierno y se calcula que son 134 especies, de las cuales 74 son de ambientes acuáticos y 60 habitan en bosques, pastizales y ciénegas. En 1982, decían que habían 35 mil ó 75 mil; con el llenado del lago Nabor Carrillo, ahora se dice que son 300 mil.

Algunas de las especies son: las cerceras de alas azules (*Anas discors*), de alas café (*Anas cyanoptera*), pato bocón (*Anas clypeata*), el pato tepalcate (*Oxyura jamaicensis*), pato golondrino (*Anas acuta*), el pato mexicano (*Anas platyrhynchos diazi*), la garza morena (*Ardea herodias*), la garza pescuezuda (*Casmerodius*

---

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> *idib.*, p. 121.



albus), el gavilán blanco (*Elanus caerules*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*); el pelicano blanco (*Pelecanus erythrorhynchos*) y el café (*Pelecanus accidentalis*), el zopilote (*Cathartes aura*), etc.

El ingeniero José Hebert Márquez, miembro del proyecto, comentaba, que el sitio resulta tan agradable para ellas que algunas especies decidieron quedarse aquí permanentemente, como ese hermoso flamingo rosado.<sup>13</sup>

Hasta 1999, cinco mil hectáreas de pastizales fueron destinadas para fines agropecuarios: había tres mil cabezas de ganado mayor, 300 venados y la cría de 200 caballos de raza azteca. No obstante, por instrucciones superiores esos animales fueron entregados a la Defensa Nacional, ésta se llevó a toda la fauna al estado de Chihuahua, quedando esas hectáreas ociosas y bajo el riesgo de incendiarse por la desecación del terreno.

La Comisión Nacional del Agua autorizó ocupar parte de sus terrenos para establecer un relleno sanitario denominado Bordo Poniente. La superficie era de 233 hectáreas divididas en tres; dos con 95 hectáreas y una con 43. Con oficinas, talleres, básculas, caminos de acceso e interiores, macro celdas y servicios en general, las actividades del Bordo se iniciaron el 15 de febrero de 1985.<sup>14</sup> Con el relleno sanitario disminuyó la contaminación ambiental y bajaron los costos del tratamiento de desechos sólidos.

En el aspecto socioeconómico, se instalaron tiendas cooperativas, bibliotecas y unidades médicas, salones de reuniones y talleres en los municipios de Texcoco, Tepetlaoxtoc, San Vicente Chicoloapan, Papalotla, Atenco y Chimalhuacán. También se formaron huertos familiares para sensibilizar a la población de la importancia del "embrujo de la vida lacustre" y organizaron programas educativos para adultos.

En actividades deportivas y recreativas se organizó la Carrera del Lago de 15 kilómetros, que se realiza a lo largo del bordo perimetral del lago Nabor Carrillo y en la que anualmente compiten más de 3,000 personas.

El aeromodelismo cuenta con dos instalaciones en la Zona Federal y cuatro clubes que practican este deporte. Las dimensiones del lago Nabor Carrillo han permitido la práctica del remo y canotaje, por lo que hay hangares para el resguardo de los botes.

Para aprovechar el pasto salado se implementó el programa: "Parque de Cría del Ciervo Rojo"; los venados, procedentes de Nueva Zelanda, son un magnífico producto por su elevado índice de conservación alimenticia y la utilización del cuerno, además de su piel y carne.

---

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Ibid., p. 140.

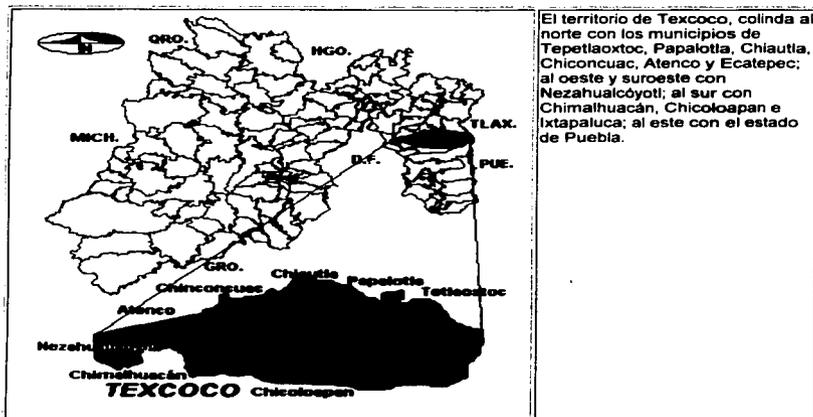
Actualmente, la SARH es la responsable de impulsar y analizar los avances del proyecto, pero la Comisión Nacional del Agua (organismo descentralizado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) es la encargada de evaluar las cuestiones ambientales.<sup>15</sup>

### 2.1.3 Hoy, el Ayuntamiento Texcoco

#### a) Aspectos socioeconómicos

El municipio de Texcoco cuenta con una población aproximada de 183 mil habitantes, que representan el 1.47% de la población del Estado de México, con una densidad poblacional de 413.4 habitantes por kilómetros cuadrados.

Cuadro 2: Los límites de Texcoco



Fuente: GEM. Secretaría de Finanzas y Planeación, III GECEM (1993). Atlas General del Estado de México, vol. Toluca, México.

Al ser el centro de las actividades económicas, educativas y de servicios de la región, el crecimiento urbano se dio en los alrededores, dando cabida a los poblados de Huexotla, San Miguel Coatlichan, Santiago Cuautlalpan, San Miguel Tocuila y San Diego.

<sup>15</sup> Ibid., s. n.

De acuerdo a los resultados definitivos del Censo de Población y Vivienda 2000, se reportan 34 mil 755 viviendas, distribuidas en 53 delegaciones y la cabecera municipal.<sup>16</sup> La distribución de la población económicamente activa (PEA) en 1995 fue: el sector primario 13%, el secundario 29 % y el terciario 55%; el 2.8% restante se señala como no especificado.

La superficie total es de 418 millones 694 mil 140 kilómetros cuadrados; 2 mil 175 hectáreas son de zona urbana, lo que representa el 5.2 % del total, e incluye el suelo de uso habitacional, reserva para crecimiento urbano, (comercial y de servicios) y áreas verdes.

La agropecuaria y forestal tiene un total de 27 mil 048 hectáreas, ocupando el 64.6% del municipio.<sup>17</sup>

Las cifras y su distribución porcentual reflejan la importancia del sector agropecuario y forestal en el municipio, como se puede observar en el cuadro siguiente:

Cuadro 3: Plan de Desarrollo Municipal



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal (1997 - 2000), elaborado por el INEGI

El agua potable se obtiene de 25 manantiales y 50 pozos, con una extracción media de 25 litros por segundo de profundidades que varían de 80 a 190 metros. De acuerdo con los datos presentados por el INEGI (censo de 1995), Texcoco cuenta con 34 mil 755 viviendas, de las cuales 20 mil 853 tienen agua, es decir, el 60%. Un promedio de 4 mil metros cúbicos diarios de aguas residuales se generan, incluyendo domiciliarias e industriales.

El 86.8 % de las tomas eléctricas son de viviendas, el 8.6% abastece a unidades comerciales, el 3.5% a industrias, el 0.7% sirve al sector agrícola y el 0.26 % al sector servicios, teniendo un total del 97.4 % de cobertura.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Información extraída de la página Web: [www.edomexico.gob.mx/se/texcoco](http://www.edomexico.gob.mx/se/texcoco).

<sup>17</sup> Ibid, s.n..

Hay 89 escuelas preescolares, 89 primarias, 48 secundarias (dos a nivel técnico), y 20 bachilleratos, ocho academias de capacitación para el trabajo, cuatro universidades y una de posgrado. También existe una casa de la cultura, un museo y 10 bibliotecas. En el sector salud, cuenta con 21 unidades, 18 son de primer nivel y dos hospitales de segundo nivel y como centros de recreación, conservan zonas arqueológicas, áreas naturales protegidas, los parques, el estadio de fútbol y cines.

Cuenta aproximadamente con 108.80 Km. de red carretera, 38.90 Km. pertenecen a las primarias: México-Texcoco vía corta (por lago Nabor Carrillo); México-Texcoco vía larga (por Los Reyes); la federal Texcoco-Lechería y la federal Texcoco-Tlaxcala, con 68.10 km. Para las secundarias, que comunican a las localidades internas del municipio, así como con los ayuntamientos de Chicoloapan, Papalotla, Chiautla, Chiconcuac y Atenco; y 0.40 km., a camino rural revestido.

**b) Problemática ambiental:**

La contaminación atmosférica se produce principalmente por los congestionamientos vehiculares, gases y humo de las fábricas, aunque todavía no representan una problemática, ya que el parque industrial es mínimo. La cabecera municipal es el sitio menos favorable para la calidad de aire, concentra el grueso de la población y en él se realiza la mayor parte de las actividades económicas.

Otros factores que contribuyen a la expansión de este evento son: la deforestación de los bosques, el pastoreo, los trabajos agropecuarios, la intensa actividad minera, las alteraciones del relieve y la hidrodinámica natural.

El crecimiento urbano tiene un efecto directo sobre el suelo, ya que por un lado se disminuye su disponibilidad para uso agrícola, forestal o de área verde y por otro lado, los nuevos asentamientos incrementan la generación de residuos sólidos con una disposición final inadecuada.

Se producen cerca de 140 mil 433 toneladas diarias de residuos sólidos, que se depositan en el relleno sanitario de Bordo Poniente.

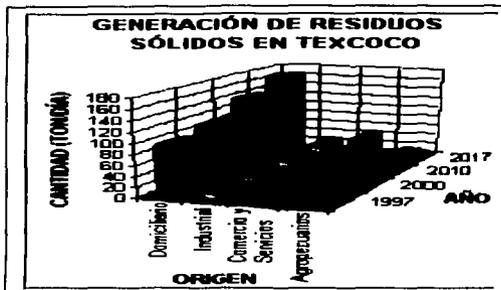
Éste es el panorama general de lo que se vive y se tiene en el municipio; ahora, conoceremos lo que el gobierno, los empresarios y todos los políticos involucrados han dicho y decidido sobre el lugar respecto al desarrollo del megaproyecto aeroportuario del país.

En la figura siguiente se aprecia la generación de residuos sólidos en Texcoco por sector, estimada hasta el año 2017.

---

<sup>11</sup> Idem.

Cuadro 4: Residuos sólidos en Texcoco



Fuente: Secretaría de Ecología. Estudio para la localización de terrenos que puedan ser destinados a la construcción de rellenos sanitarios. Tomo 1, Estudios de gran visión.

## 2.2 Arturo Montiel se mueve contra Tizayuca

El 4 de marzo 2001, la Secretaría del Ayuntamiento de Texcoco realizó una consulta ciudadana sobre el aeropuerto, donde el resultado fue que los vecinos de Texcoco se oponían a la megaconstrucción, pues temían que el aeropuerto ocasionaría sobrepoblación y desabasto de agua.<sup>19</sup>

De los 203 mil 681 residentes, participaron 13 mil 653 habitantes, es decir el 6.7%, según cifras del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. La primera pregunta fue: "¿Consideras conveniente la instalación del aeropuerto internacional en la región de Texcoco?", de lo cual el 29% contestó de manera afirmativa a la pregunta, en tanto que el 71% respondió No.

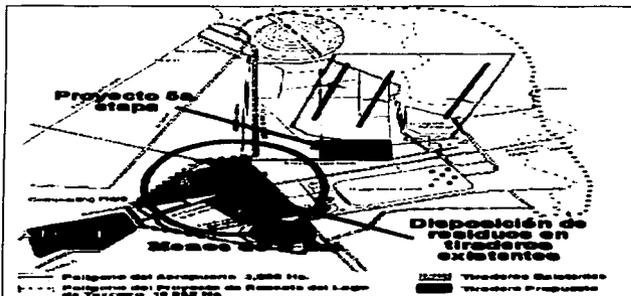
Sobre las consecuencias de la instalación, el 19 % consideró que la construcción generaría sobrepoblación en el municipio; el 18% advirtió sobre el deterioro ecológico que generaría; otro 18% opinó, acarrearía congestionamientos viales, y el 17% señaló desabasto de agua.

El 6% de los consultados respondió que el aeropuerto podría generar un mejor nivel de vida; otro porcentaje similar previó mejores vialidades; el 7 % consideró progreso para la región y un 9% más empleo.

<sup>19</sup> Pavón, C., "Se oponen vecinos a tener aeropuerto", en *Reforma*, 5 de marzo de 2001, p. 1cd.

La última pregunta se refirió a si se considera que el presidente Vicente Fox debe tomar en cuenta la opinión de los texcocanos respecto del aeropuerto, a lo cual el 88% de los encuestados respondió Sí.

Sin embargo, menospreciando los resultados de esta encuesta y respondiendo a la exposición que hizo el estado de Hidalgo una semana antes, Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado de México, el 3 de abril presentó ante inversionistas y medios de comunicación **Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco**:



Estamos manejando el proyecto con transparencia y claridad. No tenemos nada que esconder, y del predio, once hectáreas son de propiedad federal, cinco ejidales y una más corresponde al gobierno del estado...

Si la terminal no se construye en el corto plazo, en tres o cuatro años más esa zona podría verse afectada con inversiones irregulares y habría un crecimiento poblacional de 3.5 ó 4 millones, que exigirán inmediatamente servicios públicos...

Con el apoyo del ex diputado federal del PRI, Luis Antonio Godina, y de la encargada de Economía del estado, Ana Lilia Herrera, Montiel dijo que:

Texcoco tendría seis pistas, tres de ellas de uso continuo y tres paralelas, mientras que el de Hidalgo sólo cuatro...

La vida útil de la terminal mexicana sería de 50 años, con posibilidades de construir una pista más y tendría capacidad de 950 mil vuelos con un transporte anual de 60 millones de personas...

La tenencia de la tierra no es problema, no hay especulación con los terrenos, además de que beneficiaría el desarrollo regional de la zona centro del país, donde hay 39 millones de habitantes...

Mi gobierno ya trabaja en el mejoramiento y ampliación de las carreteras que van hacia Texcoco (Gustavo Baz, José López Portillo, Avenida Central y la autopista Peñón- Texcoco, que se ampliaría a ocho carriles), y que sólo faltaría construir una vialidad directa hacia el aeropuerto, además de que la línea B del Metro estaría sólo a tres kilómetros de la terminal...

Tizayuca —continuó el mexiquense— sólo tiene una vialidad, la salida Indios Verdes, que además está siempre saturada, es insegura.<sup>20</sup>

En términos de costos, manifestó Arturo Montiel, Texcoco implicaría una inversión de 2 mil 863 mdd., mientras Tizayuca requeriría 4 mil 175 mdd.

Ana Lilia Herrera afirmó que se ha evaluado el posible impacto ecológico de construir un aeropuerto en el ex lago, y refirió que junto con la infraestructura se realizaría un programa de rescate de los vasos acuíferos en una zona que de por sí ya está afectada por una aguda desertificación, provocada por la salinidad.<sup>21</sup>

Las 144 especies de aves que pasan el invierno en Texcoco, comentó la secretaria, no constituiría un problema porque su hábitat se trasladaría a tres kilómetros de las pistas para que no las invadan. Posteriormente, en las entrevistas, Arturo Montiel declaró:

En Tizayuca sólo hay una carretera de dos carriles, lo que no ocurre en Texcoco, en donde en torno a los terrenos hay vialidades muy importantes... Texcoco está a 30 kilómetros del centro de la ciudad, Tizayuca a 80 kilómetros. Tomar un taxi a la primera terminal constaría 160 pesos —en un recorrido de 40 minutos—, 30 más que el AICM, mientras que a Tizayuca son 300 pesos en un trayecto de 100 minutos... Nuestro proyecto es más viable para los usuarios tanto nacionales como extranjeros, ya que los pasajeros podrían llegar, salir y transbordar en la misma terminal aérea, mientras que la alternativa Tizayuca está diseñada para recibir vuelos internacionales y dejar los vuelos nacionales a cargo del "Benito Juárez"...<sup>22</sup>

Cabe destacar que, el 56% de los usuarios del AICM viven en el Distrito Federal, el 17% en los municipios aledaños, 11% de Toluca, 6% de Querétaro, 4% de Puebla y 3% de Hidalgo.

Con la confianza de que la decisión final será a su favor, Montiel Rojas acentuó que el Instituto de Geofísica de la UNAM ya tiene el estudio de la mecánica de suelo que próximamente se le entregará al secretario Cerisola, y afirmó que otra de las medias verdades negativas para la construcción es la que se refiere a las emanaciones del Popocatepetl.

Los geólogos y científicos saben perfectamente que las emanaciones del volcán no afectarán al nuevo aeropuerto, pues desde 1994 determinaron que ni las corrientes de aire ni las cenizas llegarían a Texcoco sino a Puebla...

La visión del proyecto es sustentable a largo plazo y si se inscribe en el macroproyecto ecológico del valle de México, sería un programa integral, no sólo de restauración lacustre, sino también de construcción de la infraestructura hidráulica necesaria, la generación de nuevas reservas ecológicas para apuntalar el proyecto del ingeniero Cruickshank", subrayó el mandatario...

Además, —aclaró— el Estado de México es el único en el país que tiene ocho zonas militares por seguridad nacional y por razones estratégicas. Aquí vivimos 22 millones de personas; aquí tenemos las instalaciones claves del manejo del país: agua, electricidad,

<sup>20</sup> Mendez, E., "Inicia Montiel ofensiva para construir el AIM en Texcoco", de *La Jornada*, 4 de abril de 2001, p. 34.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> Becerra, Jeannette, "La pugna por el nuevo aeropuerto", en la revista semanal *Milenio*, 26 de marzo de 2001, p. 36.

**energéticos y los controles de la nucleoelectrica de Laguna Verde en Salazar... ¿Qué zona del país le garantiza a los mexicanos esa seguridad?<sup>23</sup>**

**Reiteró el gobernador, que la convivencia para la capital del país en términos de tiempo y distancia, económica, comercial, urbana y de mayor beneficio para los usuarios y quienes hoy laboran en el AICM, es sin duda, el proyecto Texcoco y agregó que, durante la presente administración concluiremos el rescate del lago Churubusco y se avanzará notablemente en el del lago.**

**Montiel Rojas advirtió que el tiempo de recorrido entre el centro de la región a Tizayuca sería de 50 y 100 minutos, pues esa terminal estaría a 70 kilómetros del Zócalo, eso, sin contar que habría que construir un tren suburbano con una inversión mínima de mil millones de dólares.**

**Según el funcionario mexiquense, la inversión para el proyecto Atenco- Texcoco sería alrededor de 28 mil 630 millones de pesos, de los cuales 91% sería de capital privado, mientras que el de Tizayuca elevaría su costo a 41 mil 750 millones de pesos, con una participación casi equitativa de inversión pública y privada.**

**Otra ventaja, es que el personal que labora actualmente en el "Benito Juárez", cerca de 20 mil personas, continuarían viviendo en la ciudad y conservarían sus empleos en las nuevas instalaciones, pues con Texcoco se cerraría el actual AICM (a partir de 2006).**

**La construcción generaría más de 25 mil empleos en su etapa de construcción, además de 15 mil nuevas fuentes de trabajo en su operación. El año pasado se movilizaron más de 14 mil toneladas de carga producida en el Estado de México en el actual aeropuerto.**

**En Texcoco no impactaría los costos de producción y, por lo tanto, no alteraría el precio final al público. Llevar esta misma carga a más de 70 kilómetros de la planta empresarial de la zona conurbada del valle de México, se elevaría casi al doble, afectando sobre todo a los consumidores.**

**Después de esta presentación, el gobernador mexiquense asistió a todos los foros, reuniones, congresos políticos y económicos para exponer y vender su alternativa.**

---

<sup>23</sup> Idem.

## 2.2.1 Añeja oposición de los ecologistas

Por sus ideologías e intereses particulares los ecologistas, ambientalistas, empresarios y políticos han diferido en sus comentarios sobre el aeropuerto alterno en el ex vaso.

En 1996, el presidente del Movimiento Ecologista Mexicano (MEM), Alfonso Ciprés Villarreal, informó, que el lago había perdido más de 4 mil hectáreas por la rápida expansión de los municipios de Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Texcoco y Ecatepec. Los proyectos presentados por el Grupo Hakim y el del Grupo ICA han estado manipulados porque es falso que no se afecte el entorno y que se ubicarán en zonas improductivas.

A su vez, Laura González Olivera, entonces responsable del plan "Parque de Reserva de Vida Silvestre" del proyecto mexiquense apuntó, que la reserva federal original constaba de 14 mil hectáreas, pero con la rápida expansión de ciudad Nezahualcóyotl, el terreno se redujo a menos de 10 mil, y ahora con la ampliación del aeropuerto se le quitarán más de dos mil hectáreas.

La investigadora precisó que el incontrolable crecimiento de la zona ha provocado graves daños al proyecto, como el quitarle terreno para la construcción del periférico, de la autopista a Texcoco, del relleno sanitario (de 233 hectáreas), la fábrica de reciclamiento de basura y, ahora la nueva sede del aeropuerto.<sup>24</sup>

En noviembre de 1998, el prestigiado arquitecto Teodoro González de León apuntó que con la terminal aérea:

- Se dañaría gravemente una zona de alta productividad agrícola y pecuaria que representa ingresos, empleos y productos necesarios para el consumo de la población. Los suelos fangosos de la zona no son aptos para la construcción de una obra de esa magnitud.
- Se aceleraría el hundimiento de suelos por asentamiento de capas tectónicas.
- Se pondría en grave riesgo un área no urbanizable de gran valor ambiental, indispensable para conservar flora, fauna y para purificar los flujos de aire y agua. Está comprobado que los habitantes que residen cerca de las zonas aeroportuarias padecen de serios problemas de salud provocados por el ruido de despegue y aterrizaje de los aviones.
- Generaría problemas de sobrepoblación, lo cual se traduciría en carencia de servicios públicos, contaminación y deterioro de los recursos naturales.<sup>25</sup>

Para el año 2000, nuevamente Alfonso Ciprés Villarreal fue consultado, ahora el presidente del MEM testificó:

El asunto del aeropuerto expresa una maraña de intereses de constructoras y magnates que llevan 15 años buscando ganar para su proyecto, la voluntad gubernamental... En 1985 un grupo de inversionistas compraron grandes porciones de tierra, adelantándose a la posibilidad de que su propuesta se desarrollará en Texcoco. En juego están 20 mil hectáreas; la mitad es del gobierno federal y el resto fue adquirido por varios inversionistas, con Grupo ICA a la cabeza. Estamos hablando de Tribasa, Bufete Industrial y Gusta...

<sup>24</sup> Cerón, "No al aeropuerto en Texcoco", reportaje de DOBLECES, Sin Vueltas, 3 de noviembre de 1996, p. 5.

<sup>25</sup> González, F., "Texcoco: vida o muerte", artículo en La Jornada, 12 de noviembre de 1998, p. 42.

Pero también de banqueros liderados por Antonio del Valle Ruiz, presidente de Bital, ex presidente de la Asociación de Banqueros de México y primo del ex secretario de Comunicaciones y Transportes, Carlos Ruiz Sacristán, y dueño de mil 800 hectáreas que pertenecieron a la empresa Sosa Texcoco. Hay otros empresarios que se esconden, como la familia Antonio Gutiérrez Cortina, Bernardo Quintana, Salim Nasta (yerno de Gustavo Díaz Ordaz) y su hijo Mauricio Nasta (ambos poseen 83 hectáreas)... Se tendría el desarrollo inmobiliario más ambicioso en la historia, porque las ciudades crecen hacia los aeropuertos; en 25 años dejaría utilidades por 100 mil millones de dólares (poco menos que la deuda externa pública de México). Por eso, su plan es altamente rentable, pero es a costa de la ciudad, pues quedaría sin humedad ni oxígeno y sin posibilidades de regenerar sus acuíferos.<sup>26</sup>

Sobre el mismo año, el ingeniero Gerardo Cruickshank García, gerente del Proyecto Texcoco, opinó que el suelo del área no es conveniente para la construcción de la terminal aérea, que sería costoso implementar plataformas que soporten a los aviones y, aunque él diga que no es conveniente, su voz no será escuchada.

Si se realiza aquí, nos invade a nosotros. Más de la mitad del proyecto lo abarcaría el nuevo aeropuerto y luego todas las obras anexas, hoteles, talleres, acabarían con él...<sup>27</sup>

César Buenrostro, secretario de Obras y Servicios del gobierno del Distrito Federal decía:

Sería lesivo y no quiere decir que nos inclinemos por alguna de las obras alternativas. Al poner un aeropuerto ahí [en el lago de Texcoco], incrementaríamos el riesgo de inundación de la capital...<sup>28</sup>

Casio Luiselli, economista y analista, subrayó que, cualquier proyecto debe centrarse en la recuperación de los lagos, hasta donde sea posible, pero también en la creación de un gran perímetro de bajo impacto (floricultura, por ejemplo).

Pese a estos comentarios adversos al proyecto mexiquense, el doctor Gerardo Cevallos, del Instituto de Ecología de la UNAM, quien al frente de un grupo ecológico ha parado 53 proyectos que atentaban contra el medio ambiente, afirman que es falso que la alternativa provocaría inundaciones en la ciudad de México, y también que la convivencia entre las aves y los aviones es inviable y por demás riesgosa.

Tenemos un aeropuerto que funciona actualmente con aves, y a pesar de la distancia, no se han suscitado accidentes graves, entonces lo que se debe plantear para el futuro es mantener lo que existe de infraestructura hidráulica y, si realmente se construye en Texcoco, utilizar cuatro o cinco, de las 15 mil hectáreas de la zona propuesta, para rehabilitar los lagos que servirían de hábitat para las aves y también para evitar las inundaciones en caso de accidentes en el gran canal, en el drenaje profundo o en la región...

En los pasados 10 ó 12 años se perdieron 8 mil hectáreas en el norte del lago a causa de invasiones, se han sacado alrededor de 500 invasores de la zona de Chimalhuacán, lo que

<sup>26</sup> Lara, M., "El pulmón ignorado I", reportaje en *El Universal*, 1 de mayo de 2000, p. 14.

<sup>27</sup> Idem.

<sup>28</sup> Lara, M., "El pulmón ignorado II", reportaje en *El Universal*, 2 de mayo de 2000, p. p.

refleja que las presiones son constantes; con la edificación se reduciría el crecimiento de la mancha urbana...<sup>29</sup>

También Mario Molina Pasquel, premio Nóbel de Química y ambientalista mexicano, ha calificado a la alternativa mexiquense como la más viable y positiva (otros ambientalistas dicen que los del Estado de México modificaron el comentario de Molina); lo mismo que la secretaria de ecología estatal, Martha Hilda González Calderón.

Hanes Blokpoel y Mike Mathews, especialistas canadienses en problemas de colisión entre aves y aeronaves en vuelo, aseguraron que, la presencia de fauna silvestre en torno al vaso de Texcoco, no representa un impedimento, ya que existen sistemas y equipos ultramodernos que evitan ese tipo de incidentes.

Las aves podrían no ser un serio problema, porque se desarrollaría un programa preventivo para alejar ese tipo de fauna; sin embargo, no descartaron que pueda registrarse algún percance, pues las aves siempre serán atraídas por los pastos que crecen en las pistas...<sup>30</sup>

Asimismo, el ingeniero Patricio Cal y Mayor Leach, especialista en accesibilidad del transporte, comparó las dos opciones:

Texcoco requerirá de obras de interconexión por 20 millones de dólares; en tanto Hidalgo demandaría una inversión superior a 700 millones de dólares en vialidades y vías férreas...

Construir el aeropuerto alternativo en un sitio distinto al ex vaso, significaría la caída de la industria de la aviación nacional hasta en 10 %, rango que, sin lugar a dudas, implicaría la quiebra para empresas como Mexicana, Aeroméxico, Aeromar y Aerocalifornia, que dependen de sus vuelos de interconexión...

Si se eleva el tiempo de traslado al usuario hasta en dos horas para tomar un avión que lo llevará a un sitio que por tierra le implica sólo una hora más de viaje, la persona decidirá viajar en automóvil o en autobús, lo que reducirá hasta en 10% el flujo de pasajeros en los vuelos de menos de 600 kilómetros...

Esta situación –indicó el especialista–, pondría en grave riesgo a las aerolíneas nacionales, que dependen mayoritariamente de sus conexiones a ciudades como Acapulco, Guadalajara, Veracruz, Puebla o León...

Si la nueva terminal aérea se edificara en Zapotlán de Juárez, Hidalgo, sería necesario establecer dos trenes eléctricos con ramales en Buenavista y Martín Carrera, un tren rápido que conectara el actual y el nuevo aeropuerto, además una autopista de cuota que uniera el Anillo Atzacapán-Venta de Carpio y el Ramal Huehuetoca, cuyo peaje sería de alrededor de 70 pesos. Estas acciones representan una inversión superior a los 700 millones de dólares.<sup>31</sup>

Explicó Patricio Cal que, el 87% de las operaciones aéreas en territorio nacional se concentran en la terminal capitalina; de este total, el 33% tiene como destino ciudades ubicadas a menos de 600 kilómetros de la ciudad de México.

Gabriel Quadri de la Torre, presidente del Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable (Cespedes):

<sup>29</sup> Mora, "En beneficio de 20 millones de personas", en la revista *Siempre!*, 7 de febrero de 2001, p. 6.

<sup>30</sup> Elizalde, "La fauna silvestre en Texcoco no es impedimento para un aeropuerto", *La Jornada*, 9 de mayo de 2001, p. 36.

<sup>31</sup> Entrevista que realicé en las instalaciones del diario *El Universal*, el 2 de mayo de 2001.

Si fuera en Texcoco, el actual aeropuerto dejaría de operar, librando un terreno cercano a las 800 hectáreas en la zona oriental de la ciudad...

Este predio (que es mayor que el del Bosque de Chapultepec) representaría oportunidades extraordinarias para revitalizar un sector de la ciudad relativamente deprimido y para lograr mayor equilibrio urbano, social y territorial en la oferta de infraestructura, parques y oportunidades económicas.

En la guerra política, el diputado Rolando Alonso Solís, presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, indicó en febrero pasado, que el proyecto Texcoco explica cómo se detendría la mancha urbana y se evitarían los asentamientos irregulares; por lo que sería una buena opción.

El pasado 16 de febrero, Ismael Estrada Colín, legislador priista por el Estado de México, invitó a un grupo de funcionarios a Estados Unidos para entrevistarse con representantes de MITRE, y que ellos les expliquen sus investigaciones y cómo determinarían que Texcoco era la mejor opción. Entre los legisladores que viajaron están Gustavo Domit, Tereso Martínez, Francisco Ramírez, Juan Ignacio Salvidea y Raúl Cervantes, de la Comisión de Transportes.

Jorge Díaz Tena, presidente del Consejo Coordinador Empresarial mexiquense, manifestó que los empresarios del estado, apoyan incondicionalmente la construcción del aeropuerto, ya que sería un detonante fundamental para combatir el desempleo de la zona. Pero Jaime Enriquez Félix, secretario general del PRD, estimó que el gobierno de Arturo Montiel Rojas ha gastado cerca de 200 millones de dólares en la campaña publicitaria de este proyecto, donde *Hank González* y *compañía* tienen fuertes intereses económicos.

En tanto, la dirigencia perredista afirma que un estudio realizado por la Fuerza Aérea Mexicana establece que las operaciones de un aeropuerto en Tizayuca son perfectamente compatibles con la Base Aérea No. 1 de Santa Lucía.<sup>32</sup>

En el Foro "La Ubicación del Nuevo Aeropuerto para la Ciudad de México", Gilberto López Meyer, presidente del Colegio de Pilotos, recalcó que el proyecto mexiquense es contundentemente mejor por su cercanía, su ahorro de recursos económicos y por la posibilidad de ampliarse a tres pistas.

El presidente de la Organización México, Comunicación y Ambiente, Carlos Álvarez, señaló que de aprobarse ese proyecto, resultarían directamente beneficiados grupos empresariales como Bufete Industrial liderado por Antonio del Valle Ruiz, primo del ex secretario de Comunicaciones, Carlos Ruiz Sacristán, así como las familias Salim Nasta, Díaz Ordaz, quienes son dueños de más de 20 mil hectáreas que rodean a las diez mil estatales.

Asimismo, José Luis Gutiérrez Cureño, coordinador de asuntos municipales de dicho partido, cuestionó: "con qué dinero la está pagando, si son fondos públicos,

<sup>32</sup> Jiménez, R., "Polémica por el nuevo aeropuerto", en *El Universal*, 22 de mayo de 2001, p. 12b.

\*\* Declaraciones tomadas del 11 al 13 de junio de 2001, Foro "La Ubicación del Nuevo Aeropuerto".

¿de qué partida?, y si son privados ¿de dónde provienen?", refiriéndose a los gastos de campaña del proyecto.

## **2.2.2 El desalojo en El Salado**

La reportera Sandra Rodríguez de la revista semanal Proceso, descubrió que Arturo Montiel estaba desalojando a los habitantes de El Salado, ejido de Santa Isabel Ixtapan, contiguo al vaso del ex lago y por lo tanto, en sobre los terrenos asignados para su proyecto aeroportuario.

El destierro inició con la instalación de un retén policiaco, la detención de una abogada (María Luisa Cortés) y el bloqueo de servicios básicos como agua, luz y drenaje a más de 800 familias —unas tres mil personas—. El argumento de las autoridades mexiquenses es que, la Fiscalía Especial para los Delitos Urbanos y Ambientales (...) está actuando puntualmente para evitar el crecimiento de asentamientos irregulares.

No obstante, Maribel Reséndiz, representante legal de los colonos, declaró:

Lo que pasa es que, con la construcción del aeropuerto, aquí quieren hacer un corredor industrial. Y pues cómo van a tener una colonia tan pobre frente a un aeropuerto internacional. Pero todas las autoridades supieron de la compra de los terrenos... El asentamiento no es nuevo; desde 1995, el ex senador perredista Mauricio Valdés alertó del problema al gobernador Emilio Chuayffet Chemor y a su secretario de Gobierno, César Camacho Quiroz, según consta en un oficio del 29 de marzo de ese año. Nada hicieron los funcionarios entonces, y el asentamiento creció sin servicios, sin apoyo ni intervención...<sup>33</sup>

Pero llegó Montiel, y poco después la decisión final del gobierno federal, a través de la SCT de Ernesto Zedillo, para construir el nuevo aeropuerto; y empezó el hostigamiento del que los colonos acusan, directamente, al ex procurador de Justicia, Axel García Aguilera, que ahora tiene más poder contra ellos, porque a principios de año fue nombrado, precisamente, Fiscal Especial para los Delitos Urbanos y Ambientales del Gobierno del Estado de México.

Los colonos acudieron desde ese diciembre a diversas instancias para defenderse como compradores de sus terrenos, y fue en la fracción parlamentaria del PRD en la Cámara de Diputados donde hicieron contacto con la abogada Cortés, detenida once meses después, la acusaron de promover fraccionamientos ilegales. Cortés fue detenida y encarcelada, pero los habitantes la defienden y niegan que ella les haya vendido algún terreno.

Nadie de los compañeros es paracaidista, Todos son compradores, a todos les costó entre 20, 30, 40 mil pesos, que han pagado", dice para agregar que, sin embargo, no pueden meter servicios básicos porque no tienen el aval del Gobierno del Estado de México...

---

<sup>33</sup> Rodríguez, S., "El desalojo", reportaje especial publicado en la página Web: [www.proceso.com](http://www.proceso.com)

Teníamos los servicios tramitados desde octubre, por parte de la Compañía de Luz, que nos dice no hay ningún impedimento técnico para que entre la luz, pero nos falta el aval del Estado de México... Igual con el drenaje, el alcantarillado y la pavimentación; porque esto no es una zona residencial...

Posteriormente, no hubo más información por lo que el tema se quedó en el aire.

## **2.3 Aeropuerto Internacional en ... ¿Texcoco?**

El 20 de marzo de 2001, ante las respectivas comisiones del Congreso de la Unión, Pedro Cerisola y Weber aseveró que desde el punto de vista aeronáutico, los expertos facultados por la SCT determinaron "Texcoco es la mejor opción".

Ese grupo de especialistas está integrado por representantes de la Cámara Nacional del Aerotransporte, el Colegio de Ingenieros en Aeronáutica, la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo y el Colegio de Pilotos.

Cerisola subrayó:

El gobierno todavía no tiene una posición definida, ésta es sólo la primera etapa ya que aún no tenemos los análisis de impacto ambiental, por lo que la decisión se anunciará después de junio...

Pese a las advertencias y reiteradas aclaraciones por parte del funcionario, la impresión de todos los involucrados fue que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya había declinado por Texcoco. El rumor se reafirma con la postura que ha tomado Fernando Flores, presidente de la Cámara Nacional de Aerotransporte, que a su vez, agrupa a las cuatro instituciones más fuertes de la aviación: el Colegio de Ingenieros en Aeronáutica, la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo y el Colegio de Pilotos.

Luis Manuel Guerra, del Instituto Autónomo de Investigaciones Ecológicas; Enrique Beltrán, del Instituto Mexicano de Recursos Naturales Renovables; Martha Delgado, de la Unión de Grupos Ambientalistas, y Gustavo Alanís, del Centro Mexicano de Derecho Ambiental, le reprocharon a Pedro Cerisola:

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes está actuando de forma tendenciosa y poco clara, al dar a conocer un adelanto de la propuesta oficial respecto al sitio en que debe erigirse el aeropuerto alterno; da la impresión de que se está inclinando políticamente porque quede ubicado en Texcoco, sin importar la destrucción a la ecología.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> El estudio sobre el impacto ecológico lo realizará la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) junto con el Instituto de Ingeniería de la UNAM. Realizarán los estudios de mecánica de suelo apoyados en las evaluaciones del Programa Universitario para la Mejoría del Medio Ambiente (PUMMA).

<sup>34</sup> Lira, C., "El gobierno desdeña el daño ecológico que causaría Texcoco", La Jornada, 31 de marzo de 2001, p. 36.

Al respecto, el columnista Marco A. Mares, del diario UnomásUno y de Radio Fórmula, con base en el *pitazo* que le dio un funcionario muy cercano al secretario, apuntó en marzo de 2001, que Cerisola sólo estaba *echando buscapiés* para medir la reacción de la Opinión Pública y que los *dados* ya están cargados a favor de Texcoco.<sup>35</sup>

La revista Proceso, No. 1275, desempolva el documento "Ampliación de la Capacidad Aeroportuaria de la ciudad de México. Síntesis Ejecutiva", elaborado por la SCT, en enero de 2000; donde se exhibe específicamente que la decisión ya estaba pactada desde el sexenio de Ernesto Zedillo; pues en el reportaje se comprueba que Carlos Ruiz Sacristán ya había avaluado la opción Texcoco.<sup>36</sup>

La construcción del AIM es, sin duda, el proyecto más ambicioso del gobierno foxista, y no es para menos, lo que está en juego son inversiones multimillonarias, por lo menos diez consorcios internacionales que están dispuestos apostar un gran capital en dicha cimentación.

Grandes empresas canadienses, francesas, estadounidenses y japonesas han manifestado su interés por participar en esta magna obra, cuyo costo total es apenas un esbozo.

Urge una nueva terminal aérea, pero entre la edificación, está el futuro del la Zona Metropolitana del Valle de México: controlar y disminuir la mancha urbana o asimilar a la ciudad como la suma de cinco estados; y el destino final del ex lago de Texcoco: revivir la zona lacustre o dejar que el tiempo y el hombre la extermine.

...

---

<sup>35</sup> Mares Marco, "La moneda está en el aire", comentario en "Cúpula Empresarial", Radio Fórmula, 22 de marzo de 2001.

<sup>36</sup> Ortiz S., "Desde enero de 2000, la SCT optó por Texcoco", revista Proceso, 8 de abril de 2001, p. 36.

### 3. TIZAYUCA: OPORTUNIDAD, DESARROLLO Ó MARGINACIÓN



Antes de que se efectuaran las elecciones para la presidencia del 2000, Carlos Ruiz Sacristán, entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, tenía previsto anunciar, durante el histórico mes de julio, la decisión definitiva para la construcción del nuevo aeropuerto internacional: si era Labastida, sería Texcoco. Sin embargo, al ganar Vicente Fox Quesada, se esfumó el *madrugueté*, y mejor optó por aplazar la decisión y heredarle al sucesor el costo político.

Los economistas señalaban que con la llegada de Fox, Tizayuca ganaba cada vez más puntos, pues el equipo foxista parecía simpatizar con la propuesta del hidalguense.

El 9 de febrero de 2001, Pedro Cerisola y Weber, el nuevo titular de la SCT, informó que las primeras conclusiones de los estudios referentes a la construcción del aeropuerto alterno serían entregadas en la segunda quincena de ese mes, y que, el presidente Vicente Fox está comprometido a entregar la decisión definitiva a más tardar en junio.<sup>1</sup>

A los quince días no se entregó nada pero Vicente Fox, acompañado de Pedro Cerisola, Eduardo Sojo, Carlos Abascal y más miembros del gabinete, visitó el estado de Hidalgo.

Al llegar a Tizayuca, Francisco González Huebe, director general del Consejo Coordinador Empresarial de la entidad, hizo un esbozo del proyecto aeroportuario, a lo que el mandatario precisó:

La decisión no es del gobierno federal, se tiene que tomar con base en hechos, realidades, rendimientos y mejores resultados para el país...

<sup>1</sup> Olivares, Beatriz, "Primeras conclusiones sobre el aeropuerto, este mes", en *Ovaciones*, 9 de febrero de 2001, p. 5.

Con todo, ofrezco transparencia, una decisión objetiva y recalco que la inversión tendrá que ser de la iniciativa privada porque el gobierno federal no tiene recursos para ello...<sup>2</sup>

El 20 de marzo de 2001 Cerisola presentó la resolución técnica decretada por los expertos en aeronáutica: **la dependencia ya eligió Texcoco**.

Los medios cuestionaron al secretario de Comunicaciones y Transportes por hacer un comentario sin contar con toda la información disponible –la socioeconómica y la ambiental–, a lo que el funcionario respondió:

Son las conclusiones de la Cámara Nacional del Aerotransporte, del Colegio de Ingenieros en Aeronáutica, de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo y del Colegio de Pilotos, no de la secretaría; la decisión final se dará en junio.<sup>3</sup>

Los diputados del Partido Verde Ecologista Mexicano, Alejandro García y José Escudero, lo calificaron de *irresponsable* y la priista Carolina Viggiano definió el asunto no como politizado sino *monetizado*, por los fuertes intereses económicos que hay detrás de cada una de las propuestas.

Horacio Ríos Cano, secretario de Desarrollo Económico de Hidalgo, invitó al encargado de la SCT para abstenerse a emitir cualquier opinión, en tanto no conozca a detalle las dos propuestas.

Ambientalistas, investigadores, ingenieros, profesores, pilotos, y funcionarios de todas las áreas gubernamentales externaron su rechazo o defendieron lo declarado por Cerisola, el duelo político creció más.

La construcción del aeropuerto alterno en Tizayuca representa, para esa entidad, la oportunidad de salir de manera acelerada del subdesarrollo. Sin embargo, su ejecución dependerá de la decisión del gobierno federal y de que se superen las expectativas del proyecto de Texcoco.

### 3.1 El pequeño Tiza

Poblado tranquilo, alargado, rodeado de yerbas, pastos semisecos, y vegetación caprichosa. El clima es áspero, caluroso de día, airoso por las tardes y frío recio por las noches.

Se localiza a 28 kilómetros de Pachuca (Hidalgo) y a 53 de la ciudad de México por la carretera federal México-Pachuca. Su nombre original fue Tizayucan, que en la lengua nahuatl significa "lugar donde se prepara tiza".

<sup>2</sup> Sánchez, Manuel, "Tizayuca, la mejor opción, señala Núñez Soto", en *Cronica*, 15 de febrero de 2001, p. 12.

<sup>3</sup> Pérez, C., "Adelanta Cerisola viabilidad de un aeropuerto en Texcoco", en *La Jornada*, 21 de marzo de 2001, p. 17.

Tizayuca tiene una superficie de 75.5 km<sup>2</sup>, el suelo pertenece a la etapa mezoica, de tipo semidesértico, rico en materia orgánica y nutrientes. Su uso es primordialmente agrícola y de agostadero. Sus principales comunidades son: Tepojaco, Emiliano Zapata, Huitzila y Olmos.

Colinda con Tolcayuca (Hidalgo); Apaxco, Temascaltepec, Temascalapa, San Martín de las Pirámides, Nextlalpan, Tecámac, Nopaltepec y Zumpango (Estado de México). Hay tres grandes acuíferos: el del Valle de Tizayuca (a 80 km. de Pachuca), el de Actopan (a 22 km.) y el de Apan (a 22 km.); en ocasiones las fuertes lluvias aumentan sus cauces y provocan inundaciones menores en la parte baja de la ciudad.

Geográficamente, el municipio se encuentra entre los paralelos 19° 40" y 19° 55" de latitud del norte y 98° de longitud oeste, a una altura de 2,271 metros sobre el nivel del mar. Ayuntamiento reconocido por sus leyendas, cuentos, historias y poesías; entre los más famosos poemas está el del precursor del ejido: "Gregorio García Reyes"

*La muerte tiene sus leyes  
y a mucha nobleza abate  
y Gregorio García Reyes  
soberbio en el embate.  
La sangre fue fatal,  
para el traidor hacendado,  
pues comisariado ejidal  
García Reyes fue nombrado.  
Y este noble roble hoy centenario  
en la lucha agraria sigue,  
cabal, revolucionario,  
a su pueblo gobierno.  
Y si letras le han faltado  
al pueblo trabajador,  
a la patria han ofrecido  
toda su vida y amor.<sup>4</sup>*

Su clima es templado, registra una temperatura media anual entre 14.9° y 15° C; una precipitación pluvial de 600 milímetros por un año y el periodo de lluvias es de junio a septiembre. La flora está compuesta por nopal, piru y cactus. Su fauna la constituyen ardillas, coyotes y serpientes de cascabel.

La Avenida Juárez es la más importante y cruza de norte a sur al municipio; sobre ella hay restaurantes, fondas, tiendas de ropa, un Elektra, Tienda Telmex, Banco Bital, Bancomer, Banamex, Minisuper, farmacias, panaderías, zapaterías vinaterías, además de oficinas municipales.

En su cruce con la Avenida Hidalgo hay puestos ambulantes de comida, dulces, jugos y licuados, juguetes de plástico, utensilios de madera; vasos, platos y jarras de barro, de peltre; cosméticos y adornos para el cabello.

---

<sup>4</sup> Omaña, Salvador. *Historia de Tizayuca*, México, monografía de la Biblioteca Pública Municipal "Lic. Jorge Rojo Lugo" de Tizayuca, 2000, p. 4.

En la Vía Hidalgo está el Jardín Central, con sus áreas verdes, bancas blancas y en medio el característico Kiosco de pueblo. Del lado izquierdo hay un inmueble blanco, con bordes café, de arcos, que le da cabida a un minimercado y zapaterías.

A un costado está la pequeña Biblioteca Pública Municipal "Jorge Rojo Lugo" – creada en 1990–, y al frente tiene a la Iglesia de la Transfiguración, la arquitectura más representativa del ayuntamiento que data de 1569.\*

El templo es alto, pero no muy amplio, se construyó en 1569 y se terminó hasta 1617, fue restaurado de 1979 a 1989 –aunque se le ve descuidada por las manchas de los desechos de las palomas y la humedad–, y actualmente es guarecida por el párroco José Luis Gómez Godina.

Delante de la iglesia, hay otro jardín con juegos para niños, una explanada, una pequeña, los bustos del cura Miguel Hidalgo, de Emiliano Zapata, el edificio de Actividades Deportivas y Recreativas y el moderno Palacio Municipal (triangular, con planos rectos y acabados angulares). Junto, cruza el acuífero del Valle de Tizayuca, que transporta aguas residuales, ocasionando un desagradable olor que impregna todo el lugar.

Después hay un terreno amplio despoblado que se ocupa para los eventos especiales; los tizayucueños conmemoran las fechas católicas-cristianas, los días patrios, pero los festejos que sobresalen son el del 21 de marzo y el que se monta en la segunda quincena de febrero, en la *Expo-Tizayuca*, organizada con el apoyo del gobierno estatal.

En esta feria se montan puestos de toda clase de productos representativos del lugar o de los poblados de los alrededores, encontramos así: platos, vasos, tarros, vajillas, adornos de barro, porcelana, madera, de hojas de maíz, de trigo, de papel maché y de diferentes materiales; muñecas, ceniceros, portavasos, macetas, lámparas y botellas decorativas.

De la industria textil tenemos: manteles, carpetas, jorongos, sarapes, cobertores, fundas para almohadas y ropa para chicos y grandes. En un expendio se exhiben los trajes típicos de la región: el pantalón caqui y el vestido con vivos de colores.

En la verbena popular se puede consumir desde la tradicional barbacoa hasta las carnes asadas, el mole y los chiles rellenos; para beber están el aguamiel y el pulque al natural, colado o de los diferentes sabores que se preparan.

De pan disfrutamos de los bisquets –solos o rellenos de cajeta o mermelada–, cocoles, conchas, cuernitos, trompadas, piloncillos y los característicos dulces de pueblo: calabaza, cocadas, jamoncillo, palanquetas de cacahuete o de pepitas, camote y las barras de amaranto.

---

\* Visita realizada el 18 de febrero de 2001 a Tizayuca.

\* Idem.

Las escuelas participan con concursos de bailes, de trajes regionales, de arreglos florales y algunas veces también asisten conjuntos o jóvenes deseosos de ser cantantes.

Dejan un gran espacio para la exposición de los animales granjeros: hay desde enormes e impresionantes vacas, hasta indefensos y tiernos becerros; los animales grandes cuestan \$4,000 ó 7,000 pesos, y los chicos \$2,500 ó 3,000. Los gallos son los más asediados y su valor depende del tamaño de la cresta y de su ferocidad para pelear. Son de \$300, 400 ó 500 pesos. Los borregos son los más caros, ya que no hay diferencias entre los adultos y jóvenes, todos cuestan \$4,500 pesos.

La Hacienda de San Miguel y el Rancho de los Mogotes es otra de las arquitecturas características de Tizayuca; en ella existen cimientos y ruinas de edificios de la antigüedad. La tradición cuenta que son las ruinas de una población desaparecida en el tiempo de matlazahuatl (terrible peste que diezmo a la población indígena en 1546).<sup>5</sup>

También está el "Templo del Divino Salvador", construido en el siglo XVII, conserva en su interior valiosas pinturas al óleo. Sólo 10 kilómetros adelante, se encuentra el ex convento de San Pedro Tezontepec, construido por frailes agustinos, donde se pueden admirar cuatro capillas y valiosas pinturas.

Destaca la construcción del croquis del estado de Hidalgo, ubicado a la entrada de esta población; está hecha de concreto y es una representación de los municipios que integran el estado.

### **3.1.1 Datos socioeconómicos de Tizayuca y Zapotlán de Juárez**

El municipio de Tizayuca –denominado como la región 69 de Hidalgo– ha sido elegido como el segundo lugar para la edificación del aeropuerto alterno, pero el área destinada en realidad se encuentra entre esta entidad y la de Zapotlán de Juárez –región 82–, por lo que el análisis socioeconómico se desarrolló de los dos ayuntamientos.

El presidente municipal de Tizayuca es Juan Núñez Perea, militante del Partido Revolucionario Institucional (PRI), y el alcalde de Zapotlán de Juárez es Saúl Pérez, también miembro del PRI.

Los datos oficiales de 1995 de la entidad son los del Censo de Población y Vivienda del INEGI, en donde el total de la población de Tizayuca fue de 39 mil 362 habitantes, de los cuales 19 mil 513 son hombres y 19 mil 849 mujeres.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> Datos extraídos del Censo de Población y Vivienda 1995, del INEGI.

La estadística sobre las edades indica que 4, 987 habitantes se encuentran entre los 10 y los 14 años; 4, 281 están en los 15 a 19 años; 3, 902 tienen de 20 a 24 años; 3, 278 de los 25 a 29 años y 2, 978 entre los 30 a 34 años; 2, 978 son adultos mayores que se contabilizan en el mismo grupo porque varían sus edades. En general, la sociedad de Tizayuca es notablemente joven y la tasa de crecimiento fue de 6.4%, mientras que en Zapotlán de Juárez, 3.8%.



En Zapotlán de Juárez, el total de habitantes fue de 13, 597, dividido por sexo tenemos que son 6,616 hombres, 6,981 mujeres. En porcentaje, la participación de los varones es del 67.7% y el de las damas 19.4%, siendo similares las actividades económicas que realizan a las de Tizayuca. En la distribución de la población económicamente activa (PEA), Tizayuca tuvo un total de 45.4%, seccionada por sexos: 72.2% hombres, 27.2% mujeres.

La mayor parte de los varones son obreros de las innumerables fábricas que hay en los alrededores del municipio, dentro de Hidalgo, del Estado de México y del Distrito Federal; otros, son transportistas o se dedican a la construcción, son empleados de gobierno, de instituciones educativas, profesionistas o personas que desarrollan el comercio formal e informal; son escasos los que viven de la cosecha.

Casi todas las mujeres combinan las actividades del comercio formal o informal con los quehaceres de la casa, otras son empleadas de gobierno, algunas son maestras, pero las menos laboran como profesionistas.

El porcentaje de los materiales de las viviendas en Tizayuca es: de tierra el 4.9%, de cemento firme el 79.9% y de madera-mosaico el 14.8%; en Zapotlán de Juárez, de tierra el 11.6%, de cemento firme el 79.1% y de mosaico-madera el 8.9%.

Los dos poblados fueron fundados por indígenas, actualmente sus habitantes conservan el habla de algunas lenguas indígenas; según las estadísticas del INEGI en 1995, 251 hombres y 202 mujeres de Tizayuca hablan un dialecto.<sup>7</sup>

Los datos del INEGI señalan que 7,645 habitantes de Tizayuca son alfabetos; 3,814 hombres y 3,831 mujeres, y 784 son analfabetas; 282 hombres y 502 mujeres; en Zapotlán de Juárez el total fue de 8, 125 (3,984 hombres y 4,141 mujeres), y 817 analfabetas (319 hombres y 498 mujeres).

A raíz de la postulación de Tizayuca-Zapotlán de Juárez para la construcción del aeropuerto alterno, varios empresarios han invertido en el distrito para crear balnearios familiares. Así tenemos: el "Flamingos", con un ambiente tranquilo, cuenta con áreas verdes, regaderas, vestidores, albercas y restaurante; el "Albatros" y el "Tropicana", que es el más reciente.

Hay tres hoteles: el "Caesar's Palace", ubicado en la avenida Benito Juárez esquina Francisco Villa; el "Mansin de los Arcos", en avenida Benito Juárez 6 y el "Auto Hotel Tizayuca", cerca de la carretera federal México-Pachuca kilómetro 49.5.<sup>8</sup> En el siguiente cuadro, se muestra en números de cómo están distribuidos los servicios básicos tanto en Tizayuca como en Zapotlán de Juárez

Cuadro 5: Servicios Básicos en Tizayuca – Zapotlán de Juárez

	Sí	No	Sí	No
Agua entubada:	8,443	134	2,731	158
Menos de 2,500 hab.	1,055	43	3	8
2,500 – 4,999	1,316	55	2,728	150
15,000 a más	6,072	36		
Drenaje:	8,032	530	2,301	586
Menos de 2,500	861	237	9	2
2,500 – 4,999	1,192	180	-	-
15,000 a más	5,979	113	2,292	584
Energía eléctrica:	8,498	73	2,814	75
Menos de 2,500 hab.	1,074	19	8	3
2,500 – 4,999	1,074	25	-	-
15,000 a más	6,072	29	2,806	72
Agua dentro de la vivienda:	6,448	-	1,445	-
Fosa Séptica:	1,401	-	775	-
Desagüe de río:	12	-	-	-
Luz dentro de la vivienda:	4,454	-	1,445	-
Fosa Séptica:	356	-	764	-

Fuente: Censo de Población y Vivienda 1995, INEGI.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> Datos extraídos de la página Web: [www.hidalgo.gob.mx](http://www.hidalgo.gob.mx).

### 3.1.2 Los lugareños

El valle Tizayuca-Zapotlán de Juárez consta de 55 mil hectáreas de temporal, sin árboles ni cuerpos de agua y tan poco productivas, que sus dueños, 821 ejidatarios y pequeños propietarios, ven en el proyecto del aeropuerto una esperanza para vender sus tierras.

No me va tan mal, pero estoy dispuesto a deshacérme de mis tierras, dependiendo de lo que me ofrezcan...<sup>9</sup>

Dice Elías Chávez, uno de los 7 mil 500 habitantes de Zapotlán y dueño, desde hace 30 años, de 50 hectáreas que producen 200 toneladas de cebada al año, cada una con valor de 1 mil 650 pesos.

Según el catastro de la tierra en el Valle de Tizayuca-Pachuca, la propiedad de Elías Chávez no rebasa los 700 mil pesos; sin embargo, la posibilidad del aeropuerto podría incrementar su valor a 50 millones de pesos, como confirma a la revista Proceso Guadalupe Gómez, asesora de la inmobiliaria Century 21:

Mucha gente está tratando de acaparar las tierras en Hidalgo. Si se llegase a construir el aeropuerto, podrían costar más de un millón de pesos cada hectárea...<sup>10</sup>

Otro poblador, un campesino de 70 años que no quiso dar su nombre y menos afortunado que Chávez —sólo cuenta con 15 hectáreas— coincide en que para él lo mejor también sería vender.

Me ganaría unos centavitos. Pero todo depende de la paga, si me conviene si las vendo ¿por qué no?

Sacamos entre dos y tres toneladas por hectárea de cebada y la vendemos en la cervecería que está en Pachuca, a mil 600 la tonelada, aunque no todos los años es igual, porque con las heladas se pierde más de la mitad de la cosecha y a veces un poquito más...

En caso de que se construyera el aeropuerto aquí, los campesinos nos harían millonarios de la noche a la mañana...

Ahí, según datos de la Secretaría de Agricultura (Sagarpa), se producen casi 22 mil toneladas de granos que, según el Plan Estatal de Desarrollo de Hidalgo del año 2000, son cultivos muy vulnerables, dependientes de fenómenos naturales, lo que impide su diversificación y limita el cultivo a los que tienen mayor resistencia a los cambios de clima.

Además, contrario a lo que sucede en Texcoco —donde persisten los problemas por la tenencia de la tierra—, los pequeños propietarios y ejidatarios conocen y apoyan el proyecto del aeropuerto.

---

<sup>9</sup> Ortiz, Sandra y Rodríguez, Sandra. "Aeropuerto en Tizayuca", especial extraído de la página Web: [www.proceso.com.mx](http://www.proceso.com.mx)

<sup>10</sup> Idem.

**El alcalde de Zapotlán de Juárez , entrevistado en el Palacio Municipal donde hay una oficina de información sobre la megaconstrucción, Saúl Pérez señaló:**

Hemos hecho asambleas. Los campesinos saben que el aeropuerto podría quedar en sus terrenos. Si se decide que sea en Zapotlán, ellos negociarán directamente el precio de sus tierras...

Con el aeropuerto, el precio de las tierras se elevaría mucho, pero no negociaremos el precio sino hasta que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) oficialice su decisión sobre la nueva sede...

En su columna *Plaza Pública*, **Miguel Ángel Granados Chapa** publicó que el ex gobernador hidalguense, Jesús Murillo Karam, había adquirido irregularmente vastas extensiones de los ejidos de Santa Julia, San Cayetano, Pachuca así como en Tizayuca. A lo que, el alcalde de Tizayuca, **Juan Núñez**, aceptó haber vendido algunas hectáreas aunque apuntó que fue entre los mismos ejidatarios.

Las pocas hectáreas que se han vendido –unas 10–, no representan ni el uno por ciento. Son movimientos normales, local, donde don Pedro le vende a don Pancho y don Pancho a don Juan...

Mi gobierno vigila que no haya extorsiones. En ese sentido hemos cerrado muy bien la pinza con el comisariado ejidal y le he dicho a la gente que espere el momento oportuno para que, de darse las cosas de manera favorables pues vendan las tierras en un precio justo...

Si tú tuvieras una parcela de seis hectáreas, como las que tienen estos hombres, que valen casi nada, y de repente con esas mismas seis hectáreas puedes obtener un patrimonio que te va a permitir vivir la vida de manera más holgada y más divina. ¿cómo lo verías?, pues, caray, como justicia divina...

### **3.2 Tizayuca repuntó con el cambio de gobierno**

Antes de que se realizaran la elecciones del 2000, diferentes instituciones y empresas aeronáuticas emprendieron coloquios y conferencias sobre la nueva terminal aérea.

En febrero de 2001, el diputado José Luis Benitez, presidente de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), organizó el foro "Perspectiva del Nuevo Aeropuerto de la Zona Metropolitana del Valle de México", donde los expertos coincidieron en prever menos objeciones para Tizayuca que para Texcoco.

Alejandro Encinas, entonces secretario del Medio Ambiente del DF, apuntó que, la presión poblacional sobre el aeropuerto actual es evidente: hay 40 colonias ubicadas a su alrededor en dos delegaciones políticas del DF (Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero) y en el municipio de Netzahualcoyotl, estado de México.

El número de habitantes en la zona se estima en 300 mil. La densidad poblacional varía entre 14 mil a 17 mil habitantes por kilómetro cuadrado. La decisión ya no puede esperar más...<sup>11</sup>

**Jaime Sobrino**, Investigador del Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano del Colegio de México, sostuvo que en el aspecto del mercado de trabajo, el impacto sería mucho mayor en Tizayuca, porque a largo plazo se convertiría en un polo de desarrollo para fomentar y promover diversas actividades económicas.

Los factores físicos le favorecen, aunque –prosiguió– fomentaría la expansión urbana de la Zona Metropolitana de la ciudad de México...<sup>12</sup>

**Gabriel Quadri de la Torre**, presidente del Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable (CESPEDES), reiteró que, para Tizayuca se requeriría de un gran esfuerzo económico para poder ampliar y crear un sistema de comunicación expedito y adecuado que permita enlazar eficientemente a toda la zona metropolitana con el aeropuerto.

Significarla –agregó el también articulista de *La Jornada*– aceptar el crecimiento ineluctable de la ciudad hacia el noreste y que, en algún momento tendremos una conurbación con Pachuca. Entonces, esto debe evaluarse con detenimiento porque tiene implicaciones estratégicas, regionales, económicas, urbanas y ambientales muy importantes...

**Roberto Eibenschutz**, secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del D.F., garantizó:

La Comisión Metropolitana de asentamientos Humanos (Cometah)<sup>13</sup>, favorece decididamente a la opción Tizayuca, porque su planeación está sostenida en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM)<sup>14</sup>, en donde aparte del aeropuerto, se considera al futuro crecimiento poblacional y evita, al mismo tiempo, la expansión desordenada del valle...<sup>15</sup>

**Eduardo Preciat Lámbarri**, coordinador de investigaciones de la Universidad Autónoma Metropolitana, apoyó decididamente al ayuntamiento hidalguense, ya que permitiría preparar la ZMVM para asumir con eficiencia su papel como nodo urbano del tercer milenio en el sistema internacional de ciudades bajo el esquema de la globalización.

La decisión no puede seguirse postergando; es importante subrayar –dijo el profesor– que no se trata de un mero proyecto aeroportuario o restringido sólo al sector de comunicaciones y transporte, se trata de uno con efectos regionales y nacionales de la mayor envergadura y trascendencia...

**Andrés Manning Novales**, del Instituto de Vivienda y Desarrollo Urbano y Asentamientos Humanos del Estado de Hidalgo, planteó que en Tizayuca no se

<sup>11</sup> Cano, D., "Tizayuca o Texcoco, sitios para reubicar aeropuerto", en *El Universal*, 29 de febrero de 2000, p. 4.

<sup>12</sup> Restrepo, Iván, "Dónde aterrizar un nuevo aeropuerto para la ciudad de México", suplemento mensual *Ecología*, en *La Jornada*, 6 de junio de 2000, Año 7, No. 86, p. 2.

<sup>13</sup> Creada en julio de 1995, encargada de estudiar y proyectar el desarrollo ordenado de la ZMVM.

<sup>14</sup> Acuerdo alcanzado el 13 de marzo de 1998 por los entonces titulares de SEDESOL, Carlos Rojas; GDF, Cuahtémoc Cárdenas; y GEM, César Camacho Quiroz.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 8.

**trata de sustituir, sino de complementar al actual aeropuerto. Con ambos, se harían más de 950 mil operaciones anuales, será financiado con capital de riesgo privado y para una zona metropolitana como ésta, es más seguro y confiable tener dos terminales aéreas.**

El valle hidalguense tiene capacidad para aceptar una población de al menos dos millones de personas; pero este crecimiento –agregó Manning– es sustentable porque se enmarca en un contexto normativo que, a diferencia de los asentamientos no planeados, lo hace viable y armónico en relación con las entidades federativas vecinas...

Fortalecería la economía municipal de la región por efecto de la revalorización catastral y en el cambio de uso de suelo. Traería una importante derrama económica para los demás municipios de Hidalgo y del Estado de México...

Permitiría la creación inmediata de cinco mil empleos directos, 15 mil indirectos; y más de 500 mil directos permanentes en sus diversas etapas de desarrollo; en cuanto al impacto social, sólo el 3% de la población utiliza el transporte aéreo, es decir, el proyecto beneficiaría a la gran mayoría no usuaria...<sup>14</sup>

**Esteban Jiménez Cruz, del Colegio de Pilotos Aviadores de México, recalcó que una de las mayores ventajas de Tizayuca es que se encuentra en un lugar donde la incidencia por nieblas es mucho menor a la del valle de México. Tizayuca es una zona relativamente seca y permite operar en condiciones menos difíciles. Otra es su bajo índice de sismicidad; por no ser área lacustre, la cimentación de las pistas será menor y se reducirán los costos de mantenimiento a largo plazo.**

**Por último Humberto Parra Ramos, coordinador general de Consultoría Planeación Estratégica hidalguense, apoyó en los estudios de la empresa francesa Aeropuertos de París, exteriorizó:**

De acuerdo a las normas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un aeropuerto en la planicie de Tizayuca puede operar adecuadamente y realizar operaciones simultáneas con el actual con algunas restricciones de altitud en puntos de cruce, las cuales se consideran aceptables. Sus ventajas son:

- Traslado paulatino de operaciones del nuevo aeropuerto, por lo que podría empezar a operar con una sola pista y crecer conforme la demanda lo requiera
- Programa de inversión flexible a partir del hecho anterior.
- Seguir aprovechando la infraestructura actual, la cual se ha desarrollado a lo largo de 50 años.
- Cumplimiento de los compromisos federales con empresas privadas que han realizado cuantiosas inversiones en el AICM, por medio del sistema de concesiones de operación.
- Aprovechamiento y armonización de las recientes inversiones federales en el edificio terminal.
- Contar con un aeropuerto alternativo en casos de emergencia.
- Posibilidad de distribuir operaciones de acuerdo a los distintos tiempos de viaje.
- Que la capital del país cuente dentro de su jurisdicción con un aeropuerto; de lo contrario, sería la única entidad federativa en el país sin terminal aérea.<sup>15</sup>

**Al concluir este foro, la alternativa hidalguense tomó fuerza; sin embargo, los columnistas Marco A. Mares, del UnomásUno; Maricarmen Cortés, de Excélsior, y**

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 12.

Mauricio Flores, de Milenio, coinciden en que Tizayuca gana simpatizantes, pero la decisión de la SCT va a ser Texcoco.

Eduardo Torreblanca Jacques, columnista de El Universal, escribió el 30 de marzo que, entre funcionarios de la SCT hacían la promoción *clandestina* de Texcoco como futura sede del AICM.

El 4 de abril, en la Cámara de Diputados se discutió el tema; el grupo parlamentario del PRI fue el único que se opuso a Tizayuca. Los panistas dijeron que Texcoco ya tiene demasiados problemas, el PRD se expresó abiertamente por Tizayuca y el PVEM consideró que no debe ser una decisión arbitraria y el aspecto ecológico debe ser el más importante en el fallo.<sup>16</sup>

Para el 12 de abril, la Comisión de Ecología y Medio Ambiente de la Cámara de Diputados, encabezada por la legisladora Gloria Lávara González, presentó las posibles afectaciones negativas que tendría el aeropuerto si se edifica en Texcoco. A su vez, el PVEM inició una campaña de desprestigio en contra del proyecto mexiquense.<sup>17</sup>

Los debates y la polémica sobre la terminal aérea se volvieron muy incómodos para el gobierno —la mayoría de las declaraciones eran en contra de Texcoco—; las elecciones estaban a la vuelta de la esquina y Carlos Ruiz Sacristán, entonces titular de la SCT, no hacía ningún comentario.

Las semanas transcurrieron, la presión fue sofocante y el 29 de junio, el secretario decidió *heredarle* la responsabilidad a la nueva administración.

Como se sabe, el 2 de julio, el panista Vicente Fox Quesada ganó las elecciones presidenciales y, entre los primeros cambios que se dieron en el gobierno fue: la decisión de la ubicación del nuevo aeropuerto ya no sería tomada por un priista, sino por la oposición y con ello, la opción Tizayuca estaba más firme que nunca.

Durante la campaña, el equipo foxista tuvo más contacto con la gerencia hidalguense, y entre las promesas de gobierno, Fox externó que la construcción del aeropuerto alterno se le debe dar a la sede que ofrezca; además de la terminal, un crecimiento integral para la sociedad residente (era sabido que los habitantes de Texcoco no apoyan la edificación y que el plan mexiquense tampoco los contempla).<sup>18</sup>

El 20 de marzo de 2000, el secretario de Comunicaciones y Transportes, junto con los representantes de la Cámara Nacional de Aerotransportes (Cananero), los colegios de Pilotos Aviadores y de Ingenieros Aeronáuticos de México y la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo, presentaron en el Congreso de la Unión los resultados de los estudios técnico-aeronáuticos:

<sup>16</sup> Sánchez, “PRD y PAN, por la terminal de Tizayuca”, columna *Pe ter y Di nero*, El Herald, 6 de abril de 2000, p. 1f.

<sup>17</sup> Yuste, “*Entra a la Cámara la decisión*”, columna *Activo Empresarial*, Crónica, 12 de abril de 2000, p. 25.

<sup>18</sup> Celis, “*Va el aeropuerto a Tizayuca*”, columna *Corporativo*, en El Financiero, 4 de julio de 2000, p. 32.

El vaso de Texcoco cuenta con la conveniencia operativa para la construcción del nuevo aeropuerto de la ciudad de México... Se trata –precisó Cerisola–, de la primera etapa del análisis, faltan todavía los estudios de mecánica de suelos, que entregará el Instituto de Ingeniería de la UNAM; así como el de impacto ambiental, por parte del Programa Universitario del Medio ambiente (PUMA)... Las opiniones que emitirán las cuatro instituciones de expertos en aeronáutica no son concluyentes, y que la decisión final sería el 30 de junio...<sup>19</sup>

A pesar de la aclaración reiterada que dio Cerisola, la impresión general después de este acto fue, que la dependencia ya había elegido Texcoco. Además, el funcionario sembró en diferentes áreas del sector desconfianza, preocupación y deslegitimación.

### **3.2.1 Empedrado el camino hidalguense**

Días posteriores, al ser consultado Manuel Ángel Núñez Soto, gobernador de Hidalgo, negó que las declaraciones del secretario de Comunicaciones y Transportes fueran hechas a la ligera: “creo que está haciendo su trabajo”, y dijo confiar en el fallo del poder federal sobre el aeropuerto alterno.<sup>20</sup>

Contrariamente a él, reaccionó su secretario de Desarrollo Económico, Horacio Ríos Cano, quien estalló en contra del funcionario federal:

Por varias semanas se buscó tener una reunión con funcionarios de la SCT, con el objeto de exponer y analizar el proyecto de Tizayuca; el 19 de marzo se nos citó para la próxima semana, pero el martes 20, en la Cámara de Diputados, Cerisola avaló el plan Texcoco...<sup>21</sup>

Ante este mar de comentarios, Núñez Soto, al rendir su Segundo Informe de Actividades, el jueves 29 de marzo, aprovechó y junto con un grupo de expertos en aeropuertos decidió presentar ante los informadores el “Proyecto Aeropuerto Internacional Tizayuca”.

La construcción del AIM en Zapotlán de Juárez representa una oportunidad única para crear un nuevo polo de desarrollo económico que generaría un futuro promisorio para el estado, uno de los más pobres del país”, expresó el mandatario. No se trata sólo del aeropuerto más grande de América Latina, sino de la reordenación de toda la zona norte de la metrópoli, así como la generación de empleos y atracción de inversiones más grande que tiene nuestro país en este momento...

Tizayuca garantiza un ordenamiento urbano de asentamientos humanos que serán recibidos de la capital. Será el promotor de la expansión económica de la entidad, en el mediano y largo plazo, al crearse un núcleo de actividades industrial, comercial e incluso turística y urbana con economías de escala propias; provocando una derrama de 30 mil millones de dólares en un horizonte a 30 años.<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Yamashiro, “Expertos inclinan la balanza a favor de Texcoco”, *El Financiero*, 21 de marzo de 2001, p. 17.

<sup>20</sup> Witvrún, A., “Desestima Núñez Soto que Texcoco sea lo más viable”, en *El Financiero*, 22 de marzo de 2001, p. 20.

<sup>21</sup> *Ibid.*, 24 de marzo de 2001, p. 36.

<sup>22</sup> Calderón, L., “Tizayuca, locomotora para el tren suburbano”, en *El Financiero*, 30 de marzo de 2001, p. 20.

El megaproyecto requerirá una inversión privada nacional e internacional por 25 mil millones de dólares en los próximos 25 años. A su vez, Ríos Cano dijo, que el Aeropuerto Internacional de Tizayuca se ubicará a 45 kilómetros de la ciudad de México, en un valle abierto, plano, sin altas cordilleras, que no presenta problemas de contaminación, lo que evitará que los pilotos soliciten alumbrado de pistas en pleno día —como sucede actualmente en el AICM—.

Los aviones no tendrán que sobrevolar por áreas demasiado pobladas. Podrían descender por rutas que no sortean zonas restringidas ni altos edificios... Las señales de los controles electrónicos de los aviones no se verían interferidas por señales de estaciones comerciales de radio en la fase final de aproximación de pistas.<sup>23</sup>

Horacio Ríos aseveró que, la viabilidad financiera se basa en tres pilares: instalaciones aeroportuarias, tren suburbano y las vialidades.

El secretario hidalguense dijo, que la inversión inicial con capital de riesgo es de 520 millones de dólares, mismos que generarán los recursos suficientes para seguir absorbiendo tanto sus costos de operación como los de inversión del crecimiento previsto para el aeropuerto.

El gobernador y su secretario aseguraron que esta cifra se recuperaría en un lapso de ocho años a partir de que entre en operación la terminal. Posteriormente, ésta generará flujos de capital por 680 millones adicionales para inversiones previstas y que volverían autofinanciables las demás inversiones en una tasa de rendimiento financiero preliminar superior a 8% en términos reales.

Para la zona reservada, estimaron una inversión de mil 700 millones de dólares, de los cuales la Federación aportaría de manera directa el costo de expropiación y otorgaría el aval para el crédito de la banca de desarrollo (160 mdd.). El resto, mil 380 millones de dólares, es financiable con capital de riesgo privado nacional o extranjero y existen varias empresas interesadas.

El suelo y el subsuelo son firmes, lo que se traduce en costos de construcción más bajos y poco riesgo por sismicidad...

Podemos construir cuatro pistas paralelas que permiten operar aproximaciones simultáneas paralelas e independientes. (650,000 operaciones anuales en Tizayuca y 300,000 del actual) La solución conjunta triplica la oferta actual (650,000 + 300,000 = 950,000 operaciones anuales). Su operación es compatible 100% con el AICM y la base aérea de Santa Lucía...

Otro de los factores importantes es la distancia a la que se ubica, pero lejos de ser un impedimento, es una ventaja operativa ya que permite conservar el actual aeropuerto y no desperdiciar la inversión histórica de una terminal, que fuera del problema de saturación, está en perfectas condiciones para funcionar...

En la actualidad los aeropuertos se planean alejados de las grandes ciudades, previendo el crecimiento normal de éstas, apuntó Manuel Ángel Núñez, apoyándose en sus asesores...<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Idem

<sup>24</sup> González, "Fastigan diputados a ASA; exigen solución", *El Financiero*, 30 de marzo de 2001, p. 20.

**El modelo de este proyecto, está basado en el diseño del aeropuerto de Dallas, ya que prevé la construcción de cuatro pistas y un tren de pasajeros que comunica los polos urbanos.**

**Alberto Buzali, especialista en transporte y consultor hidalgense, afirmó que el tren suburbano movilizaría diariamente a más de 35 mil personas provenientes del aeropuerto y permitiría la rehabilitación del municipio de Ecatepec y las colonias Guerrero, San Rafael y Santa María la Ribera.**

**Para el pasajero el costo estimado del servicio férreo sería de 80 pesos y el recorrido se haría de 32 a 35 minutos, efectuando el trámite de la documentación del vuelo en Buenavista, que sería el primer punto. Y agregó que Hidalgo tiene el respaldo del Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial y el Banco Europeo.**

**Referente a las vías de comunicación, el asesor Humberto Parras Ramos apuntó que se van a rehabilitar los tramos Lechería-Jorobas, Jorobas-Venta de Carpio, Ecatepec-Venta de Carpio, Indios Verdes-Ecatepec, Ecatepec-Via Morelos y Via Morelos-Tizayuca; además de ampliar la Avenida Insurgentes, las autopistas México-Pachuca y México-Querétaro.**

**En los primeros cinco años se requerirían 600 millones de dólares para construir una pista, calles de rodaje, torres de control y una terminal para diez millones de pasajeros. Al arrancar operaciones, con las ganancias se construiría la segunda fase, y así, de la segunda la tercera y los de ésta para la cuarta y última etapa, que se pondría en marcha en 30 años.**

**Sus suelos presentan una pendiente adecuada para su drenaje natural, por lo que no requieren tratamientos especiales, además de que no tienen una concentración de flora y fauna que representen un peligro para las operaciones aéreas.**

**Por último, el proyecto contempla la construcción de zonas habitacionales de alta y baja densidad, complejos industriales y educativos de varios niveles, centros comerciales y servicios médicos, culturales, recreativos, civiles y de gobierno de primera calidad.**

**En el mismo informe de gobierno, se entregó el resumen de los estudios de la empresa Aéroports de Paris, Seguridad Aérea y Constant, donde textualmente dice:**

**Es factible construir en Hidalgo un aeropuerto con operaciones de cuatro pistas paralelas (es decir, de gran capacidad) y con la posibilidad de coexistir con el tránsito aéreo del aeropuerto actual y de la base aérea Santa Lucía... La tendencia mundial es la de construir los nuevos aeropuertos alejados de las ciudades. Ejemplos: Hong Kong, Kuala Lumpur, Seúl, Denver y Oslo... Permitiría utilizar el actual aeropuerto sin comprometer el espacio aéreo y tener una transferencia paulatina de operaciones. Habría una ventaja técnica, por la optimización de los espacios aéreos; y otra económica, porque se aprovecha la infraestructura del actual**

aeropuerto, respetando los contratos ya establecidos con inversionistas y no limitan los convenios con las aerolíneas porque no las obliga a moverse de un día para otro...

El subsuelo y el suelo de Tizayuca son firmes, lo cual los hace ideales para la construcción de pistas que aceptan alto tonelaje, como el de los aviones actuales y, sobre todo, los del futuro. La zona preservada es de 2 mil 726 hectáreas, de un total de 55 mil...

Tizayuca no tiene problemas ambientales, ya que es una zona que carece de contaminación; los vientos dominantes dispersan la posible contaminación hacia zonas no pobladas. No existe ni flora ni fauna afectada...

Tampoco aves, por lo que es nulo el riesgo de aeronaves averiadas por estos animales. La infraestructura vial es ya (con o sin aeropuerto) necesaria y esta naturaleza ayudaría a financiarla...

La construcción de vías férreas de alta velocidad apoyaría los esfuerzos para desalentar la utilización del automóvil, lo que promovería el transporte masivo no contaminante. Una de las vías de conectividad será la construcción de un tren rápido entre el actual aeropuerto y el nuevo...

El aeropuerto contribuiría a descentralizar el tráfico proveniente de la República hacia la capital, a través de la utilización de vías alternas, como la autopista Manzanillo-Tuxpan, de la que se tiene un avance del 85 %, y el cinturón carretero que rodea a la ciudad de México y conecta a todas las ciudades circunvecinas...

Se convertirán las tierras agrícolas, de temporal y poco productivas (que arrojan un promedio de mil pesos al año por hectárea en zona de alto valor agregado", concluye el documento...<sup>25</sup>

### **3.2.2 Cerisola prometió transparencia a Núñez Soto**

Una vez conocido el análisis aeronáutico, donde cuatro organizaciones se inclinaron por la opción Texcoco; se generaron críticas y suspicacias en contra de Pedro Cerisola y sobre la parcialidad de la Cámara Nacional de Aerotransportes; esta presentación de los resultados semejó más a la decisión oficial de la SCT, puesto que el plan Texcoco fue creado por la propia secretaría en 1976.

Para reivindicar su imagen, el viernes 18 de mayo Cerisola se entrevistó con Manuel Angel Núñez y se comprometió con el mandatario a mantener la imparcialidad en la evaluación del mejor sitio para construir el aeropuerto.

La elección se basará en el Manual de Planificación de Aeropuertos que realiza la Organización de Aviación Civil Internacional...

El Manual suele tomarse como el paradigma para evaluar técnicamente los proyectos aeroportuarios; son criterios de lógica elemental...<sup>26</sup>

La visita de Cerisola a Núñez arrojó la propuesta para integrar un grupo asesor interdisciplinario de alto nivel, donde estarán desde grupos asesores hasta gobiernos involucrados, universidades, empresas y expertos reconocidos.

Aarón Dychter, el subsecretario de Transportes, Agustín Arellano, director de Aeronáutica Civil, Fernando Antillón, directivo de ASA, y Ernesto Velasco, por el Seneam, fueron los que avalaron las conclusiones de la SCT.

<sup>25</sup> López, "Tizayuca acelera el paso para obtener la victoria", en *El Economista*, 30 de marzo de 2001, p. 18

<sup>26</sup> Yuste, J., "Secodam entra a la discusión del aeropuerto", en *Radio-Fórmula*, 24 de mayo de 2001.

Pero las declaraciones del secretario de Comunicaciones y Transportes en marzo, no sólo molestaron a los hidalgenses, sino también a los grupos ecologistas, quienes se unieron, y el 31 de ese mes solicitaron al presidente Vicente Fox transparencia y visión integral para la decisión sobre el lugar en el que se habrá de desarrollar el aeropuerto alterno.

Los ambientalistas fueron: Alejandro Calvillo de Greenpeace; Martha Delgado, de la Unión de Grupos Ambientalistas; Homero Aridjis, presidente del Grupo de los 100; José Antonio Hidalgo, presidente del Colegio Nacional de Ingenieros-Arquitectos de México; Gustavo Alanís Ortega, del Centro Mexicano de Derecho Ambiental; Luis Manuel Guerra, connotado ambientalista; Marcos Mazari, reconocido especialista de El Colegio Nacional; Pedro Moctezuma Díaz Infante, prestigioso investigador (padre de los Moctezuma Barragán); Fernando Tudeta, de El Colegio de México y reconocido ambientalista; Fernando Ortiz Monasterio, especialista en gestión del agua; y Eduardo Medina Urbizu, especialista en derecho aeronáutico entre otros.

### 3.2.3 Descalificaciones entre gobernadores

El 3 de abril, Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado de México, expuso ante los medios de comunicación el **Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco**, donde habló de los privilegios de su alternativa, pero también, descalificó y golpeó la propuesta de Tizayuca.

Montiel comparó distancia, tiempos de traslado; gastos adicionales de los usuarios y de las aerolíneas, de operación, de infraestructura; dudó de la legitimidad de los terrenos propuestos, desconfió de los intereses de las empresas extranjeras que apoyan a Tizayuca, tateó los posibles problemas ambientales y de la expansión urbana que se ocasionaría sin freno entre Hidalgo y el Distrito Federal.

Nuevamente, Horacio Ríos Cano respondió a nombre de su entidad; el secretario calificó de *tramposo* al plan de Texcoco, y aseguró que Montiel *infló* los costos de Tizayuca, enumeró una serie de contradicciones del proyecto rival.

(Montiel) ignora el proyecto del tren suburbano que tiene un costo muy inferior al que expuso. Contra los 2 mil millones de dólares que presupuesta el mexiquense, el estudio de factibilidad del suburbano es de 785 millones de dólares...

El gobierno del Estado de México incurre en falsedades cuando dice que la distancia del sitio Tizayuca es de 80 Km., pues la distancia es de 60 Km. La diferencia entre Tizayuca y Texcoco son 40 Km." Pidió a la SCT eliminar las presiones publicitarias, toda vez que la decisión deberá ser técnica y no política: "No es mediante el despliegue millonario de recursos publicitarios como se deberá definir la ubicación del nuevo aeropuerto..."

La decisión debe darse en un análisis escrupuloso, con reglas transparentes y argumentos técnicos que sustenten la viabilidad real del proyecto, y no mediante golpes publicitarios y propaganda engañosa o con decisiones políticas y de amiguismos empresariales", concluyó el funcionario...<sup>27</sup>

<sup>27</sup> González, Francisco. "Responde Hidalgo a Montiel", en *Milenio* diario, 5 de abril de 2001, p. 34.

### **Al respecto Manuel Ángel Núñez, se limitó a responder:**

No existe un enfrentamiento entre Montiel y yo, somos buenos amigos y respetuosos de nuestras posiciones...

¡Ojalá! que esas tierras fueran de riego, lamentablemente no lo son. A pesar de tener agua en el subsuelo, no hay futuro en esos campos –agregó el mandatario–, entonces tenemos que trabajar para que nuestra gente obtenga mayores ingresos...<sup>28</sup>

Núñez negó rotundamente que la construcción del tren tuviera un costo de mil millones de dólares, y aseguró que, de acuerdo a los estudios realizados, el precio de dicha obra sería de 800 millones de dólares, suma que dos empresas, una canadiense, y la japonesa Mitsui están dispuestas a invertir.

La primera objeción de Montiel es la lejanía, y Núñez Soto insistió que en Buenavista hay una infraestructura desaprovechada que podría generar miles de empleos con el funcionamiento del tren suburbano. Recalcó que el recorrido entre la estación y el aeropuerto tan sólo sería de 32 minutos; señaló que la tendencia mundial es construir las terminales aéreas fuera de las ciudades, dotándolas de enlaces terrestres muy fuertes; como son las de Hong Kong, Seúl, Denver, Oslo y Peoria, en Chicago.

### **Manuel Ángel Núñez citó:**

Si la decisión es a favor de Tizayuca o Texcoco, el gran ganador será la entidad que gobierna mi amigo Arturo Montiel...<sup>29</sup>

El 19 de abril, el mandatario hidalguense le entregó a la SCT el Catálogo de Hechos e Información precisa sobre el sitio Tizayuca, que contiene los nombres de los consorcios internacionales dispuestos a invertir en el proyecto y las ventajas comparativas sobre el municipio de Texcoco.

En tanto, Andrés Manuel López Obrador, jefe de gobierno capitalino, solicitó al presidente Fox, el 22 de marzo, permiso para emitir una opinión técnica, debido a la repercusión que tendría dicho aeropuerto sobre el Distrito Federal.

La solicitud fue aprobada –reveló el tabasqueño– y la próxima semana se dará a conocer un dictamen que buscará garantizar, sin intereses de por medio, la mejor ubicación, de modo que la inversión destinada a la obra, en vez de perjudicar el medio ambiente, ayude a orientar el crecimiento de la megalópolis en el marco de un desarrollo sustentable.<sup>30</sup>

El documento se entregó, pero su contenido fue conocido hasta un mes después, cuando López Obrador dio su resolución:

El Gobierno del Distrito Federal (GDF) considera que no es conveniente la construcción del aeropuerto en Texcoco, porque implicaría cerrar las actuales instalaciones del Benito

<sup>28</sup> Becerra, "La pugna por el nuevo aeropuerto", reportaje, revista semanal *Milenio*, No. "84, 36 de marzo de 2001, p. 36.

<sup>29</sup> Cárdenas, "Tizayuca acelera el paso para obtener la victoria", en *El Financiero*, 20 de abril de 2001, p. 18.

<sup>30</sup> Cárdenas, "Emitirá AMLO recomendación sobre el aeropuerto", en *El Financiero*, 22 de marzo de 2001, p. 20.

Juárez', además del impacto negativo en la saturación urbana al nororiente de la ciudad y la afectación ambiental.<sup>31</sup>

Las dos alternativas se concentran en exaltar los beneficios que la terminal aérea dejaría a sus respectivas entidades, sin considerar los impactos negativos que ocasionarían al área metropolitana de la ciudad de México.

López Obrador planteó la necesidad de que en ambos proyectos se incluya un diseño –dentro de un marco político administrativo– que garantice que los remanentes del Lago de Texcoco se conserven como área estratégica ecológica de regulación hidráulica y, de paso, recomienda que se fije una barrera a la expansión urbana, ensanchando la zona de la reserva federal.

Según la carta, ninguno de los dos proyectos se ha ocupado en detallar las obras de infraestructura vial que tendrán que efectuarse en la capital de manera complementaria a la terminal. Tampoco, dice, se tienen previstos presupuestos de inversión y ni siquiera los planes de amortización de ésta.

El estudio del Massachusetts Institute of Technology Research (MITRE) –impulsado desde 1996 por la SCT– es principalmente un análisis aeronáutico de las instalaciones aeroportuarias potenciales que pueden servir a la ciudad y, por tanto, no se consideran los siguientes renglones: financiamiento, desarrollo urbano, impactos económico y social; tenencia de la tierra, hidrología, ingeniería civil (análisis de suelos) y costos de las aerolíneas...

MITRE sí bien admite que el espacio aéreo ha sido analizado exhaustivamente, sus diseños de la aproximación entre las pistas previstas no son los definitivos, reforzando así la opinión del GDF.<sup>32</sup>

El oficio hace mención que en septiembre de 1998, con todo y lagos de regulación, se inundaron importantes áreas de varios municipios del Estado de México y que, de no haberse contado con ellos, se habrían producido daños más severos, incluido el Distrito Federal. Además, señala que, se sabe que la Comisión Nacional del Agua (CNA) no cuenta aún con alternativas definitivas ni costos de las obras hidráulicas que pudieran ejecutarse.

Los estudios de impacto ambiental y mecánica de suelos quedaron pendientes dentro de la presentación que hizo el gobernador del Estado de México de su Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco...

Desde la óptica del GDF, el proyecto del aeropuerto que alienta el gobernador Arturo Montiel no tiene debidamente evaluado el costo del mantenimiento de las pistas que, en ese proyecto en particular, resulta elevado por las características propias del subsuelo...

El proyecto Tizayuca presenta, según el jefe de Gobierno, condiciones más favorables en los aspectos relacionados con el abastecimiento de agua potable, drenaje y desagüe pluvial...

Si bien es cierto que se localiza dentro del mismo Valle de México, Tizayuca podría constituirse en un polo de desarrollo menos dependiente de la capital –finaliza la carta–, que no propicie su inmediata conurbación...<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Lira, C., “Es inviable el aeropuerto en Texcoco”, en *La Jornada*, 21 de mayo de 2001, p. 35.

<sup>32</sup> Monge Raúl y Rodríguez Sandra, “Posición oficial de López Obrador: no a Texcoco”, revista semanal *Proceso*, No. 1281, 20 de mayo de 2001, p. 30.

<sup>33</sup> Idem.

Ese mismo día, Arturo Montiel Rojas dijo desconocer la postura del gobierno del Distrito Federal sobre la terminal, indicó que en 1978 y 1979 se elaboraron estudios y se llegó a la conclusión de que la mejor ubicación para, en su momento, reubicar el aeropuerto era Texcoco.<sup>34</sup>

El gobernador mexiquense afirmó que no existe ningún problema en cuanto a sus relaciones con Andrés Manuel López Obrador, aseveró que éste no se ha negado a hablar sobre el asunto; y manifestó que *no existen* los supuestos *ataques* del estado de Hidalgo al de México por el aeropuerto.

### 3.3 Las voces a favor y en contra

El grupo Futura Desarrollo Urbano, encabezado por el arquitecto **Teodoro González de León**, ha realizado un estudio comparativo en donde se determinó que las terminales aéreas ubicadas a más de 50 kilómetros de distancia de la ciudad donde se encuentran los usuarios a quienes sirve (es decir Tizayuca), amenazan con convertirse en un *elefante blanco*.<sup>35</sup>

De acuerdo con el análisis, el tiempo para transportarse a Tizayuca es de una hora con 35 minutos en automóvil, en tanto que hacia Texcoco es de 40 minutos por el mismo medio.

Además, el estudio muestra que el "Benito Juárez" está asociado a un nivel socioeconómico medio-alto, localizado en su mayoría en la zona sur y poniente de la capital; y en este grupo social sólo un 5% utiliza el transporte público. A mediados del mes de marzo, este documento fue entregado a las autoridades de la SCT, así como a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

El 14 de mayo, la Universidad Autónoma Metropolitana, la Fundación Rosenblueth, Equipo Pueblo y el Colegio de Ingenieros y Geólogos de México organizaron el Foro "Un segundo aeropuerto para la Ciudad de México: Lago de Texcoco o Valle de Tizayuca".

En dicha reunión, la mayoría de los participantes concordaron en que se requieren aún más estudios de los que la SCT ha presentado, puesto que faltan los análisis urbano, económico, ambiental, geológico e hidráulico; por lo que no se puede tomar una opción definitiva con lo que se tiene.

El arquitecto **Roberto Eibenschutz**, investigador del Programa de Investigación Metropolitana de la UAM, criticó la excesiva mediatización emprendida por el

<sup>34</sup> Lira, "Dice Montiel desconocer postura del GDF sobre terminal". *La Jornada*, 22 de mayo de 2001, p. 34.

<sup>35</sup> Agencia NOTIMEX, "Cuestionable viabilidad de un puerto aéreo en Tizayuca", en *EL Financiero*, 19 de marzo de 2001, p. 42.

**gobierno del Estado de México y dijo que es una forma errónea de justificar el proyecto:**

Porque no es ético que un asunto de tanta importancia se trate de imponer con publicidad...

El de Acapulco ha sido, hasta ahora, el aeropuerto alterno; por el grado de saturación, el actual padece una severa congestión aérea, con intensos flujos que afectan a la terminal y las vías de acceso prácticamente todo el día. Con la base proyectada en Tizayuca la presión disminuiría. Suena curioso que se sacrifiquen 4 mil hectáreas para rescatar 750, es un mal negocio...

El 70% de la inversión en infraestructura y servicios estaría en sus terrenos, así como la mayor parte del trayecto del tren radial, lo que generaría empleo e inversiones, plusvalía y muchas posibilidades de desarrollo. Tizayuca limita con el Estado de México y es el corredor que lleva a esa región, por lo que los mexiquenses también se verían beneficiados...

El transporte de carga en el aeropuerto es lo que genera mayores problemas en la ciudad y para evaluarlo sólo hay que ver la cantidad de tráileres que aquí circulan. Si todo ese movimiento se manda a Tizayuca, se intercepta antes de llegar a la capital para llevarlo a las industrias y centros de distribución, hacia Puebla, Tlaxcala, el Golfo de México, Querétaro y el centro y norte del país, se ahorra el congestionamiento vial.

Estoy a favor de Hidalgo, ya que es el lugar más apropiado para estimular la desconcentración económica, de emisiones de contaminantes, de tráfico vehicular, aliviar presiones inherentes al actual aeropuerto capitalino. Lo mejor para la ciudad es que haya dos aeropuertos.<sup>36</sup>

Indicó el ex secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del GDF, que construir el nuevo aeropuerto en el desecado vaso de Texcoco violaría el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, suscrito en marzo de 1998 por César Camacho Quiroz y Cuauhtémoc Cárdenas, entonces titulares de los gobiernos del estado de México y del Distrito Federal, y Carlos Rojas, quien era secretario de Desarrollo Social, por la administración federal.

Para Eihenschutz, en Tizayuca serían los vuelos internacionales con conexión a los principales destinos nacionales como Acapulco, Cancún, Guadalajara, los llamados *shuttle* que programan las aerolíneas en todo el mundo. Desde su punto de vista concluye el también ex rector de la UAM Xochimilco, que sí hay una preferencia por Texcoco tanto de la SCT como de ASA y de los técnicos que han trabajado en esto.

A su vez **Edmundo Valencia**, académico de la Facultad de Economía de la UNAM, mencionó en términos de viabilidad financiera, la propuesta de construir el nuevo aeropuerto en el Valle de Tizayuca es la más conveniente, pues resuelve el problema de comunicación aérea para los próximos 90 años, mientras que la de Texcoco sólo por los siguientes 35.

El profesor aseguró que el proyecto de Tizayuca propiciaría un desarrollo regional integral al construirse carreteras y terminales ferroviarias que permitirán conectar la zona con otras del Estado de México y el Distrito Federal y con entidades cercanas como Querétaro, Puebla o Tlaxcala.

<sup>36</sup> Información obtenida de los foros de discusión sobre el aeropuerto alterno, en la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, 14 de mayo de 2001.

Respecto a la problemática urbana el maestro **Agustín Porras**, profesor-investigador del Departamento de Relaciones Sociales de la Unidad Xochimilco, explicó que la zona de Texcoco está enclavada en un entorno de alta explosión demográfica.

En cambio, Tizayuca tiende a la estabilidad demográfica, pues la tasa de crecimiento ha sido del 3.3 por ciento; tiene un volumen poblacional de 250 mil habitantes que podrían crecer hasta 360 mil para el año 2020, mientras que para el mismo periodo serán 500 mil en Texcoco.

El aspecto arquitectónico, urbano y de desarrollo regional fue tratado por el arquitecto **Lorenzo Ruiz Ávila**, del Colegio Nacional de Ingenieros y Arquitectos de México, quien aseveró que es importante salvaguardar los intereses de las personas que vivan alrededor del nuevo aeropuerto, el cual deberá ubicarse en zonas de baja densidad poblacional, para evitar afectarla con ruido, contaminantes o accidentes.

Igualmente, deberá considerarse la geografía del lugar, la capacidad de carga del terreno, así como la estabilidad y velocidad de los vientos dominantes que permitirán la dispersión de los contaminantes generados por los aviones al despegar y aterrizar.

El arquitecto **Jorge Ponce**, de la Asociación Civil Círculo Verde, señaló que el volumen total de lluvia en la Cuenca de México es de aproximadamente 5 mil millones de metros cúbicos anual. De ese volumen, sólo se aprovecha el 5%, cuando la ciudad y la zona metropolitana podrían ser autosuficientes en este recurso. Y añadió, que sólo sería posible si se crean zonas de rehidratación, pero éstas no podrían realizarse con el nuevo aeropuerto.

En la mesa sobre Geología, Geotecnia y Prevención de Desastres el ingeniero **Mario Herrera Moro**, presidente del Colegio de Ingenieros Geólogos de México (CIGM), expuso que en este momento es imposible señalar cuál es el sitio más indicado, pues se han soslayado los estudios de ingeniería geológica, tectónica o geotécnica para apoyar o desechar alguna de las dos propuestas.

En el aspecto económico se destacó que en Texcoco el costo sería de 2 mil 800 millones de dólares, mientras que en Tizayuca significaría la cantidad de mil 600 millones de dólares.

Respecto a lo urbano, se puso de relieve que en una zona como la mexiquense, donde la tasa de crecimiento demográfico fluctúa entre el 7 y 10 por ciento, una obra como esta acelerará el proceso de concentración demográfica y la problemática inherente.

Sobre lo ambiental, los especialistas consideraron que se cancelaría la posibilidad de rehidratar 4 mil hectáreas aledañas y la recuperación de cerca de 120 millones de metros cúbicos de agua pluvial en Tizayuca.

Desde la perspectiva geológica, tampoco recomiendan la construcción del aeropuerto en Tizayuca, pues la extracción de agua es de alrededor de mil 200 millones de metros cúbicos contra 600 millones de recarga, lo que produce un suelo sumamente comprimido y con numerosas grietas que hacen imposible sostener pistas y equipo de gran tonelaje, como los aviones.

En tanto el doctor **Eduardo Aguayo**, vicepresidente del CIGM, consideró que en nuestro país es difícil encontrar un lugar idóneo debido a la actividad sísmica y volcánica que se presenta en gran parte del territorio.

Afirmó que la zona de Texcoco se encuentra afectada por una falla geológica denominada Mixhuca y por la actividad del volcán Popocatepetl, mientras que en el Valle de Tizayuca existen desplazamientos, derrumbes, fracturas y temblores periódicos por la actividad del volcán Xico.

**Miguel Hernández Ramos**, de la empresa Constant, consultora en seguridad aérea, recordó que la Organización de Aeronáutica Civil Internacional insta a sus miembros a establecer reglas para el uso y control ambiental en los aeropuertos:

Ésta recomienda construirlos donde no haya problemas de visibilidad por neblina, contaminación, cenizas volcánicas, además de garantizar que no existan obstáculos como edificios altos, o torres con luces que puedan confundir a los operadores. Tampoco debe haber tiraderos al aire libre, rellenos sanitarios, lagos, lagunas y otros factores de atracción para las aves...<sup>37</sup>

En este punto el capitán **Ángel García Lascuráin**, de la organización Alas de Plata (conformada por pilotos aviadores retirados), hizo notar que debido a la cantidad de aves que existen en la zona aledaña al aeropuerto John F. Kennedy, de Nueva York, la administración aeroportuaria gasta cerca de 550 mil dólares al año en ahuyentarlas.

Se calcula que en 15 años murieron 62 mil gaviotas por esta razón. Las aves ocasionan daños a las aeronaves cuando las turbinas las atrapan. Estos impactos, dijo, causan al John F. Kennedy pérdidas por alrededor de 5 millones de dólares al año.

A manera de conclusión el maestro **José Antonio Rosique Cañas**, profesor-investigador de la Unidad Xochimilco, subrayó que en el proceso de decisión se debe tener una clara definición del problema, identificar los pros y contras que ofrecen las diferentes alternativas, seleccionar criterios técnicos infranqueables y lograr el consenso hasta donde sea posible. Se pronunció por crear un modelo de retroalimentación permanente que permita realizar las rectificaciones y cambios necesarios en cualquier fase de desarrollo del proyecto.

Apuntó, que deberían considerarse las fuentes de financiamiento para el desarrollo del megaproyecto; qué leyes y reglamentos federales, estatales y municipales deberán revisarse, así como los criterios para definir los límites entre

---

<sup>37</sup> Idem.

la participación del sector público y la iniciativa privada en la construcción, operación y manejo de la nueva terminal aérea.

Terminó el foro, pero la mesa continuó causando polémica dentro del ámbito político: a finales del mes de mayo comenzó a circular un desplegado de rechazo rotundo al proyecto Texcoco, firmado por la **Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF)**.

Entonces, los del Estado de México desacreditaron a la Asamblea, entonces el presidente de la Comisión de Gobierno de la ALDF, **Armando Quintero**, declaró el uno de julio:

No existe ninguna preferencia del órgano por el proyecto de Tizayuca, como se ha manejado en los últimos días...

Así como es legítimo que los gobiernos del Estado de México y de Hidalgo defiendan cabal, legal y publicitariamente sus proyectos, la Asamblea y el Distrito Federal tienen derecho y la obligación de defender lo nuestro, que el desplegado de la Asamblea en contra del proyecto Texcoco, es sólo un punto de vista—explicó el también coordinador del PRD—.<sup>38</sup>

El 12 de julio, la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), conjuntamente con el Instituto de Fomento Minero y Estudios Geológicos, el Colegio Nacional de Ingenieros Arquitectos de México AC, la Unión Mexicana de Asociaciones de Ingenieros, el Colegio de Ingenieros Militares y el Colegio de Ingenieros Geólogos de México; organizó el foro: "Un nuevo aeropuerto para la Zona Metropolitana del Valle de México".

En la inauguración, el rector **Rafael López Castañares** afirmó:

Como universidad pública y como mexiquenses deseamos que la discusión y análisis que se hagan en este foro sean para beneficio de México y que coadyuven a la construcción de un aeropuerto a la altura de las expectativas y proyectos de la sociedad en su conjunto. ...

El actual AICM —refirió el rector—, desde hace años resulta insuficiente y peligroso para la cantidad de operaciones nacionales e internacionales que se realizan en esa terminal aérea y por ello se ha hecho necesario sustituirlo por otra opción que represente mayores ventajas y seguridad.<sup>39</sup>

El coordinador del evento y también presidente del Colegio de Ingenieros Geólogos de México, **Juan Herrera Moro**, admitió que existen muchas interrogantes entre la sociedad civil por la falta de conocimiento detallado de las dos alternativas y de los estudios específicos que aportarán las soluciones técnicas que garanticen un verdadero desarrollo sustentable.

Herrera Moro indicó, que los proyectos deben incluir un beneficio social, seguridad ante fenómenos naturales, equilibrio entre las obras previstas y el medio ambiente, la no afectación a otras regiones vecinas o circundantes y la certeza de que se cumplirá con lo ofrecido en su totalidad.

<sup>38</sup> Pavón, C., "Rechaza ALDF preferencia por Tizayuca", en *Reforma*, 2 de julio de 2001, p. 1c.

<sup>39</sup> Síntesis de documento "Un nuevo aeropuerto para la Zona Metropolitana del Valle de México", proporcionado por la UAEM, 10 de julio de 2001.

Enfatizó que no se trata de la construcción de un aeropuerto únicamente, puesto que se prevé la creación de polos de desarrollo y éste es un factor que podría afectar la viabilidad del proyecto al incrementar drásticamente el monto de la inversión o del mantenimiento (de la terminal aérea), o el deterioro de regiones vecinas, costo que finalmente pagarían los usuarios del aeropuerto.

Asimismo **Moisés Saba** (accionista de Unefon), **Guillermo Álvarez** (dueño del equipo de fútbol y la cementera Cruz Azul) y otros 15 hombres de negocios, se pronunciaron a favor del proyecto aeroportuario de Tizayuca.

**Alejandro Márquez**, presidente de Canacindra Hidalgo, indicó en julio, que construir la terminal aérea en Tizayuca atraería inversiones y nuevos negocios por mil millones de dólares anuales y podría generar utilidades al país por 65 millones de dólares, en comparación con 8 millones de dólares que dejaría el Aeropuerto de Texcoco.

En la primera etapa, que va del 2002 al 2005, se requerirán inversiones por 600 millones de dólares en el aeropuerto y 900 millones de dólares adicionales para el ferrocarril que transportaría a los pasajeros de Buenavista a Tizayuca, así como para las vialidades necesarias. Márquez dijo que construir el aeropuerto en Tizayuca detonará el desarrollo económico del estado, porque involucrará el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM).

**Ríos Cano**, secretario de economía de Hidalgo, consideró que la ubicación del aeropuerto alterno en Texcoco no sólo traería problemas de índole ambiental, de suelo y económicas, sino también social, debido a que los pobladores de esa región se oponen al desarrollo de estas obras.<sup>40</sup>

Por su parte **Gilberto López Meyer**, presidente del Colegio de Pilotos de México, recalco que los pilotos rechazaban la alternativa de Hidalgo, ya que las aerolíneas mexicanas perderían entre 5% y 6% de ingresos y bajaría el tráfico de personas.

En el mismo foro **Ricardo Tapia Ruiz**, director general adjunto de nuevos proyectos de ASA, declaró que de acuerdo con los estudios del MITRE, la construcción del aeropuerto en Texcoco permitiría operaciones por 50 años mientras que el de Tizayuca por 30 años.<sup>41</sup>

Tapia Ruiz aclaró, que a ASA no le corresponde decidir sobre la mejor opción, porque sólo son un apoyo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para la toma de decisiones y darán los elementos técnicos necesarios, pero la ubicación la resuelve dicha dependencia.

Al hablar sobre las ventajas y desventajas de las dos opciones para la nueva terminal aérea **López Meyer**, del Colegio de Pilotos dijo que, aunque Texcoco es

<sup>40</sup> Mejía, A., "Empresarios apoyan a Tizayuca", en El Universal, 6 de julio de 2001, p. 4.

<sup>41</sup> Idem.

la mejor alternativa, el único problema que existe en esta zona es el de las aves, sin embargo, puede resolverse si las autoridades toman las medidas adecuadas y se comprometen a darle un seguimiento permanente.

### 3.4 Declaraciones a la ligera y sin fecha definitiva

Hasta el 17 de mayo, en gira de trabajo por Washington, D.C., Pedro Cerisola y Weber había descartado que se tuviera ya decisión final y puntualizaba que la recomendación se tomaría en agosto y no en junio como lo había asegurado antes.

Inicia la cuenta regresiva para que se decida la ubicación del nuevo aeropuerto de la ciudad de México, y la contienda para que se construya en Tizayuca o Texcoco están muy latentes. Como ya se citó, el presidente Vicente Fox dejó entrever el 25 de julio de 2000 que sería en Tizayuca, al resaltar la necesidad de que se generen 198 mil empleos, 5 mil fuentes de trabajo, así como un gran parque industrial de tecnología, y un polo de desarrollo... ¿estas frases se asemejan a las de la campaña hidalguense?

Por lo pronto el 12 de julio, Manuel Ángel Núñez Soto, gobernador de Hidalgo, anunció que ya había tomado una decisión: *el plan de desarrollo de Tizayuca va.*

Independientemente de lo que decida el gobierno federal, él construirá un aeropuerto, ya sea internacional o aeropuerto nacional. Y la decisión se tomará muy pronto; el 25 de agosto se tendrá el resultado de los estudios de ocho colegios. El Instituto Nacional de Ecología, dirigido por Ezequiel Escurra, contará con tres días para tomar la decisión...<sup>42</sup>

.....

---

<sup>41</sup> Entrevista transmitida por el noticiero matutino "Monitor" de INFORÉD, de José Gutiérrez Vivo, el 25 de julio de 2001.

<sup>42</sup> Yuste, J., "Tizayuca va, aunque sea nacional", en *Radio-Fórmula*, 12 de julio de 2001.

## 4. HACIA DÓNDE IRÁ EL AEROPUERTO ALTERNO



El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México semeja una nave sin rumbo. Su crecimiento anárquico, sujeto invariablemente a los vientos gubernamentales, parece no tener límites.

Mientras la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estudia, analiza y decide dónde se construirá el aeropuerto alterno internacional; la terminal capitalina, como puede, ha solventado los problemas de saturación, retrasos y cancelaciones de vuelos; el congestionamiento dentro y fuera del inmueble; y las dificultades climatológicas.

En los capítulos anteriores conocimos los dos proyectos viables y todo lo que los rodea; ahora veremos cómo se encuentra el AICM, todo lo que se ha hecho y dicho al respecto en el gobierno foxista y, cuáles parecen ser los factores reales que han inclinado la balanza hacia una de esas sedes.

### 4.1 El "Benito Juárez", en decadencia

El edificio terminal abarca 164 mil metros cuadrados, con 25 posiciones de contacto y 44 posiciones remotas, con las que, en forma apretada, se da servicio a 59 líneas aéreas que operan regularmente, lo que obliga a que en la zona de plataformas se utilicen alrededor de 1,400 vehículos especiales para abastecer sus servicios.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Información proporcionada por el Departamento de Comunicación Social del AICM.

Aunque, año con año se le han ido agregado nuevos espacios, el aeropuerto capitalino en su forma actual estará por saturarse en menos de cinco años. Su crecimiento anual promedio de pasajeros en los últimos cuatro años fue del 6%. En el mismo lapso las operaciones se incrementaron en 3.9%.

De 1995 a 1997, el volumen de pasajeros transportados en servicio regular creció 7.1% en promedio anual, al pasar de 25.2 millones de personas en el primer año a 28.9 en 1997; en 1998 se transportaron más de 30 millones de pasajeros. A la par, sus ingresos han ido en aumento, por lo que en forma optimista las autoridades aeroportuarias hablan de finanzas sanas.

Se calcula que los ingresos presupuestales para el presente año serán de 322.5 millones de pesos por servicios aeroportuarios, 219.9 por servicios comerciales y 923.5 por ingreso del TUA.

En este año (2001), se estima que llegará a los 21 ó 20.2 millones de pasajeros y para el 2005 se espera que se movilicen entre 25 y 29 millones de personas.<sup>2</sup>

Desde hace más de veinte años, en las llamadas horas pico, el “Benito Juárez” parece romería: largas filas para documentar, para adquirir boletos, para acceder a las salas de espera, para abordar; más filas para los cajeros automáticos, para las instituciones bancarias, y hasta en la simple compra de periódicos y revistas.

A las afueras del inmueble se ven los embotellamientos vehiculares, ascenso y descenso en doble y triple fila, falta de cajones de estacionamiento, además de que los usuarios deben presenciar la clásica discusión entre los maleteros por ver quién se llevará su pasaje.

El AICM es considerado como una terminal aérea de alto riesgo, debido a su cercanía con una zona densamente poblada, elevada, concurrida; presencia de pasajeros en su edificio central y mal funcionamiento de sus pistas.

El crecimiento de la mancha urbana ha impedido ampliar aún más las instalaciones y responder a los requerimientos de la aviación comercial, la cual en los últimos cincuenta años ha sido del 8%, por arriba del promedio mundial.

De acuerdo con la **Dirección de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano** (Seneam), la terminal aérea atiende un promedio de 784 operaciones diariamente —la capacidad máxima de operación es de 58 por hora—, lo que significa que por lo menos cada tres minutos existe la posibilidad de una desgracia ante los aterrizajes y despegues.

Para el director del Seneam, **Agustín Arellano Rodríguez**, lo importante no es saber cuántos aviones pueden aterrizar o despegar, sino cuántas operaciones se pueden atender en tierra.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Entrevista al Ing. Agustín Arellano Rodríguez, director de Seneam, realizada en las oficinas centrales, 18-enero-2001.

**La inminente saturación del aeródromo obedece a una serie de factores que va desde el manejo de las operaciones mismas, la geometría del aeropuerto, las carencias de pistas, el insuficiente número de posiciones de contacto, deficiencia en el suministro de combustible y hasta el retraso en los servicios de abastecimiento de alimentos y bebidas.**

**Y es que pese a tener dos pistas, por no haber la adecuada distancia entre ellas, no pueden ser utilizadas de manera simultánea, lo cual aunado a que sólo cuenta con una calle de rodaje, ocasiona demoras tanto para despegue de aeronaves como para descenso de pasajeros.**

**En las llamadas horas pico, de las 6 a las 10 y de las 16 a las 20 horas, es común ver largas filas de aviones para tomar pista o para colocarse en alguna posición que les permita emprender el vuelo.**

**Evidentemente eso ocasiona molestias para los más de 50 mil pasajeros que atiende esa terminal diariamente. Viajar por avión para los capitalinos representa una verdadera odisea; porque para tomar un vuelo a las siete de la mañana implica llegar, por lo menos, dos horas antes.**

**Cada año, la terminal es cerrada a la navegación aérea debido a las adversas condiciones climatológicas: neblinas y tolvaneras que impiden la visibilidad mínima de la zona de pistas, así como por lluvias intensas que rebasan la capacidad de desagüe de los cárcamos**

**En ocasiones, cuando el clima no favorece el despegue hacia el oriente, las aeronaves tienen que ascender en dirección al centro de la ciudad. A pesar de que en los 47 años de vida del "Benito Juárez" no se han registrado accidentes, el peligro para los capitalinos es latente.**

**Acorde con la Organización de la Aviación Civil Internacional, el AICM es seguro; sin embargo, reportes y testimonios de tripulaciones aéreas revelan que afrontan situaciones de riesgo por su proximidad a una zona –la capital y el Estado de México– densamente poblada.**

**Al poniente del aeropuerto colinda con el Circuito Interior, una de las arterias más importantes del Distrito Federal, considerada como vía rápida; al norte con las colonias Peñón de los Baños, Aragón y Pensador Mexicano; al sur con la zona de Hangares, donde están las bases de aerolíneas nacionales y colinda con la Avenida Fuerza Aérea Mexicana.**

**Esta terminal fue diseñada en forma horizontal –de chorizo– es poco funcional. De la sala de espera número cuatro a la 29, hay un kilómetro de distancia.**

**Para el dirigente de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA), Manuel González Flores, son pocas las posiciones de contacto para el ascenso y**

---

\* Información proporcionada por el Área de Comunicación Social del AICM.

**descenso de pasajeros. Sólo hay 29 y resultan insuficientes en horas de mayor demanda.**

Nos ha sucedido que en las horas pico aterrizamos y a veces tardamos media hora en que se nos asigne una plataforma, y lógicamente es una molestia para el pasajero y un mayor costo para la aerolínea...

Los pilotos se enfrentan al congestionamiento ocasionado por unos mil 400 vehículos terrestres dentro del área de plataformas, pues en su mayoría no cuentan con la señalización adecuada y según los pilotos rebasan por todos lados, rara vez respetan las señales y se estacionan donde quieren...

Quizá los signos de saturación del aeropuerto se observan mayormente en el área de internacionales cuando arriban a la terminal los vuelos procedentes de Madrid, París, Frankfurt y Tokio...

En la zona de la aduana se forman enormes filas para cumplir con los trámites migratorios, generando congestión en los ambulatorios y pasillos de la terminal...<sup>4</sup>

No obstante **Roberto Cánovas Theriot**, director del AICM (hoy ex titular) el deterioro en el servicio y funcionamiento es por el crecimiento desmesurado de usuarios, el promedio es del 7% anual; y creé que al cierre del año 2001 alcance la cifra récord de 20 millones de pasajeros atendidos.<sup>5</sup>

También el "Benito Juárez" es considerado de alto riesgo, por localizarse a 2 mil 237.5 metros sobre el nivel del mar, por lo cual compañías extranjeras pagan una prima especial a los pilotos que son enviados a esta ruta.

Al estar situado en una zona densamente poblada, la base de combustibles del aeropuerto representa un elemento de alto riesgo, y es que en ese lugar se almacenan alrededor de 27 millones de litros de turbosina en diversos depósitos con capacidad de entre cinco y doce millones de litros cada uno.

Sin embargo, las autoridades aeroportuarias aseguran que el depósito no representa un peligro para la población aledaña ni para las 200 mil personas que en promedio visitan diariamente esa terminal entre pasajeros, trabajadores y acompañantes.

Cada año Aeropuertos y Servicios Auxiliares abastece más de mil millones de litros de turbosina para satisfacer la demanda de alrededor de 784 operaciones diarias.

Por todo el riesgo que implica para la sociedad, por su inoperabilidad, ineficiencia e incapacidad de crecimiento al ritmo que plantea el desarrollo de la aviación comercial en México y en el mundo, el aeropuerto capitalino tendrá que cerrar sus puertas, apagar sus pistas y dar paso a una nueva terminal aérea, cuya ubicación es todavía una incógnita.

---

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Idem.

#### 4.1.1 Otras alternativas ya descartadas

Al ver la indecisión de la SCT, al inicio del año la **Cámara Nacional de Autotransporte** soltó el rumor de que el aeródromo de Toluca se contemplaría como nueva alternativa para darle cupo a los vuelos comerciales que ya no se pueden realizar en el AICM.

Pronto, los expertos descalificaron la viabilidad del aeropuerto toluqueño:

Por su ubicación, altura y por los gastos de combustible que implicaría para las aerolíneas, fue diseñado únicamente para los vuelos ejecutivos...<sup>6</sup>

Desde el inicio de este año, las entidades de **Querétaro** y **Morelos**, también lanzaron sus campañas aeroportuarias para ser contempladas como otras opciones para la ubicación de la nueva terminal aérea.

El equipo de **Ignacio Loyola**, gobernador de Querétaro, se sumó al interés por darle cabida al futuro aeropuerto alterno capitalino. El 14 de enero, el mandatario presentó ante el presidente Vicente Fox su proyecto y los estudios de factibilidad del mismo.<sup>7</sup>

Con una inversión de 30 millones de dólares, la entidad aportaría para la edificación, la cual tendría un nivel internacional y, vendría a desahogar la afluencia de pasajeros y de carga del actual AICM como de la región del Bajío.

Loyola Vera precisó que para la construcción no se recurriría a contratar una nueva deuda pública; por el contrario, se le plantearía a la iniciativa privada que realice la inversión correspondiente.

Por su parte, el estado de Morelos también comenzó a nombrarse como posible alternativa y el 23 de mayo el gobernador **Sergio Estrada Cajigal Ramírez** confirmó los rumores, al presentar su proyecto ante el Congreso de la Unión.<sup>8</sup>

El gobernante afirmó que su entidad cuenta con una planicie idónea, las vías de comunicación suficientes y buenas condiciones climatológicas la mayor parte del año, lo cual facilitaría las operaciones.

El analista Marco A. Mares comentó que parecía una *burla* el que, a pocas semanas de que la SCT anuncie la sede definitiva, existieran todavía nuevas opciones; a la oferta de Morelos se suma la de Querétaro; "sería mejor que eligieran San Luis Potosí, les queda más cerca y no gastarían tanto para la infraestructura".

<sup>6</sup> Yuste, J., "Canamero analiza a Toluca para vuelos internacionales", en *Radio Fórmula*, 28 de febrero de 2001

<sup>7</sup> Arceola, J., "Proyectan nuevo aeropuerto", en *El Universal*, 15 de enero de 2001, p. 11b.

<sup>8</sup> Yamashiro, C., "Surgen nuevas opciones para el aeropuerto alterno", en *El Financiero*, 24 de mayo de 2001, p. 25.

Para el gobierno de Hidalgo, las propuestas de los gobiernos de Querétaro y Morelos no tienen ningún sustento, afirmó el titular de la secretaria de Desarrollo Económico estatal, **Horacio Ríos Cano** ante legisladores, en la presentación del Proyecto Tizayuca.

El retraso de la decisión ha permitido que surjan propuestas diferentes a la de Tizayuca o Texcoco —indicó el hidalguense—, pero en el caso de Querétaro que se encuentra a 200 kilómetros del Distrito Federal, la sola ubicación echa abajo su propuesta; y en Morelos, su actual aeropuerto es pequeño en términos de espacio aéreo, además de ser una zona rodeada de montañas.<sup>9</sup>

**Rosario Avilés**, asesora del gobierno hidalguense, dijo que no debería quedar en Querétaro, pues se hallaría cerca del aeropuerto del Bajío, que es un proyecto del presidente Fox y el gobierno de Guanajuato, y esto crearía una confrontación técnica entre ambos.

**Sergio Estrada** no prestó atención a los comentarios de los hidalguenses y el 4 de junio continuó con la promoción de su proyecto. El mandatario morelense anunció que varios ejidatarios y representantes de Cuautla (lugar donde se pretende realizar la construcción) han ofrecido 10 mil hectáreas para el aeropuerto.

**Estrada** indicó que las gestiones para concretar su propuesta son viables, a diferencia de otros estados que actualmente se están peleando entre ellos con proyectos muy particulares.

Nosotros creemos que el proyecto debe ser nacional, y lo hemos estado trabajando con las autoridades aeronáuticas y con los técnicos que toman las decisiones, es decir, con las personas que conocen las características técnicas de la aviación.<sup>10</sup>

En tono irónico, un reportero preguntó si con el proyecto no habría los aereosecuestros:

Yo creo que debemos dejar ya a un lado ese tema. Perfectamente bien saben que han disminuido los índices; que no estamos en las condiciones del pasado y estamos combatiendo (la delincuencia); lo estamos enfrentando, así es que vamos a llegar a los niveles a los que esperamos, y eso no deberá ser tema de preocupación en el futuro, contestó el gobernador.

A los dos días de esta declaración, investigadores y analistas del Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias de la UNAM consideraron la edificación en Morelos como una *utopía*, ante los problemas de inseguridad y los derivados de la tenencia de la tierra.

El investigador **Morgan Quero Gaimo**, destacó que mientras haya ambigüedades jurídicas e institucionales en torno a la situación de la tenencia de la tierra y los problemas derivados de la inseguridad pública, la marginación y la pobreza, cualquier proyecto modernizador podría resultar un fracaso, a no ser que se haga de forma autoritaria, pero eso ya se acabó.

<sup>9</sup> Cumacho, "Sin sustento, las opciones de Querétaro y Morelos", en *La Jornada*, 31 de mayo de 2001, p. 37.

<sup>10</sup> Miranda, J., "Busca Morelos aeropuerto", en *El Universal*, 5 de junio de 2001, p. 10.

¡Ojalá! en Morelos hubiera un gran aeropuerto; sin embargo, reitero, la inseguridad y otros factores de riesgo impiden su construcción...<sup>11</sup>

Entretanto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fue prolongando la fecha para la decisión; de mayo cambió a junio, luego julio y en este mismo mes, el día 12, Estrada Cajigal continuó diciendo que el proyecto de Morelos era el "tercero en discordia".

Tenemos elementos suficientes para estar en la pelea, pues en la entidad no hay obstáculos importantes ni problemas de suelo, además de que el clima, la altura y las características climatológicas existentes durante todo el año nos favorecen para entrar a la competencia...

Además –agregó el mandatario morelense–, ya no habrá necesidad de construir caminos como en las otras propuestas, y lo fundamental es que tenemos el espacio suficiente para realizar operaciones simultáneas...

Pronto se reuniría con Vicente Fox y Pedro Cerisola para exponerles su propuesta.<sup>12</sup>

Pero las aspiraciones de Morelos y Querétaro acabaron el 22 de julio, cuando Pedro Cerisola descartó dichas entidades:

**Únicamente existen dos alternativas, Texcoco o Tizayuca, nada más.**<sup>13</sup>

Además de los rumores de los anteriores estados, también resurgió la propuesta de "La Ciudad Futura" (creado en 1984, entonces llamado *Vuelta a la vida lacustre*). El 14 de enero de 2001, un grupo de especialistas en arquitectura, ingeniería y urbanismo propuso a las autoridades federales y del Distrito Federal el proyecto, que contempla el rescate del Lago de Texcoco y en medio de él, un nuevo aeropuerto.

Este plan totalmente ecologista, diseña a la nueva terminal aérea rodeada de un sistema de lagos y vialidades que faciliten el acceso a la ciudad de México y a los estados circunvecinos, y la clausura del actual "Benito Juárez" para convertirlo en un parque metropolitano, con áreas de desarrollo mixto.

Los arquitectos **Alberto Kalach** y **Juan Cordero** (promotores), aseguraron que este proyecto, podría convertirse en el *gran pulmón* del Distrito Federal y sus zonas conurbadas con el Estado de México, pues el agua del lago de Texcoco evitaría el crecimiento de la mancha urbana, cambiaría el clima y por ende mejoraría el medio ambiente.

Los lagos serían alimentados por las aguas pluviales y residuales, y la nueva terminal se ubicaría en una especie de isla, rodeada de agua...

Con esto se acabaría la molestia generalizada de la población de la delegación Venustiano Carranza de escuchar el ruido de los aviones y correr el riesgo de un avionazo, por la cercanía de la terminal aérea con sus hogares...

En el caso de la terminal aérea, tendría en total 3 mil 900 hectáreas, y en una etapa inicial, sólo ocuparía mil 900 ...<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Yamashiro, C., "Utopía, el Aeropuerto Alterno en Morelos: Académicos", c.1 El Financiero, 7 de junio de 2001, p. 22.

<sup>12</sup> Espíndola, J., "No se hagan bolas, Morelos es el bueno", en El Financiero, 13 de julio de 2001, p. 24.

<sup>13</sup> Mares, M., "Tizayuca o Texcoco, la moneda está en el aire", en Radio-Formula, 23 de julio de 2001.

Los especialistas señalaron que buscarían reunirse con Andrés Manuel López Obrador, Arturo Montiel Rojas y con representantes federales para que analicen juntos el plan (que no es nuevo, ya que se viene impulsando desde hace más de cuatro años, sólo que se había desechado por no haber convencido en su momento a los inversionistas privados).

Sin dar cifras exactas del costo que representaría –pues las cifras cambian–, Kalach reconoció que espera ciertas resistencias por parte, sobre todo, del GDF; sin embargo, señaló que los beneficios serían muy importantes, pues disminuiría la contaminación, mejoraría el medio ambiente y evitaría invasiones.

Sobre Tizayuca, Kalach dijo que no sería conveniente construir la terminal ahí, pues está muy alejado de donde se encuentran los usuarios y no cancela la operación del actual aeropuerto, el cual funciona fuera de las normas de protección civil. Agregó, que el rescate del lago cuesta 10 veces menos que instalar un nuevo aeropuerto en otra ciudad.

Años antes (1998), esta misma alternativa había sido defendida por el prestigiado arquitecto **Teodoro González de León** en el congreso “Vuelta a la ciudad lacustre”, organizado por la Facultad de Arquitectura de la UNAM y el gobierno del Distrito Federal.

Las autoridades no han entendido las enormes virtudes del proyecto; si lo hubieran hecho, hoy tendríamos un sistema ecológico equilibrado; las inundaciones que padecemos se habrían reducido considerablemente y los mantos acuíferos estarían recargándose de forma paulatina, disminuyendo la sed y el hundimiento de la metrópoli... Aunque el Proyecto Lago de Texcoco ha solucionado algunos problemas de la extinta zona lacustre, aún –prosigue González– no se han podido eliminar todos los males: las decisiones políticas, las crisis económicas, los rezagos ecológicos y la burocracia misma del sistema de gobierno han limitado los avances...<sup>15</sup>

Al entrevistar al ingeniero **César Buenrostro**, secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, sobre esta opción, apuntó:

No estoy de acuerdo con el retorno de la ciudad lacustre; al contrario, esta ciudad tiene la vocación de volverse lago de nueva cuenta y nuestro compromiso como gobierno es salvaguardarla de las inundaciones... Hace como dos o tres años se me expuso el proyecto y les expliqué, que lo que se debe buscar es evitar que la ciudad se inunde. Ellos hablaron de un gran lago con una ribera superior a la de Acapulco, donde podrían hacerse centros comerciales, hoteles y demás; plantearon la idea de hacer del vaso de Texcoco nuevamente un lago... Ningún gran hombre se va a poner junto al canal del desagüe ni en un lugar donde predomina el olor de agua residual tratada. Platicaron de un litoral donde la gente fuera a bañarse a todo dar, a asolearse, pero es irrealizable si el lugar huele mal ¡No podemos pensar siquiera en algo como el lago de Chapultepec!, ¡ya no digamos la bahía de Acapulco! Perdón, no es posible...

---

<sup>14</sup> Cano, D., “Proyecto de nuevo aeropuerto”, en *El Universal*, 15 de enero de 2001, p. 4b.

<sup>15</sup> González, T., “Texcoco: vida a muerte”, artículo en *La Jornada*, 12 de noviembre de 1998, p. 4R.

\* Entrevista al Ing. César Buenrostro, secretario de Obras y servicios del GDF, en su oficina, el 2 de mayo de 2001.

**Buenrostro coincidió, en que, deben preservar para fines de regulación de caudales lo que queda del lago; que consiste en regular los caudales de la cuenca de manera que salvaguardemos a la ciudad de inundaciones.**

**El funcionario mencionó que el vaso tiene que funcionar permanentemente a niveles bajos para que cuando vengan nuevas descargas de agua no se regresen o se desborden. En épocas de lluvias se juntan las aguas residuales que generan la ciudad y las pluviales, y las conducimos al vaso de Texcoco, pero si este se encuentra lleno, el agua nos inunda.**

**Ni la SCT ni los medios de comunicación le dieron importancia a esta propuesta, por lo que sus promotores se reunieron con los del Estado de México, unieron las dos alternativas y en abril surgió el “Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco”.**

**Al prolongar reiteradamente la determinación de dónde se construirá la nueva terminal aérea, también se revivió la antigua opción de ampliar al actual AICM hacia la zona perimetral del ex vaso de Texcoco.**

**El 12 de marzo, el presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, Juan Manuel Duarte Dávila, comentó:**

Ya consideramos una tercera opción para el futuro AICM: la ampliación. Sólo así eludiremos los altos costos que implican los proyectos de Texcoco y Tizayuca...

La terminal aérea de Texcoco puede valer entre dos mil y tres mil millones de dólares; el de Tizayuca, de cuatro mil a cinco mil millones de dólares, mientras que con una inversión de cien millones de dólares, el AICM podría funcionar diez años más...

La creación de una tercera pista podría ser el remedio, aunque esta medida sólo solucionarían temporalmente el problema del tráfico aéreo, pero tiene otro dinero que te puede servir para realizar otras infraestructuras en carreteras, energía y desarrollo, sin que un fuerte recurso se vaya en una obra magna como ésta...<sup>15</sup>

**Fernando Gómez Suárez, especialista acreditado por organismos del sector, aseguró que es tan viable este proyecto, que el gobierno federal en 1984 inició su construcción con una pista de aterrizaje (061-24D) a dos kilómetros al norte-orienté de las actuales pistas del aeropuerto, lo que comprueba que las obras ya se habían iniciado luego que el subsector aéreo de la SCT lo presentara a las altas autoridades de entonces.**

Sin embargo, la crisis del mercado petrolero obligó al gobierno a cancelar diversos proyectos de infraestructura, entre los que se incluyó el Plan Maestro para la ampliación del aeropuerto capitalino...

Actualmente, ese problema de financiamiento está resuelto mediante la participación de inversionistas privados que podrían coadyuvar a la SCT a sustentar la viabilidad de este plan (realizado por ASA y la SCT en la década de los ochentas)...<sup>16</sup>

**En julio, el legislador Duarte Dávila retomó la propuesta; explicó que la inversión sería de 250 millones de dólares en su primera etapa, que incluye la construcción**

<sup>15</sup> González, V., “Llega al Legislativo pugna por el aeropuerto alterno”, en El Financiero, 12 de marzo de 2001, p. 54.

<sup>16</sup> Yamishiro, “Desempeñan plan de los ochentas para ampliar el aeropuerto”, El Financiero, 5 de febrero de 2001, p. 18.

de otro edificio terminal, colocado donde ahora están los hangares de la Presidencia de la República, la Procuraduría General, y de algunas aerolíneas.

Se continuarán usando las dos pistas actuales del aeropuerto, en donde la 5L sería rápida y la otra de rodaje; en la segunda etapa se construiría una tercera pista sobre la vialidad norte, rumbo al ex vaso de Texcoco, a siete kilómetros del AICM...  
La ampliación quedaría lista en un periodo de tres o cuatro años, e incluiría la expropiación de terrenos, la modificación del centro de control de tráfico aéreo y el cambio de la actual torre de control...<sup>17</sup>

Posteriormente el arquitecto Joaquín Romero Aparicio, miembro de **Cemex**, agregó que también se construiría un subterráneo para enlazar las terminales, un estacionamiento para cuatro mil vehículos y otra calle de rodamiento, así como la reubicación de la base de mantenimiento de Aeroméxico.

Con este proyecto se podrá dar cabida a un total de 3803 millones de pasajeros al año, al desahogar el tráfico de operaciones, lo que significaría que la ampliación de la vida útil del aeropuerto llegaría hasta el 2015, al contar con 84 posiciones para las aeronaves...  
Si esta propuesta prospera, la gigante cementera estaría dispuesta a ofrecer un esquema de financiamiento para la construcción de la pista...<sup>18</sup>

Asimismo Javier Priero de la Fuente, presidente de **Confederación de Cámaras Industriales** (Concamin), expresó su aprobación para que se construya una tercera pista.

Contrario a ellos, Gabriel Quadri de la Torre, director del **Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable** (CESPEDES), señaló que esa no era ninguna alternativa, ya que continuarían los problemas de contaminación, ruido, el alto riesgo para los habitantes y usuarios. De igual forma es el juicio de los diputados Raúl Cervantes del PRI, Alejandro García Sainz del PVEM, y Alejandra Bárrales del PRD.

Los comentarios comenzaron a dispersarse entre las recientes alternativas y el 22 de julio se le pidió su opinión a Pedro Cerisola, quién respondió:

Por insuficiente e inviable, la secretaría desecha las nuevas propuestas, tanto la formulada por Concamin de ampliar a tres pistas; como las de los estados de Morelos y Querétaro, de construir en sus terrenos la nueva terminal...<sup>19</sup>

En suma, regresamos a la coherencia y en la recta final solamente quedan las dos únicas opciones reales que han existido desde hace quince años: Texcoco y Tizayuca.

---

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Yamashiro, C., "Plan emergente para el AICM", en *EL Financiero*, 10 de julio de 20001, p. 20.

<sup>19</sup> Meza, J., "Desecha la SCT construir una tercera pista", en *Opciones*, 23 de julio de 2001, p. 6.

#### 4.1.2 En marzo se abrió la Caja de Pandora



El 21 de marzo fue cerrada la pista 5L-23R del AICM para repavimentarla, obra que se realiza año tras año; sin embargo, en esta ocasión no hubo buena coordinación entre las autoridades del aeropuerto, aerolíneas y el gobierno federal, dejando al descubierto los múltiples problemas que aquejan a la terminal capitalina

Innumerables demoras, molestias, conflictos entre usuarios y el personal de las líneas aéreas, cancelaciones y principalmente las enormes pérdidas económicas en todos los sectores industriales; el "Benito Juárez" se volvió un caos.

Tradicionalmente, hay un acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las líneas aéreas agrupadas en la Cámara Nacional del Aerotransporte (Canaero) y Servicios Aéreos a la Navegación (Seneam), para disminuir las frecuencias y coordinar los trabajos. No obstante, la coordinación no resultó este año.<sup>20</sup>

No sólo fue alarmante el número de vuelos cancelados y las demoras, sino también el tiempo que debieran esperar los pasajeros a que una pista se desocupara para descender de la aeronave, pues fue mayor a la duración real de su vuelo.

El tiempo promedio de retraso fue de hora y media; el tiempo promedio carretero se alargó hasta 21 minutos en promedio y generalizando el retraso en todas las operaciones de y hacia la ciudad de México. Se habló de que las líneas aéreas perdieron 1.5 millones de dólares durante la primera semana.

Tan sólo **Mexicana de Aviación** consumió 3 millones de litros de combustible adicionales por tener que sobrevolar durante 700 horas los aeropuertos del país, incluso su titular Fernando Flores.

<sup>20</sup> Páramo, D., "Descontrol en SCT en materia de aviación", en Radio-Fórmula, 23 de marzo de 2001.

Uno de los ejemplos más graves de la falta de coordinación es que los aviones chárter y, mucho más grave, los de carga, tuvieron autorización para aterrizar a cualquier hora cuando podrían hacerlo durante la madrugada o entre la una y las cinco de la tarde que es cuando menos carga hay en la terminal aérea.

Durante esa semana, todas las críticas cayeron sobre Roberto Cánovas Theriot, entonces director del AICM, quien declaraba una y otra vez que a las aerolíneas y los controladores de tránsito aéreo se les había avisado a tiempo de las reparaciones que se harían a la terminal capitalina por lo que debían disminuir sus operaciones y tomar las precauciones pertinentes.<sup>21</sup>

A su vez, el **Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo**, encabezado por Raúl Campilla, decía que las aerolíneas fueron las que no cumplieron con lo acordado.

En tanto, los miembros de la **Cámara Nacional de Aerotransportes** señalaron no estar dispuestos a correr con los gastos mencionados, pues esta situación no sólo les trajo pérdidas económicas, sino además les deterioró su imagen.

Por más que a algunos pasajeros se les pagaron alimentos y hasta hospedaje, el desgaste y las fricciones no se dieron con el personal de ASA o del AICM, sino directamente con los empleados de las líneas aéreas...

La separación entre los vuelos cuando una de las pistas del AICM está en reparación es de 6 millas; durante esta época la han mantenido en 10 millas, es decir, según ellos habría espacio para disminuir los problemas. Sin embargo, los controladores insisten en que con el personal que tienen simple y sencillamente no podrían garantizar la seguridad de la gente en el aire, por lo que no estarían en condiciones de realizar este tipo de determinaciones.<sup>22</sup>

Pese a estas manifestaciones, **Cánovas Theriot expresaba que los costos por consumo extra de combustible, compensaciones a pasajeros afectados y multas por los vuelos cancelados, serían sufragados por las aerolíneas.**

No es culpa de nadie, pues desde el inicio de la reparación se dieron contratiempos de tipo meteorológico y la insuficiencia en la reducción de las operaciones de las aerolíneas que no lo hicieron a tiempo.<sup>23</sup>

El cierre de la pista 5L-23R equivale a la cancelación del 50% de la capacidad instalada en el "Benito Juárez". Tan sólo en nueve días, se afectaron 200 vuelos diarios, que en promedio transportan a 78 pasajeros por aeronave.

El 29 de marzo, Roberto Cánovas fue citado en la Cámara de Diputados para que informara de lo ocurrido en el aeropuerto capitalino. El ingeniero reiteró lo antes dicho, entonces los legisladores le preguntaron: "¿quién se hará cargo de las pérdidas? hasta el momento se calcula que es de un millón de dólares". A lo que

<sup>21</sup> Yamashiro, C., "Enormes pérdidas en el AICM", en *El Financiero*, 25 de marzo de 2001, p. 23.

<sup>22</sup> Páramo, D., "Una luz de esperanza aterriza en el AICM", en *Radio-Fórmula*, 28 de marzo de 2001.

<sup>23</sup> Yamashiro, "Por ley, las aerolíneas deben asumir las pérdidas: Cánovas", *El Financiero*, 29 de marzo de 2001, p. 26.

Cánovas contestó, "todos los que estamos en la industria sabemos que en ocasiones suceden esas cosas. Ni modo, son gajes del oficio".<sup>24</sup>

Ante tal respuesta, esa misma tarde, la SCT destituyó a Roberto Cánovas y nombró a **Ernesto Velasco** como nuevo director del Consejo de Administración del AICM (antes fue de ASA).

Continuaron las obras de mantenimiento, también los problemas y las quejas, y el 5 de abril fue reabierta la pista del caos. Con este hecho, se acentuaron las opiniones sobre cuándo se determinaría la construcción de la nueva terminal aérea. Fernando Cevallos, subdirector de **Aeroméxico** comentó:

Cerisola fue recibido con gran esperanza por el sector toda vez que se trataba de un hombre conocido (ex director de Aeroméxico) y con experiencia; sin embargo, entre las diferentes áreas que componen a esta industria están creciendo tanto la decepción como la preocupación...<sup>25</sup>

#### **4.1.3 La posición de la delegada de Venustiano Carranza**

Cerrar el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y construir uno nuevo en Texcoco significa arrastrar a ese lugar, el único despoblado de todo el valle de México, a los problemas de tráfico, ruido, contaminación e inseguridad que vive la delegación Venustiano Carranza.

Así lo considera la panista **Guadalupe Morales Rubio**, jefa de esta demarcación:

A las dos opciones que existen para construir el nuevo aeropuerto, la que menos nos perjudica es el de Tizayuca, del estado de Hidalgo...  
Y si el nuevo aeropuerto es en Texcoco, la salida sería, igual, la delegación Venustiano Carranza, y tendríamos que generar más vialidades hacia esta zona, más infraestructura...  
Y dígame, ¿encima de qué edificio, encima de qué unidad habitacional, de cuál colonia?, porque todo está completamente poblado...<sup>26</sup>

Conformada como delegación en 1971, la Venustiano Carranza está ubicada al oriente del Centro Histórico de la capital, en los límites con el Estado de México, sobre lo que en tiempos precortesianos era el lago salado de Texcoco.

La historia de los asentamientos humanos sobre la Venustiano Carranza se remonta al periodo prehispánico, cuando se asentaron ahí los poblados de Mixhuca y Peñón de los Baños, donde hoy están las aduanas del aeropuerto, pero que antes eran islotes primitivos, promontorios sobre lo que cubría el lago natural.

Más tarde, durante el primer año de la llegada española, en lo que es hoy el barrio de San Lázaro, se levantó lo que probablemente fue la primera construcción

<sup>24</sup> González, "Fustigan diputados a ASA por caos aeroportuario", *El Financiero*, 30 de marzo de 2001, p. 20

<sup>25</sup> Idem.

<sup>26</sup> Rodríguez, S., "Dinero buena al malo", entrevista publicada en la página Web: [www.proceso.com.mx](http://www.proceso.com.mx)

Europea en la capital: la fortaleza de las Atarazanas, que luego fue hospital (1531 a 1572) para convertirse en estación ferroviaria a principios del siglo XIX.

Con la estación del Ferrocarril de Morelos, la zona se mantuvo prácticamente despoblada hasta 1885, lo que permitió el aislamiento y desarrollo de la Penitenciaría del Distrito Federal, inaugurada en 1900 y conocida como el "Palacio Negro" de Lecumberri.

Pero un acontecimiento a principios del siglo pasado marcó definitivamente el rumbo de esta demarcación: el 8 de enero de 1910, el dueño de los antiguos llanos de Balbuena —sobre el lago de Texcoco—, el acaudalado deportista Alberto Braniff, habilitó ahí una pista aérea y se convirtió en el primer hombre en volar un avión propulsado a motor en toda Latinoamérica.

Braniff donó sus terrenos para consolidar ahí el Aeropuerto Central de la Ciudad de México, que se ocupó con funciones militares hasta la mitad de siglo y se amplió para convertirse en Internacional en 1954.

Con las subsecuentes obras y hasta la fecha, en los 34 kilómetros cuadrados de la Venustiano Carranza hay más de 30 estaciones del Metro, diez vialidades de muy alta densidad —entre ellas el Viaducto Miguel Alemán— y más de 66 colonias, por lo cual lo único que queda sin urbanizar en esta delegación, y en todo el valle de México, son los terrenos colindantes: la zona de rescate del lago de Texcoco, donde el gobierno federal prevé construir el nuevo aeropuerto.

Dice Guadalupe Morales:

Pero no tendría sentido. Sería un paliativo. Más bien recorreríamos la mancha y los problemas del aeropuerto y no aliviamos en nada los problemas que la actual terminal le provoca a los habitantes de la delegación...

Entrevistada por Sandra Rodríguez de la revista semanal Proceso, en sus oficinas de Francisco del Paso y Troncoso, en medio del incesante ruido de los aviones, la delegada panista habla de lo que significa tener un aeropuerto tan cerca, y enlista sus repercusiones:

El aeropuerto y su infraestructura nos ocasionan contaminación ambiental, de ruido, de infraestructura, porque el bacheo se ocasiona por exceso de tránsito vehicular y por toda la gente que acude a la terminal aérea ...

Además, en los límites de la zona federal del aeropuerto hay un problema de inseguridad. Hay gente que se dedica a asaltar a los turistas, y que están afuera de la zona federal del aeropuerto, y el congestionamiento que se ha dado por los taxis pirata, también, los sitios clandestinos que se colocan fuera de la zona federal...

Todos estos son problemas que se suman a los ya viejísimos que han venido sufriendo los ciudadanos de las colonias más cercanas, sobre todo —calla para dejar pasar el ruido de un avión—, cómo ha dañado a los habitantes en su audición, el número de decibelios que genera el ruido de los aviones y que está muy por encima de lo permitido por las normas nacionales, y que no se ha tenido, desafortunadamente, la atención debida a este problema.

El mismo aeropuerto no ayuda ni al mantenimiento del contorno; la misma delegación es la que tiene que estar al pendiente de todas esas cuestiones, fuera, obviamente de la zona

federal. Podría suponerse que los servicios urbanos de alrededor de la terminal están todos al día, pero no es así, porque no cooperan con nada... Al contrario –agrega la panista–, nos llaman los sindicatos de aeromozas, de pilotos y las aduanas porque tienen problemas, sobre todo de inseguridad, y todos los tratamos aquí... Porque, aun cuando la seguridad pública no depende de nosotros, somos coadyuvantes en ella y coordinamos las acciones con las distintas instancias. Entonces, al contrario, en el aeropuerto nos provocan problemas y nos piden ayudas para resolverlos... Ninguno, para la delegación por lo menos... ¡Ojalá! que el aeropuerto generara empleos para la gente de la Venustiano Carranza, de alguna manera por lo menos pagarían el daño que hacen. Pero ni eso. La mayoría de su personal viene de otras demarcaciones y yo digo, con toda la infraestructura del puro aeropuerto, creo que en esta delegación no debería haber desempleo. Pero no es así...<sup>27</sup>

**Morales Rubio agrega que desde el inicio de su gestión, en octubre del año pasado, planteó su opinión al anterior director del aeropuerto, Roberto Cánovas.**

Desafortunadamente, no han atendido este problema. Tuve varias reuniones con Cánovas y le decía que generaran empleos para la gente de la Venustiano Carranza, a fin de que de alguna forma se revirtiera el daño que se está haciendo por el tráfico y demás... Nosotros hemos estado en contacto con algunas autoridades y nos han comentado que más que erradicar el aeropuerto, el proyecto es hacer uno para vuelos nacionales y otro para internacionales. Creo que el proyecto va por ahí, por el enorme costo que implica cerrar el actual... Por eso pensamos que lo mejor es que sea en Tizayuca. Allí sí se pueden generar vialidades, y sería un aeropuerto alternativo, que le quitaría el exceso al actual... Eso ayudaría muchísimo a despejar la zona y la inseguridad de la parte de la colonia Peñón de los Baños, donde está el mayor número de aduanas del aeropuerto, y podríamos dormir tranquilos, dependiendo de los vuelos que quedaran aquí...

**—¿A qué autoridad federal le ha dado usted esta opinión?**

Concretamente, he hablado sólo con el secretario de Gobernación, Santiago Creel. Me ha preguntado lo mismo que usted pregunta, ¿cuáles son los problemas que provoca el aeropuerto?, ¿de qué se queja la gente?, del ruido y demás cosas. Porque nosotros lo hemos vivido desde siempre en esta delegación. Yo le he comentado estos problemas y lo que, a nuestro juicio, es la opción más adecuada...

**Morales agrega que otro factor contra Texcoco es el tipo de suelo. Justo, por esos días, había platicado con los alumnos de la Facultad de Estudios Superiores Zaragoza, de la UNAM, y ellos le hablaron del estudio que tienen sobre el suelo en Texcoco, y de la carretera Peñón-Texcoco, donde se ven las grietas y las ondulaciones del terreno, a pesar que se pongan capas y capas de concreto.**

Decían que sería un desatino que el aeropuerto fuera en este lugar, precisamente por el tipo de suelo, que es muy parecido al de aquí, muy fangoso, además que la zona es la única parte natural del lago de Texcoco que todavía está por rescatarse...

**Cuando se le pregunta cómo imagina la delegación con el aeropuerto cerrado, Morales Rubio responde que con un gran parque, pero considera la opción poco probable, ya que en la actual terminal continúan las obras de ampliación.**

---

<sup>27</sup> Idem.

Yo veo difícil que cierren al AICM. Ahora en el aeropuerto realizan obras de ampliación de un nuevo estacionamiento, siguen construyendo infraestructura para el mismo aeropuerto. Si esto fuera una realidad, no le estarían metiendo dinero bueno al malo, al contrario... Entonces, creo que esa no sería la opción. Es demasiado lo que cuesta un aeropuerto como para desechar lo que se tiene. Le digo, a mí me encantaría que eso fuera una zona forestal. Pero soñar no cuesta...

—¿Se imagina un aeropuerto a 3.2 kilómetros de donde era el lago?

Si, pero tendrían que secarlo. No hay terreno suficiente. Es en lugar del lago. Además, acabarían con la reserva ecológica. Recorrerían hacia allá los problemas de la Venustiano Carranza. Porque no sólo son las pistas de los aviones: hay que hacer vialidades, infraestructura, hoteles, restaurantes, zona económica.<sup>28</sup>

#### **4.1.4 Los gobernadores Montiel y Núñez**

El reportero Omar Vladimir del periódico *Reforma* entrevistó por separado a Arturo Montiel Rojas y a Manuel Ángel Núñez Soto, entorno al aeropuerto alterno; de dicho trabajo, extraje lo más relevante de cada uno de los mandatarios.

En relación a las **consecuencias urbanísticas y ambientales** implicaría la construcción del aeropuerto en su estado **Montiel Rojas** dijo, que se tomarían todas las medidas con base en la ley para aplicar sanciones de carácter penal a las autoridades correspondientes para que se respeten los usos y destinos del suelo. Haremos lo propio con el gobierno federal para que declare sus zonas también como zonas de rescate ecológico.<sup>29</sup>

Sobre los **terrenos**, indicó que Nuevo Texcoco tiene una superficie de 15 mil hectáreas de terrenos, la mayor parte federales, otra parte ejidales y otra estatales. No tenemos ningún terreno en esta zona que sea propiedad privada y lo podemos garantizar con el Registro Público de la Propiedad.

De sus **governados**, el mexiquense opinó que no tiene conocimiento de alguno de grupos que se opongan a la realización; y sólo el alcalde de Texcoco se opone. Respecto a los **gastos de su campaña publicitaria**, aclaró que cada una de las áreas del gobierno de su estado, como la Secretaría de Desarrollo Urbano, de Ecología, la de Desarrollo Económico, la de Comunicaciones y Transportes, con sus propios recursos han estado haciendo llegar todos los elementos que se nos han solicitado para este proyecto.

Remarcó su **amistad** y respeto por **Manuel Ángel Núñez Soto**, e indicó que no es una decisión ni de partidos ni de caprichos; que él confía en la objetividad de Vicente Fox; por lo que **no cree que vaya a perder la elección**.

<sup>28</sup> Idem.

<sup>29</sup> Vladimir, O., “Aeropuerto alterno”, en *Reforma*, 8 de junio de 2001, p. 1cd.

**Validades y transporte público en el DF.** Arturo Montiel Tenemos un sistema que es la red vial, que desde el inicio de mi gobierno di a conocer a toda la población del Estado de México, sobre la importancia que tiene agilizar la circulación, principalmente en la zona más densamente poblada del Estado de México, que es la conurbada con el Distrito Federal. Crearíamos un círculo vial en torno a la capital.

Por su parte, Manuel Ángel Núñez comentó que, al construirse en Tizayuca no habrían **afectaciones ambientales**, ni auditiva y de estrés. Del **espacio seleccionado**, dijo que ya platicó con los propietarios y asegura que la mayoría de la gente es dueña de esas tierras desde hace muchísimos años (desde hace 20, 30 ó 50 años).

Al igual que su homólogo, el mandatario hidalguense piensa que la opción que gane no debe dañar su **buena relación** que mantienen las dos entidades. Además, indicó que una vez tomada la **decisión final** por el gobierno federal, él no realizaría ninguna movilización negativa **si fuera el perdedor**.

También se le preguntó sobre el **financiamiento de la propaganda** en los medios de comunicación, Núñez señaló que la inversión ha fue de forma indirecta por lo que no se utilizó capital de riesgo.

#### **4.1.5 Los intereses del Distrito Federal**

La inconformidad del gobierno del Distrito Federal en torno a la elección de Texcoco como sede del aeropuerto alterno, radica en su interés de construir un relleno sanitario en aquella superficie, pese a los altos **riesgos de inundación** que significaba.

Para tal efecto, en enero de 1999, durante la administración de Cuauhtémoc Cárdenas, el secretario de Obras y Servicios, César Buenrostro Hernández, suspendió las licitaciones de obras de agua potable y drenaje del Proyecto Temascaltepec, las del drenaje pluvial y de las plantas de tratamiento de aguas residuales.

La Comisión Nacional del Agua (CNA) advirtió los **riesgos de inundación y hundimiento** de buena parte de la ciudad de México y su zona metropolitana, sin que ello cambiara la decisión de las autoridades locales.

En el oficio 461, la dirección de la dependencia federal señalaba que para el manejo de avenidas en las **épocas de lluvias del presente y de los próximos años**, le manifiesto mi preocupación por el diferendo de esas obras.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> López, A. "Frustran relleno sanitario del GDF", en El Financiero, 23 de octubre de 2001, p. 26.

En junio de 1998, la Agencia de Cooperación Internacional de Japón encargó a la empresa Kokusai Cogió Co., el estudio sobre el manejo de residuos sólidos para la ciudad de México, el cual planteó la construcción de una planta de compost; la expansión vertical hasta una altura de 24 metros de bordo poniente, en donde actualmente se deposita la basura, y la construcción de un nuevo sitio para la disposición final.

Así, el próximo año empezará a operar el bordo poniente V, en una superficie de 256 hectáreas en los terrenos propuestos para la terminal aérea.

Dicha investigación fue elaborado a solicitud del gobierno mexicano y señala que la ubicación del relleno sanitario en el ex vaso es un tema sensible, que está sujeto a restricciones de las entidades federales, del gobierno capitalino y del Estado de México.

Por tanto, de acuerdo con la legislación ambiental, deben considerarse los lineamientos del estudio de efectos ambientales de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat).

También anticipa que será muy difícil encontrar un sitio dónde depositar las 14 mil 50 toneladas de residuos dentro de la jurisdicción de la ciudad de México y, por lo tanto, éste debe estar listo antes de 2007.

#### **4.1.6 Los excesivos gastos publicitarios**

La controversia entre los gobiernos de los estados de México e Hidalgo se tradujo en costosas campañas de promoción en los medios de comunicación que incluso, trascendieron fronteras. Los dos gobernadores desplegaron estrategias de difusión similares a la contienda por conseguir que el gobierno federal otorgue a su estado el proyecto de infraestructura.

**Omar Raúl Martínez**, director de Revista Mexicana de Comunicación, comentó:

Es notorio que hay una disputa mediática cuyo objetivo final es convencer a la autoridad federal, en la cual subyacen fuertes intereses de grupos económicos... Durante este año, la guerra de mensajes no sólo se presentó en televisión, radio, prensa y cine en México, sino que traspasó las fronteras hasta medios estadounidenses, donde los responsables de estos proyectos trataron de poner de su lado a los grupos ambientalistas de ese país...<sup>31</sup>

Uno de los ejemplos más representativos fue el desplegado publicado por el periódico Reforma el 27 de marzo de 2001, titulado "*Oponerse a un nuevo aeropuerto puede acarrear unas cuantas plumas*", en el que organizaciones

<sup>31</sup> Notimex, "*Excesivos gastos publicitarios en la guerra por el nuevo aeropuerto*", en El Financiero, 14 de agosto de 2001, p. 22.

ambientales mexicanas y estadounidenses se manifestaban en contra de que la terminal aérea se ubicara en Texcoco.

Según el área de comercialización de ese diario, un desplegado de una plana completa cuesta 107 mil 136 pesos. Ese mismo mensaje, encabezado en México, por el Grupo de los Cien, fue publicado también en The New York Times, cuyas tarifas son alrededor de 113 mil dólares.

Pero dos días después los grupos ambientalistas mexicanos que aparecían como firmantes en el desplegado, con excepción del Grupo de los Cien, presidido por Homero Aridjis, divulgaron otro mensaje en Reforma deslinándose del publicado anteriormente. Hidalgo se propuso desde enero de 2002 mantener un contacto permanente con los medios de comunicación de la capital a través de la empresa Contacto de Medios, específicamente para difundir información relacionada con su proyecto aeroportuario.

Mientras, el Estado de México mantuvo un perfil más bajo. Al principio, las conferencias y los comunicados de prensa escasos, pero a partir de abril del 2000 se inició una fuerte, dura y costosísima campaña de difusión sobre el proyecto Texcoco, que el propio gobernador presentó.

Los spots televisivos se transmitieron incluso en los horarios de los noticiarios de la noche en los canales 2 y 13, cuyas tarifas son de 156 mil pesos por un mensaje de 20 segundos en Televisa, y de 237 mil 500 en Televisión Azteca.

Una semana después se transmitió, durante dos días, otro spot que presentaba el logotipo de la Asociación de Industriales del Estado de México (AIEM) y la Cámara de Aerotransporte (Canaero), pero esta última se deslinó argumentando que el gobierno del estado hizo uso indebido de su nombre, por lo que solicitaron a las autoridades estatales que lo retiraran.

### **4.3 Comparación: Texcoco ó Tizayuca**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se comprometió a que la decisión final sobre la ubicación del nuevo aeropuerto se daría a conocer en junio, no obstante, en la última declaración, se prometió que sería en octubre.

Ante la incertidumbre, la Secretaría de Comunicaciones, la Cámara de Diputados entregó a la Comisión de Comunicaciones el balance comparativo de las dos sedes. La investigación explica técnicamente las diferencias ambientales, sociales y económicas que tienen Texcoco y Tizayuca; por lo completo y objetivo que está, fue aprobado por los especialistas, el gobierno y los representantes de las dos entidades federales.

Cuadro 6:

	<b>Texcoco</b>	<b>Tizayuca</b>
Planteamiento Operativo	Cierre del AICM.	Operación complementaria y simultánea con el AICM.
Proyecto máximo desarrollo	5 pistas paralelas.	4 pistas paralelas, más dos del AICM, para un total de 6 pistas
Capacidad horaria del sistema de pista a máximo desarrollo	151 operaciones/ hora en condiciones de buena visibilidad (VMC)	184 operaciones/ hora en condiciones de buena visibilidad (83 AICM x101 TIZ) (VMC).
(MITRE)	143 operaciones/ hora en condiciones de baja visibilidad (IMC).	158 operaciones/ hora en condiciones de baja visibilidad (62 AICM x86 TIZ) (IMC).
Porcentaje de capacidad	100% en visibilidad	120% con buenas condiciones. 110% con baja visibilidad.
Capacidad anual estimada (17 horas/ día/ año MITRE)	936,955 operaciones anuales (VMC). 887,315 operaciones anuales (IMC).	1,141,720 operaciones anuales (VMC) 980,390 operaciones anuales (IMC)
Capacidad requerida en la primera etapa (pasajeros)	35 millones de pasajeros.	10 millones de pasajeros.
Infraestructura requerida en su primera etapa	2 pistas. Terminal para 35 millones de pasajeros.	Una pista. Terminal para 10 millones de pasajeros.
Espacio aéreo	Incompatible con el AICM. Estos aeropuertos son mutuamente excluyentes. Interfiere con las operaciones de la Base Aérea de Santa. Lucía (ICA-OGDEN, estudio de factibilidad) propone cerrar la Base y trasladarla a Tizayuca. La única experiencia de 3 pistas paralelas (DFW y DEN) es en sitios sin orografía complicada en el entorno. Requiere excepciones (waivers) a las normas técnicas en sus procedimientos, que al reducir los márgenes de error, generan un espacio aéreo, vulnerable y de difícil ejecución restando capacidad operacional al sistema de pistas propuesto.	100% compatible con el AICM, respetando todos sus procedimientos de salidas y llegadas. Aeropuerto de París "ADP" señala la factibilidad de convivencia con la Base de Santa Lucía, mediante de una estrecha coordinación. Opción compartida por la Fuerza Aérea Mexicana. Factibilidad de aproximaciones simultánea, paralelas e independientes hasta un mínimo de 200ft. (waivers) a las normas técnicas en ninguno de sus procedimientos. No requiere de excepciones.
Área total de compensación	3,800 hectáreas. Debido al replanteamiento del Plan Texcoco y la reubicación de elementos de infraestructura hidráulica y disposición de basura.	No se requiere, al no afectar ninguna infraestructura existente.
Reserva territorial	3,966 hectáreas.	4,000 hectáreas.

propuesta		
Propiedad del terreno	1,851 hectáreas del Proyecto Lago de Texcoco; 5, 915 hectáreas de tierra ejidal y propiedad privada.	4,000 hectáreas de tierra ejidal y pequeña propiedad (70% y 30%).
Uso actual de la tierra	Zona Federal del rescate Hidroecológico del Plan Texcoco (30%); tierra ejidal y propiedad privada: agricultura, zona de riego de alta productividad agrícola (70%)	Cultivo de cebada para forraje, tierras de temporal de baja productividad agrícola.
Climatología	Precipitación anual de 700 mm. Alta incidencia de nieblas. Vientos dominantes. Vientos dominantes NNE. Temperatura media igual al AICM. Humedad relativa promedio: MEDIA.	Precipitación anual de 350 mm. No hay incidencia de nieblas. Vientos dominantes NNE. Temperatura media 4oC inferior al AICM. Humedad relativa promedio: BAJA.
Distancia y tiempo de traslado	36 Kms. Desde la fuente de Petróleos Tiempo de traslado promedio: 54 minutos	72 Kms. Desde la fuente de Petróleos Tiempo de traslado promedio: 65 minutos
Accesibilidad desde la zona de mayor demanda	Periférico Norte, Viaducto Miguel Alemán, Cto. Interior, Oceania, Carr. Peñón- Texcoco. TODA ésta vialidad tiene importantes rezagos, que será necesario retomar para lograr una adecuada accesibilidad al aeropuerto, tomando en cuenta que se dará servicio a: 30 millones de pasajeros.	Insurgentes Norte, Anillo Periférico, Vía López Portillo, Gustavo Baz, las Autopistas México-Pachuca y México-Querétaro. Sin embargo, hay importantes rezagos: el tren suburbano y el Arco Perimetral Norte mejoraría la accesibilidad y detonaría el desarrollo urbano de la zona.
Posibilidad de otros accesos y manejo de carga (SCT)	Ninguno. La carga deberá ser transportada por carreteras y avenidas de circulación del D. F. y del Estado de México.	Tren suburbano, Libramiento Norte, Arco Perimera, Opción de Terminal Multimodal.
Conectividad al resto de la región	Necesario entrar a la ciudad de México para tener acceso.	Mediante el Libramiento Norte, conecta al Pacífico y el Golfo de México sin cruzar el D. F. Conexión directa desde Puebla-Tlaxcala, Cuernavaca y zonas del Estado de México. La autopista México Tuxpan ya está en construcción.
Utilización de la infraestructura aeroportuaria en el AICM.	NINGUNA. Será necesario cerrar al AICM desde el inicio de las operaciones, desaprovechando las inversiones efectuadas durante más de 50 años.	TOTAL. Los dos aeropuertos pueden convivir al 100% de su capacidad operacional.
Factibilidad de construcción (crecimiento modular).	MUY BAJA.	ALTA.

Inversiones requeridas en infraestructura adicional	Debido a que las vías de acceso se encuentran saturadas desde hace muchos años, será necesario invertir en el mejoramiento de TODAS. El tráfico que generan 35 millones de pasajeros anuales y más de 20,000 del aeropuerto rebasa excesivamente la capacidad de las vialidades.	A partir de los 5 millones de pasajeros será necesario (recomendación de ADP) abrir la comunicación ferroviaria, que además de dar servicio al aeropuerto detonaría el desarrollo regional.
Inversiones infraestructura aeroportuaria	Por las difíciles condiciones del suelo: alto contenido de agua, plasticidad, gran esfuerzo constante (1.2 ton/m <sup>2</sup> ), impermeabilidad y alta salinidad-sodicidad con un nivel freático de la costra superficial que fluctúa entre 0.5 y 2.1m de profundidad y a que en su primera etapa se deberá el equipamiento tener para dar servicio a 35 millones de pasajeros (dos pistas). Las inversiones requeridas son sumamente estructura hidráulica del Plan Texcoco	Su construcción por etapas permite efectuar las inversiones de acuerdo a la demanda (primera fase) operando en conjunto con el AICM y con la venta de condiciones firmes del suelo (30 ton/ m <sup>2</sup> ). La inversión inicial en infraestructura aeroportuaria no rebasa los 600 mdd.
Obras	Ampliación, control del lirio acuático y tratamiento de aguas vertidas en la laguna de Zumpango (según recomendación FAA-USDA-UNAM para compensar la pérdida del hábitat).	NINGUNA
Otros costos	Cancelación de contratos de todo tipo en el AICM, situación que ha sido señalada como "onerosa y no recomendable".	NINGUNO
Costo estimado de la primera etapa	Aeropuertos (DOS) pistas: US 2,868 millones. Reubicación de infraestructura hidráulica: (no declarado) Vialidades: (no declarado) Otras obras: (no declarado) US 2,800 millones Cierre al AICM: estimado	Aeropuerto (UNA) pista: 600 mdd. Ferrocarril suburbano: 785 mdd. Obras de conectividad: 200 mdd. Suelo: 200 mdd.
Impacto sobre líneas aéreas nacionales e internacionales	TODAS deberían realizar su mudanza completa e invadir en nuevas instalaciones. Pérdida de todas las inversiones realizadas en el AICM.	Inversión en nueva estación. Quienes se muden podrán negociar el arrendamiento o venta de sus facilidades en el AICM. incrementa la comercialización de vuelos de conexión.
Impacto laboral	Desplaza a 18 km. la fuente de trabajo.	Genera nuevos empleos, conservando la fuente de trabajo del AICM.

Clasificación en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM).	ÁREA NO URBANIZABLE por su alto valor ambiental, indispensable para conservar la flora y fauna del ecosistema, garantizar la recarga de acuíferos, purificar los flujos de aire, de agua y protección contra los desastres naturales como picos de tormenta o de flujo; es área sometida a riesgos geológicos e hidrometeorológicos mayores. El suelo es de elevada ampliación sísmica.	ÁREA PARA NUEVOS DESARROLLOS, necesaria para inducir el crecimiento de la zona y alcanzar las metas prioritarias del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana.
Factor urbano	El aeropuerto contribuiría al engrandecimiento incontrolado de la mancha urbana. Conurbaría los municipios de Texcoco, Atenco, Tezoyuca, Chimalhuacán y Chincocuat, entre otros.	Puede generar un nuevo polo de desarrollo, ordenado que contribuya a la desconcentración del área metropolitana.
Posibilidades de ordenación del territorio en el contorno del nuevo aeropuerto	MUY LIMITADA: El asentamiento de industria afectaría severamente el equilibrio ecológico del área, llevando más contaminantes al DF. La zona ya se encuentra densamente poblada, con grandes rezagos de infraestructura urbana, sobre todo en los municipios de Ecatepec, Texcoco y Chimalhuacán, lo que anula la posibilidad de zonificar.	MUY AMPLIAS: Se tienen cerca de 50 mil hectáreas sin habitar. Oportunidad de zonificar con planeación integral del desarrollo urbano en el área del proyecto.
Contaminación ambiental	Los vientos dominantes harían más grande la contaminación en la zona metropolitana. A la emisión de partículas contaminantes de Tlanepantla y Ecatepec, se añadirían las del valle de Texcoco.	NO TIENE PROBLEMAS DE CONTAMINACIÓN. Los vientos dominantes dispersarían las partículas en el valle abierto de Tizayuca.
Afectación a fauna y flora	Anualmente, los cuerpos de agua del Plan Texcoco son el hábitat de 300,000 aves migratorias; con la afectación de más de 1,851 hectáreas del plan, se pierden las posibilidades de reforestación del área.	No tiene concentración ni de flora ni de fauna. La población animal se refiere a ardillas de campo, conejos y serpientes "sincuates".
Disponibilidad de agua	Idéntica problemática de escasez de la zona metropolitana, especialmente de la parte nor-oriente.	Cuenta con un acuífero local, con capacidad suficiente para todo el desarrollo planteado.
Riesgos	Impacto con aves. Lluvia de cenizas volcánicas. Sismos que incrementan su intensidad por	NO SE IDENTIFICAN RIESGOS

	<p>las características del suelo. Grandes caídas de agua e hidrológico por los picos de avenida hundimiento permanente por la plasticidad del suelo y sub suelo. Gran incidencia de nieblas debido a la humedad producida por los cuerpos de agua.</p>	
Población actual en un radio de 15 Kms.	Más de 3.5 millones de habitantes.	60,000 habitantes.

Fuente: El Departamento de Comunicación Social de la SCT.

Los puntos más importantes del anterior cuadro son: las vías de comunicación entre la ciudad y la nueva sede aeroportuaria, el tipo de suelo donde se va a cimentar dicha obra, seguridad aeronáutica e impactos ecológicos. Por ello, se analizaron individualmente cada uno de estos aspectos tanto para la alternativa Texcoco como para Tizayuca.

Así, concluimos con el estudio sobre todo lo que rodeó la decisión y el lugar que se erigiría la sede del nuevo aeropuerto internacional. Se han citado, todas las declaraciones, opiniones y análisis de los diferentes especialistas, expertos, políticos, económicos y sociológicos.

...

## 5. LOS CRITERIOS PARA LA DECISIÓN FEDERAL

El 20 de septiembre, durante su informe de labores en la Cámara de Diputados, Pedro Cerisola declaró que la decisión del nuevo aeropuerto se daría a conocer a finales de septiembre o principios de octubre.

Desde los primeros días de octubre, **Andrés Manuel López Obrador**, jefe de gobierno del Distrito Federal, conminó al Ejecutivo federal a mantener la prudencia y no precipitar su aprobación hacia la opción Texcoco, porque dijo tener argumentos muy sólidos para oponerse a esa determinación.

López Obrador advirtió que el secretario de Gobierno está revisando el marco legal respecto de las facultades generales y las leyes secundarias y que la elección le corresponde al gobierno federal:

Pero nosotros, no podemos oponernos y vamos a actuar con mucha responsabilidad; soy muy respetuoso de la investidura presidencial, pero no voy a dejar pasar todas... La decisión del próximo aeropuerto no es a capricho; el presidente no sólo elige y ya. Tiene que motivar su decisión, pues no puede elegir el lugar de manera arbitraria. De acuerdo con la Constitución y la jurisprudencia, ceñirse a todo un proceso...<sup>1</sup>

A su vez el secretario de Gobierno del DF, **José Agustín Ortiz Pinchetti**, cuestionó la postura de Arturo Montiel:

Ellos [las autoridades del estado de México] deben explicar por qué han escogido una zona que está protegida. Qué extraño que se impulse tanto este proyecto; tenemos sospechas fundadas de que hay intereses enormes atrás... Una red de fuertes intereses seguramente está detrás de la propuesta mexicana para construir el aeropuerto en Texcoco y califico al proyecto de inoportuno por los daños que provocará y costosísimo para el país.<sup>2</sup>

En la Asamblea Legislativa del Distrito Federal se inició una guerra de declaraciones entre los legisladores del PRD y del PAN; mientras los del PRI se dividieron. Para detener la ola de incertidumbre, **Santiago Creel Miranda**, anexo a su agenda de trabajo el asunto del aeropuerto alterno.

El miércoles 17, el titular de la Secretaría de Gobernación ordenó a **Ramón Martín Huerta** (subsecretario), citar a los funcionarios encargados del Estado de México, de Hidalgo, y del Distrito Federal para exponer sobre la mesa sus puntos de vista sobre el mejor sitio para construir la nueva terminal aérea.

Sólo se redactaron dos invitaciones, a Martín Huerta se le olvidó la carta de **Claudia Sheinbaum**, secretaria de Medio Ambiente del DF, a quien se le impidió el paso a dicha reunión porque *no estaba en la lista*. La funcionaria estalló:

<sup>1</sup> Baltazar, "Mientras no vencerán argumentos contra Texcoco: AMLO", en *La Jornada*, 5 de octubre de 2001, p. 42.

<sup>2</sup> Romero, "Construir en Texcoco tendrá un costo político muy alto", en *La Jornada*, 6 de octubre de 2001, p. 43.

Parece que el subsecretario de Gobernación piensa que la discusión del aeropuerto es más o menos como los eventos que prepara la primera dama, Martha Sahagún, que se necesita comprar boleto para poder entrar...

Después de este inconveniente y de más de diez horas de trabajo a puerta cerrada, la reunión terminó hasta las primeras horas del jueves. Aproximadamente al medio día, la Secretaría de Gobernación dio por concluida su participación como mediadora en las discusiones.

Martín Huerta dijo que no habría más mesas, que los gobiernos involucrados estaban enterados de que esta reunión fue la última, y que ahora su dependencia elaboraría un informe técnico y tomaría a la SCT.

Por supuesto hay una serie de expectativas y peticiones. Nuestra mejor disposición fue expresada el miércoles al abrir los expedientes de los proyectos y se revisó lo que en ellos se plantea. Sentimos mucho no poder satisfacer cien por ciento sus expectativas...<sup>3</sup>

Sin embargo, esta forma de mediar el asunto fue saboteada por el mismo presidente Vicente Fox. Aún no concluía la maratónica reunión, cuando el primer mandatario desde Europa anunció, que el viernes 19 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pronunciaría la decisión federal de dónde se edificaría el aeropuerto alterno.

## 5.1 Síntesis Ejecutiva del estudio aeronáutico-financiero

En marzo de 2001, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio a conocer la síntesis final de los estudios aeronáuticos, que elaboraron conjuntamente Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), la Dirección General del AICM y la propia dependencia. Cerisola leyó:

Los criterios para la nueva terminal incluyen los siguientes objetivos: minimizar el costo para los usuarios; optimizar el uso de los recursos públicos; rentabilidad para la inversión privada; menor costo por obras externas y apoyo al desarrollo sustentable del entorno... Frente a estos lineamientos, Texcoco resulta casi 2 mil 100 millones de dólares; más económico para el usuario que el de Tizayuca. El primero tendría una inversión gubernamental en obras inducidas y externas de un 9% del total, mientras que el segundo requeriría el 48% del total...

El costo total de la opción Texcoco es de 10 mil 448 millones de dólares, integrado por: recuperación de activos en el AICM menos 508 millones de dólares; transporte: 6 mil 910 millones de dólares; operación y mantenimiento: 2 mil 530 millones, e inversión por mil 516 millones de dólares...

Por el contrario, el proyecto Tizayuca tiene un costo total por 12 mil 546 millones de dólares, derivado de los siguientes conceptos: recuperación de activos por el aeropuerto de Santa Lucía menos de 60 millones de dólares; transporte menos de 7 mil 311 millones; operación y mantenimiento: 2 mil 714 millones de dólares. De esta forma, agregó el funcionario, Texcoco minimiza los costos casi de 2 mil 100 millones de dólares...

<sup>3</sup> Urrutill, A., "SG no mediará más sobre el aeropuerto", en La Jornada, 19 de octubre de 2001, p. 51.

Texcoco sería autofinanciable y muy atractivo para la inversión privada si se incluye como concesión el flujo de efectivo del actual aeropuerto internacional, los ingresos por venta de combustible y el desarrollo inmobiliario...

En cuanto al costo por separación de pasajeros, revisando el análisis, se explica que la alternativa hidalguense triplica los gastos:

Por año, 20 millones de pasajeros del AICM erogan en transporte y tiempo 330 millones de dólares. El hecho de dirigirse a Hidalgo les significaría un costo de casi 940 millones de dólares. Habría serias dificultades con líneas aéreas y prestadores de servicios para conciliar la separación de tráfico entre ambos aeropuertos...

En lo que se refiere a los costos de inversión de obras inducidas y extranjeras a realizar por parte del gobierno, el documento destaca que de los 2 mil 863 millones de dólares para Texcoco, sólo un 9% (257 millones de dólares) corresponderían al sector público...

Las obras inducidas y externas requeridas en Texcoco serán de menor impacto. Estas contribuirán sinérgicamente a resolver problemas hidráulicos y de valoración del Plan Texcoco. En el caso de Hidalgo, la inversión en el tren sería financiable en su operación, pero no en su infraestructura. Esta requiere subsidio y debe construirse desde el inicio... De aprobarse la opción Texcoco, la ciudad tendrá la oportunidad de un desarrollo mixto en una extensión única en el Distrito Federal de casi 8 millones de metros cuadrados...<sup>4</sup>

## 5.2 Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA)

A finales de mayo, el titular de la SCT anunció que la Secretaría del Medio Ambiente realizaría un estudio de impacto ecológico comparativo entre las dos alternativas.

De esta manera, Pedro Cerisola involucró en el asunto a su homólogo **Victor Lichtinger**; y éste, para no entrar en conflictos políticos contrató al Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) para que realizara dichas investigaciones.

Entonces, se fijó el mes de agosto como fecha límite para entregar dicho programa. A contrarreloj, el PUMA realizó los estudios de flora, fauna, hidrología, desarrollo urbano, calidad de aire y suelos sobre los terrenos de Tizayuca y Texcoco. El secretario del Medio Ambiente presentó los resultados el 18 de agosto de 2001:

El Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) concluyó que ninguna de las dos propuestas (Tizayuca o Texcoco) para desarrollar el aeropuerto alterno prevalece sobre la otra. Los efectos ambientales más severos que produciría el nuevo aeropuerto, estarán relacionados con la disponibilidad y contaminación del agua, la expansión urbana, la exposición al ruido y la extracción y depósito de materiales...<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Rangel, J., "Texcoco, con recursos del AICAF", en *Milenio* diario, 6 de marzo de 2001, p. 32.

<sup>5</sup> Guillén, G., "En aeropuerto, 'empate técnico'", en *EL Universal*, 9 de agosto de 2001, p. principal.

La evaluación establece que ambas opciones se encuentran en sitios ambientales degradados por actividades humanas. Los recursos naturales presentan un grado de deterioro considerable.

Por su parte, **Pedro Cerisola** afirmó que el gobierno federal no aceptaría presiones para decidir la ubicación de la terminal aérea y anunció que su construcción iniciaría ese año. Además, indicó que la determinación del Ejecutivo se tomaría con base en tres criterios: el lugar, el espacio y los mayores beneficios para la aviación, con la finalidad de llevar al mínimo los impactos negativos.

Para la realización de este análisis comparativo, el PUMA consideró 16 criterios específicos: riesgos de inundación, abastecimiento de agua, vulnerabilidad de acuíferos, ruido, aire, degradación de suelo, índice territorial, índice socioeconómico, potencial de suelo, materiales, riesgo de hundimientos y de agrietamientos, diversidad de especies, de hábitats, sismicidad, vulcanismo y meteorología.

En tanto **Juan Ramón de la Fuente**, rector de la UNAM, rechazó que los estudios del PUMA sean parciales y pidió a los gobernadores de ambas entidades tomar en cuenta esas investigaciones que, consideró, pueden ser enriquecidas durante el proceso para la toma de una decisión final.

Hay elementos que están siendo contemplados: aeronáutica, turismo, desarrollo urbano. ¡La Secretaría de Desarrollo Social también tendrá que hacer una evaluación! ¡Tendrá que ser una decisión colegiada!

Hidalgo exigirá menos requerimientos de abasto de agua y presentará menos riesgos de grietas y hundimientos a la construcción...

Texcoco, por su parte, significará menores riesgos de contaminación del agua subterránea e inundaciones, una menor población expuesta al ruido generado por la operación del aeropuerto y una menor expansión urbana asociada...

En Texcoco hay más problemas de hundimiento y agrietamientos en el suelo, lo que no ocurre en Hidalgo. De hecho, hubo una advertencia en el sentido de que si no se realizan proyectos hidráulicos en el ex vaso, la ciudad de México se inundaría...

Basados en información generada hace tres años y en mapas de suelos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática ["porque la premura no permitió hacer investigaciones de campo necesarias", dijeron los profesores], nueve de más de 100 expertos participantes en este proyecto (incluidos del Instituto Politécnico Nacional y de otras instituciones de educación superior), presentaron el estudio ambiental comparativo de las principales propuestas para crear un aeropuerto alternativo para la capital: Texcoco y Zapotlán de Juárez.

A pesar de las críticas suscitadas por la indefinición y el *empate técnico* (como fue llamado) entre las dos alternativas, el funcionario destacó que aún nos restan otros elementos a tomar en cuenta, y el más importante será el de los costos económicos.

---

° Idcm.

Fuera de lo esperado, el estudio reveló que Tizayuca tiene 31 especies de aves que generarían riesgos a la aviación civil, mientras que en Texcoco hay 27 especies. Este hecho sorprendió a los mismos grupos ambientalistas, quienes por años han utilizado a las aves como bandera de rechazo al citado proyecto.

Cuadro 7:

IMPACTOS ESTIMADOS	PARA EL	2020
Factores	Texcoco	Tizayuca
Hidrología	Menor	Mayor
Contaminación	Mayor	Menor
Desarrollo urbano	Mayor	Menor
Potencial de suelo	Igual	Igual
Geotécnica	Menor	Mayor
Diversidad biológica	Igual	Igual
Riesgos para la operación	Menor	Mayor
Inundaciones	Mayor	Menor
Degradación del suelo	Menor	Mayor
Ruido	Mayor	Menor
Índice socioeconómico de las regiones	Igual	Igual
Diversidad de especies	Menor	Mayor
Diversidad de hábitats	Igual	Igual
Hábitat riesgoso	Igual	Igual
Especies riesgosas	Igual	Igual
Hundimiento	Mayor	Menor
Vulcanismo	Mayor	Menor
Sismos	Igual	Igual

Fuente: Iconografía de José Tepezano, [El Universal](#) (9 de agosto de 2001).

En Texcoco existen mayores riesgos de hundimientos, neblina y más vulnerabilidad a las cenizas volcánicas; mientras que en Hidalgo, estarían en riesgo matorrales y ecosistemas fundamentales para especies en peligro de extinción, habría más población afectada por contaminación de ruido y sus tierras son todavía productivas.

En ambos hay riesgos idénticos a sismos, escasez de agua, sobreexplotación de los mantos acuíferos subterráneos (que incluso las dos entidades comparten), contaminación del aire (cuya calidad se prevé, disminuirá en los próximos años, haya aeropuerto o no), tolvaneras, y desaparición de hábitats.

Con respecto a los demás factores y criterios ambientales, destaca la investigación, que no hay diferencias considerables entre las dos opciones, o si existen, su importancia en el análisis integrado es relativamente baja.

Asimismo, ninguna de las alternativas pone en peligro de extinción a las especies de importancia biológica, mientras que los efectos adversos sobre esas poblaciones podrán evitarse o mitigarse con una cuidadosa planeación del desarrollo urbano y la creación de reservas para la protección de la diversidad ecológica.

#### Cuadro 8: Riesgos y Vulnerabilidad

<p><b>Tizayuca</b></p> <p>Para la localización del aeropuerto no existen riesgos que pongan entredicho la seguridad de las operaciones aéreas. Las operaciones aeroportuarias no estaría afectada por fenómenos meteorológicos, volcánicos o geológicos, lo que asegura una eficiente operación en caso de emergencia civil.</p> <p><b>Texcoco</b></p> <p>En caso de emanaciones del Popocatepetl, el "sistema de monitoreo y vigilancia oportuna" ha permitido orientar con oportunidad al centro de control aéreo.</p> <p>Está acreditado que los vientos dominantes se orienten hacia</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fuente: Datos consultados del estudio PUMA de la UNAM

### 5.3 **Texcoco, menos problemático que Tizayuca: Semarnat**

Según el análisis *Criterios ambientales sobre los dos sitios* –elaborado por el Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA)–, la **Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales** (Semarnat) creó un despliegado que se hizo público el domingo 2 de septiembre –y que la misma dependencia modificó en tres ocasiones–, donde no emitió ningún pronunciamiento a favor de alguno de los dos sitios; sólo envió sus conclusiones a la SCT con el objeto de que disponga de mayores elementos técnicos para tomar la decisión final y así prevenir, mitigar y compensar los impactos ambientales que inevitablemente se presentarán al ubicar, ya sea en Tizayuca o en Texcoco, el nuevo aeropuerto internacional.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Rodríguez, S., "Texcoco, menos problemático que Tizayuca: Semarnat", de la pág. Web: [www.proceso.com.mx/](http://www.proceso.com.mx/) especiales (reproducción).

**Cuadro 9: Las resoluciones ambientales y ecológicas de Semarnat**

	<b>Texcoco</b>	<b>Tizayuca</b>	<b>Ambos casos</b>
Abastecimiento de agua y aumento del escurrimiento superficial	Necesario decretar un perímetro de bajo impacto ambiental en las partes altas de la cuenca del valle (principal zona de recarga del acuífero); para evitar la contaminación.	Proteger las áreas de recarga en zonas aldeñañas al nuevo aeropuerto y a los sitios donde se planea el desarrollo urbano.	Se requiere un plan maestro de manejo de aguas residuales, otro de manejo de cuencas...
Deterioro de la calidad del agua por contaminación de acuíferos	Se requerirá el control de la extracción y tratamiento de aguas residuales para evitar la contaminación de los cuerpos de agua superficiales y, secundariamente del acuífero.	Programa de desechos sólidos y el control de la extracción y tratamiento de aguas residuales.	Obras de infraestructura de regulación hidráulica ...
Riesgo por inundaciones	Necesario el dren perimetral, laguna de regulación y otras obras que permitan aprovechar escurrimientos, así como otras obras de reforestación en perímetro aldeño.	Un dren perimetral y otras obras que permitan aprovechar los escurrimientos del río de las Avenidas.	Consideración de las implicaciones en la disponibilidad del agua, por tratarse ambos de destinos de zonas de veda estricta.
Congestionamiento vial y contaminación de aire	Ampliación de la autopista Peñón- Texcoco y mejorar el acceso al Distrito Federal para mitigar el impacto de un aeropuerto en la zona de rescate ecológico e hidráulico.	Cuatro medidas: la construcción del tren suburbano y obras de conexión al sistema de transporte colectivo; la modernización de intersecciones viales en Insurgentes Nte-Montevideo y en Avenida de los 100 Metros-Periférico Nte; del corredor de Insurgentes Nte y una vía rápida que ligue al nuevo aeropuerto con el actual AICM.	
Degradación y erosión de suelos	Diseñar un programa de manejo desales, incorporar áreas de rescate ecológico para compensar superficie sellada por el aeropuerto y el rescate lacustre de los cuerpos de agua de la cuenca y otro proyecto de manejo asociado que contemple la ampliación de los cuerpos de agua.	Controlar la erosión a través de barreras rompevientos, sistemas de labranza mínima y manejo de residuos de cosecha y de la reintroducción de especies nativas que, además de retener el suelo son de bajo requerimiento hídrico.	
Afectación por ruido	- - - -	La mitigación parcial con barreras de árboles.	Aprovechar el rescate lacustre y la restitución de las áreas verdes para generar áreas de exclusión que protejan del ruido a los habitantes de la periferia.
Riesgo de crecimiento	Una zona de restauración ambiental para inducir el	La consolidación del área megalopolitana para evitar	Programas de estímulos y la adquisi-

urbano desordenado	rescate ecológico integral de los municipios aledaños al nuevo aeropuerto; la coordinación con programas actuales de rescate urbano de la capital, y el aprovechamiento del terreno e infraestructura del Benito Juárez, para incorporar áreas verdes y fomentar actividades de bajo impacto ambiental.	la expansión desordenada de la mancha urbana hacia Piachua y entre la zona metropolitana y Zapotlán de Juárez. Fortalecer la capacidad de respuesta de los municipios involucrados para conducir su desarrollo urbano ordenado; una vialidad rápida que enlace el nuevo aeropuerto con el AICM; así como garantizar transporte público, limpio y eficiente hacia y entre ambas terminales.	ción de suelo y vivienda popular en zonas de impacto; así como la incorporación de criterios ambientales en planes de desarrollo urbano de los municipios aledaños.
Afectación de hábitats de especies migratorias y riesgo de accidentes con aves	Manejo de avifauna, atendiendo las recomendaciones de la Asociación de Pilotos Aviadores y de la Federal Aviation Administration. Aprovechará el rescate para alejar el hábitat aviario de las pistas a un mínimo de 3 mil 200 metros.	Crear áreas naturales en zonas de matorrales xerófitos y bosques de encino; utilizar vegetación local nativa para el programa de zonas verdes y reforestación; compensación de hábitats que pudieran perderse durante la construcción del aeropuerto.	Ambos adoptaran medidas diferentes, pues mientras Texcoco plantea el aprovechamiento y manejo de lo ya existente; Tizayuca tendrá que crear las condiciones.

Fuente: Análisis *Criterios ambientales sobre los dos sitios*, elaborado por el Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA).

Con dicho documento, la Semarnat se comprometió a vigilar que se cumpliera con todos los requerimientos ambientales a nivel regional, especificados a través del estudio de impacto ambiental que, por ley, deberá efectuarse al tomar la decisión y se conozca el proyecto en todo detalle.

A su vez, la Secretaría de Comunicaciones predijo que para finales de septiembre o principios de octubre ya se tendrían los estudios comparativos de las otras dependencias de gobierno, como la Desarrollo Social, la Comisión Nacional del Agua e incluso el Centro Nacional de Prevención de Desastres (Cenapred), dependiente de Gobernación.

#### **5.4 Desde enero de 2000, la SCT decidió que el nuevo AICM se construyera en ex lago de Texcoco.**

Las reporteras Sandra Ortiz y Sandra Rodríguez de la revista semanal Proceso, indagaron en sus archivos hemerográficos y encontraron que, en el documento "Ampliación de la Capacidad Aeroportuaria de la Ciudad de México. Síntesis Ejecutiva", elaborado por la SCT en el 2000 (a cargo de Carlos Ruiz Sacristán); en

el capítulo "*Criterios de decisión*" se anunciaba que la dependencia ya optado por el proyecto Texcoco:

Porque cumplé con los objetivos de que minimice el costo para los usuarios, optimice el uso de los recursos públicos, sea rentable para la inversión privada y permita apoyar el desarrollo sustentable de su entorno...<sup>2</sup>

En el primer apartado, titulado "*Por qué la decisión en el 2000*", se explica que en menos de cuatro años el actual aeropuerto alcanzará su nivel de saturación y que ése es el tiempo mínimo requerido para la construcción del nuevo, sin tener en cuenta posibles demoras por cambios políticos derivados de la importancia del proyecto.

También el texto dice, que el costo de inversión en cada proyecto se estimaba en 10 mil 448 millones de dólares para Texcoco –no 2 mil 863 millones de dólares, como dice el gobierno mexiquense– y de 12 mil 548 millones para el de Hidalgo. Sin embargo, ya se había elegido por el municipio del Estado de México.

Revisando dicho proyecto, las reporteras descubrieron que, en la investigación *Futuro aeroportuario de la ciudad de México, estudio de factibilidad técnica*, elaborada y presentada en octubre de 2000 por el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MITRE), trabajaron los ingenieros **Jorge Mandri** y **Ricardo Tapia**, entonces empleados de confianza de ASA, y en Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, presentado por Arturo Montiel el 4 de marzo de 2001, vuelven a aparecer sus nombres en la parte de agradecimientos a los colaboradores.

**Tapia** estuvo encargado de la coordinación técnica con MITRE, así como con otras entidades mexicanas, con el apoyo del director general de ASA, el ingeniero Alfredo Elias Ayub –hoy director de la Comisión Federal de Electricidad– y posteriormente de su sucesor, Patricio Chirinos.

Cinco años antes, tanto **Mandri** como **Tapia** trabajaron para ICA, que en 1995 propuso al gobierno construir la primera etapa del nuevo complejo aeroportuario; llevar a cabo la construcción y mejoramiento de los accesos viales e instrumentar las medidas de impacto ambiental y ecológico; operar algunos aeropuertos deficitarios o pagar al gobierno federal una contraprestación por la concesión.

A partir del inicio de la construcción del nuevo aeropuerto, ICA tendría la concesión de la operación del sistema aeroportuario Caracol de por lo menos 20 años, obteniendo todos los ingresos por concepto de tarifas de uso de aeropuertos (UIA), aterrizajes y maniobras terrestres; uso de plataformas, pemoctadas, manejo de edificios terminales, estacionamientos y otras construcciones; la concesión del combustible y manejo absoluto del actual aeropuerto, propiedad hasta 1997 de Alfredo Hakim Aburto, prófugo por evasión fiscal y cercano al ex secretario de Comunicaciones Andrés Caso Lombardo (Proceso 1038).

---

<sup>2</sup> Ortiz S. y Rodríguez S., "*Desde enero de 2000, la SCT optó por Texcoco*". Proceso No 1275, # de abril de 2001, p.36.

## 5.4.1 Los documentos ocultos del Estado de México

La campaña del Proyecto Aeroportuario Nuevo Texcoco inició en mayo de 2001 pero meses antes Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado de México, ya había convencido a uno de los hombres claves que influirían en la decisión final: el ingeniero **Gerardo Cruickshank García**, encargado de la recuperación del Lago de Texcoco.

Desde 1980, cuando ya se había seleccionado al ex vaso como la nueva sede aeroportuaria el ingeniero se había opuesto: sin embargo, Montiel se alió con un importante funcionario foxista: **Ernesto Velasco León**, director de ASA. Quien personalmente buscó a Cruickshank en sus oficinas de San Juan de Aragón para ofrecerle todo lo necesario, a cambio de que aceptara la construcción del aeropuerto dentro de su zona de rescate.

Velasco León vino a finales de febrero a plantearme el proyecto del aeropuerto y la posibilidad de que se hiciera sin perjudicar el proyecto de Texcoco. Me dijo que haría todo lo que fuera necesario para sostener y mejorar el rescate del lago de Texcoco... Afectará un poco, pero si se hace todo lo necesario, como dicen, ya no es tan grave. Si no se hace nada, entonces sí sería un desastre; porque esto se convertiría en un Chalco, pero es cuestión de dinero. La recuperación costará casi lo mismo que el aeropuerto, unos 10 mil millones de pesos.<sup>9</sup>

Por su parte, el Grupo de los Cien, encabezado por el escritor **Homero Aridjis**, publicaron varios desplegados en contra de dicha propuesta; incluso la negativa apareció hasta en el diario **The New York Times**. En la conferencia de prensa que ofrecieron, el también ecologista dijo:

Me parece poco insólito. No sé en qué fundamento Cruickshank su confianza, me extraña su nueva postura...

El aeropuerto es el proyecto del siglo. Hay muchos intereses económicos. Es casi un campo de batalla priista en tiempos del PAN. Son grupos políticos y económicos muy grandes...

Construir en Texcoco sería como hacerlo sobre gelatina, además de que sería un riesgo tanto para el hábitat aviario como para la misma aviación...<sup>10</sup>

Pero Cruickshank parece no estar preocupado por la construcción del aeropuerto, y sí muy contento con los funcionarios involucrados en el proyecto. Tanto, que el 10 de marzo comió con ellos en la isleta del lago Nabor Carrillo para celebrar el 30 aniversario de su plan de rescate del ex lago. Hecho que no pasó desapercibido para los reporteros, quienes en la primera oportunidad interrogaron al respecto al ingeniero:

Vino la secretaria de Ecología del Estado de México con Montiel, estuvo Velasco León y también **Victor Lichtinger**. Estuvimos comiendo, pero no hablamos del aeropuerto...<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Rodríguez, S., "El gobierno mexiquense oculta datos", en *Proceso* N. 1281. 20 de mayo de 2001, p. 32.

<sup>10</sup> Declaración recogida de la conferencia de prensa ofrecida en el Hotel Fiesta Americana de avenida Reforma, D.F.

<sup>11</sup> Yamashiro, C., "Cruickshank aclaró sobre la cena con funcionarios", *El Financiero*, 28 de mayo de 2001, p. 26.

#### **5.4.2 Los ascensos de Cerisola, Velasco y la poderosa influencia del profesor Hank González**

Revisando los archivos hemerográficos, en el sexenio de José López Portillo, cuando se oficializó el proyecto Texcoco, Cerisola y Velasco León ya trabajaban para Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), en diferentes puestos, de poco renombre pero importantes para las decisiones que se tenían que tomar.

**Pedro Cerisola y Weber** antes de ser coordinador general de la campaña de Vicente Fox y titular de la SCT, fue director comercial de Aeroméxico, de Planeación en Teléfonos de México y hace 22 años, asesoraba en las investigaciones especiales de ASA y, luego lo cambiaron a la gerencia del AICM, en 1980.<sup>12</sup>

Por esos mismos años fue cuando la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) presentó por primera vez el Proyecto Texcoco; el 20 de mayo de 1979.

Casualmente, también en 1979, el director de Obras de ASA era **Ernesto Velasco León**; hoy, desde el 15 de diciembre de 2000, director general de dicha institución y, es de los funcionarios de peso en la decisión del nuevo aeropuerto. Su asesor era **Aarón Dychter**, el eterno e inamovible subsecretario de Transportes –en el cargo desde Salinas–.

En 1982, el director ASA fue **Jorge Cendejas**, preso acusado de fraude en 1983; para ese entonces, Cerisola era nombrado director de Transporte y Control Aeronáutico de la SCT y Velasco León, subalterno de Cendejas; el cual, no fue detenido por el fraude y en 1995 volvió a ASA como subdirector de Construcción y Conservación, donde estuvo hasta 1996.

En octubre de 1998, Velasco también participó en el congreso *Vuelta a la Ciudad Lacustre*, en cuyas memorias se incluyó su artículo “Un cuento sin cuenta”, donde apuntó que:

El detonador para reconstruir la zona lacustre, que abrió grandes extensiones de terreno al desarrollo urbano ribereño y que unen el lago Zumpango con el de Texcoco, separados mediante canales, fue la construcción del nuevo AICM cerca de las instalaciones conocidas como El Caracol...<sup>13</sup>

Dos años después, Cerisola lo nombró director general de ASA y él delegó el proceso para la ubicación del nuevo aeropuerto, y en las primeras presentaciones de los dos proyectos ante los expertos aeronáuticos, Velasco apoyaba la opción Texcoco.

---

<sup>12</sup> Rodríguez, S., *art. cit.*, p.36.

<sup>13</sup> *Idem.*

Velasco y Cerisola también trabajaron en la Facultad de Arquitectura de la UNAM, de la que ambos son egresados. Velasco León fue coordinador de la cátedra de diseño industrial en 1975 y director de Obras y Servicios Generales de 1997 al 2000.<sup>14</sup>

Cerisola –que según su perfil oficial fue prista de 1976 a 1996–, fue profesor de la facultad de Arquitectura en 1984, pero sin título, ya que lo obtuvo en noviembre de 2000, cuando fue nombrado secretario de Comunicaciones y Transportes.

Presentó la tesis Críterios para el diseño de espacios arquitectónicos necesarios para la instalación de centrales telefónicas, con el asesoramiento de Enrique Leal, actual director de dicha Facultad.

Un mes antes, **Enrique Leal** había presentado el proyecto arquitectónico: *Ciudad de México para construir el aeropuerto en Texcoco*, donde la nueva terminal aérea estaba rodeado de lagos y con una pista menos al planeado por MITRE, y que la Comisión Nacional del Agua encargó al arquitecto Teodoro González León, el cual, a la postre se lo envió a al *profesor* Carlos Hank González.

a) Dychter, MITRE y el grupo mexiquense

El Instituto Tecnológico de Massachussets (MITRE), en su informe técnico agradece la colaboración de **Agustín Arellano** (director general de **Sansam**), de **Juan Antonio Bargés** (entonces director general de **Aeronáutica Civil**), de **Patricio Chirinos** (director de **ASA** en el 2000), de **Aarón Dychter**, de **Alfredo Elías Ayub**, **Roberto Kobe** (representante permanente de México ante la Organización de Aeronáutica Civil Internacional), de **Jorge Mandri**, de **Alba Luisa Martínez**, de **Carlos Ruiz Sacristán**, de **Raymundo Sánchez**, de **Ricardo Tapia** y de **Bulmaro Utrera**. Así, la mayoría de ellos participaron en el Proyecto Texcoco y los mismos, ocuparon diferentes puestos en los cinco sexenios que han transcurrido desde que se dijo que se construiría un aeropuerto alterno.

Dicho informe, revela que **Dychter**, subsecretario de Transportes desde diciembre de 1994 y ratificado por Cerisola en el 2000, fue quien conectó a MITRE con los funcionarios del Estado de México:

La SCT inició conversaciones con Mitre en julio de 1996 a través de su subsecretario Aarón Dychter [...] Dychter determinó que el gobierno federal necesitaba un análisis discreto e imparcial de las perspectivas aeronáuticas de la ciudad de México...<sup>15</sup>

En las conclusiones de su estudio comparativo de factibilidad aeronáutica, MITRE aprobaba a Texcoco; mismo análisis fue el que presentó Pedro Cerisola el 20 de marzo de 2001 como las conclusiones de la Síntesis Ejecutiva.

<sup>14</sup> Ortiz S. y Rodríguez S., “Desde enero de 2000, la SCT optó por Texcoco”, *Proceso* No 1275, 8 de abril de 2001, p.36.

<sup>15</sup> Idem.

Según el documento "Tabasco: análisis de riesgos y líneas de investigación; agenda de riesgos para la gobernabilidad" (octubre de 2000); los grupos políticos de Hank, Miguel de la Madrid, Luis Echeverría, Manuel Bartlett, Emilio Chuayffet, Miguel Alemán Velasco y Roberto Madrazo están involucrados económicamente en la construcción del segundo aeropuerto capitalino.<sup>16</sup>

En la reunión de Gobernación (18 de octubre de 2001), Dychter, que desde 1998 compartió con Carlos Hank Rhon el Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario, negó que se haya favorecido a una opción e insistió en que la SCT siempre analizó las dos.

Luego, ante la acusación pública que hizo el gobierno de Hidalgo, en el sentido de que en el encuentro Dychter y Velasco habían reconocido que el proyecto histórico de la SCT era el de Texcoco, el subsecretario de Transportes sólo dijo:

El gobierno tendrá que aclararlo, si es que lo juzga necesario...<sup>17</sup>

#### b) La parcialidad de la SCT

**César Buenrostro**, secretario de Obras del Gobierno del DF y parte del equipo que arrancó el proyecto de rescate hidrológico del lago, reveló que el 21 de mayo de 2001, fue invitado por ASA a dos reuniones encabezadas por la empresa Soluciones Administrativas Integrales, para analizar el proyecto del nuevo aeropuerto.

ASA se postula como imparcial en la decisión; sin embargo, sus comisionados en la reunión, pertenecientes a un despacho privado, denotaron una actitud francamente parcial e inductiva a favor del proyecto Texcoco...

No respetaron las aportaciones de gente muy experimentada de este gobierno y dejaron fuera de prioridades aspectos fundamentales como el manejo del agua, por lo que decidimos retirar a nuestro personal, ya que los resultados definitivamente estaban prefabricados...

Velasco León -agrega Buenrostro- me llamó después, preocupado, y se deslindó de la actitud parcial del despacho.

Recuerdo que en un banquete, a finales de 1998, con motivo de la visita del primer ministro de Francia Jacques Chirac, Aarón Dychter, entonces subsecretario de Transportes, me habló con mucho entusiasmo de los avances para construir el aeropuerto en la zona de rescate ecohidrológico del ex lago de Texcoco...

Me tocó sentarme a su lado, sacó el tema y percibí que estaba ya muy avanzada la alternativa Texcoco. Me hablaba con mucho entusiasmo del avance de los estudios y que, frente a Tizayuca (el proyecto de Hidalgo), veían que Texcoco era la opción más conveniente...

El 30 de marzo de 2001, al intensificarse la pugna por la sede del nuevo aeropuerto, Dychter y Velasco León participaron en la única reunión que Cerisola tuvo con los representantes de Hidalgo.

<sup>16</sup> Alejandro Gutiérrez/ Sur Proceso 38.

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Ortiz y Rodríguez, "*Hank González se suma a la campaña pro Texcoco*", Proceso N. 1289, 15 de julio de 2001, p. 30.

Ahí, el gobernador prisita Manuel Ángel Núñez Soto entregó a Cerisola una propuesta para fijar los criterios de la decisión del nuevo sitio que, entre otros puntos, apelan a la promesa foxista de que todas las decisiones se darán en el marco del consenso, la transparencia y la imparcialidad.

Según los hidalgenses, Cerisola entregó la propuesta a Dychter y cuando le solicitaron una respuesta, el subsecretario se deslindó y los remitió con Velasco León.

**Ricardo Tapia Ruiz**, director general adjunto de Nuevos Proyectos de ASA, que también estuvo en la reunión con el gobernador de Hidalgo, participó el martes 10 en un foro realizado por El Colegio de México para analizar la ubicación del nuevo aeropuerto y aseguró, que ASA es imparcial en el proceso de decisión.

Ex coordinador de Programas y Presupuestos en la Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de México, Tapia negó haber participado en el proyecto para construir el aeropuerto en Texcoco, elaborado en 1995 por Ingenieros Civiles Asociados (ICA).

Per o en dicho proyecto, aparece tanto su nombre como miembro del equipo de trabajo, junto con el de **Jorge Mandri**, también funcionario de ASA y de **Jorge Cedejas**, director de Aeropuertos y Servicios Auxiliares en 1980.

c) El poder mexiquense.

A la costosa campaña llevada a cabo por el gobierno del Estado de México para publicitar Texcoco —planas enteras en los diarios de circulación nacional, reparto de trípticos en los cines del Distrito Federal y frecuentes anuncios en televisión—, se sumó el patriarca de la clase política mexiquense: el profesor **Carlos Hank González**.

Mediante cartas dirigidas a prominentes empresarios, Hank promovió el nuevo aeropuerto y les pedía que destinaran unos minutos para analizar la información. Dentro de las circulares, iba un disco compacto con el aval del arquitecto **Teodoro González de León** y la estrategia técnica para recuperar el ex lago.

Sobre este *juego sucio* Martha Delgado, presidenta de la Unión de Grupos Ambientalistas apuntó:

Uno piensa que el cambio ya se dio porque cambió el partido en el gobierno, pero si los funcionarios siguen siendo los mismos que estaban con el PRI, como es el caso de la SCT, la cultura también es la misma...<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Cano, D., "Lucha por el AICM", *El Universal*, 18 de julio de 2001, p. 5b.

### 5.4.3 Irregularidades sospechosas en el informe del PUMA

La férrea lucha de intereses económicos y políticos, la inercia de empresarios, gobernadores y líderes políticos locales y nacionales que manipularon y tergiversaron la información para desconectar y sorprender a la población, pusieron en riesgo la construcción de un aeropuerto opcional seguro, viable y funcional denunció el secretario de Semarnat, **Victor Lichtinger**.

Más allá de la demagogia, de las estrategias de marketing, de las exageraciones y mentiras, el gobierno se decidirá por una propuesta con argumentos científicos, técnicos, ambientales y de infraestructura...

Las críticas, en específico del Partido Verde Ecologista (PVEM) son exageradas e infundadas, puesto que ese partido familiar nunca le ha interesado la ecología; y desde hace tres meses, los secretarios de Estado involucrados en el proyecto han tenido reuniones cada semana y de la decisión no se ha tomado todavía...

La decisión final, la tomará el presidente de la República puesto que se trata del negocio más importante de su sexenio y lo hará con base en alguna propuesta que nosotros le demos. Sin embargo, la opinión de Cerisola tendrá un gran peso...<sup>20</sup>

Ante la sombra de la sospecha y de las críticas, Lichtinger expresó que las cosas no se decidirán más en lo *escondido*:

Esta vez estamos abriendo toda la película. La gente debe saber que las dos propuestas son viables, que en los dos lugares habrá un impacto negativo en la ecología, por lo que más importante ahora es que la construcción se haga bien, sin problemas ambientales, de tráfico, urbanos y de seguridad...

A la semana siguiente, por la tergiversación de las conclusiones sobre riesgo aviarío, por la falta de consideración a sus recomendaciones, la omisión de normas y la condescendencia del resultado hacia el proyecto Texcoco, la doctora **Patricia Escalante Pliego** solicitó que se retirara su nombre del Informe Final que el Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) presentó Semarnat para la ubicación del nuevo AICM.

Escalante, investigadora del Instituto de Biología de la UNAM, denunció que la evaluación universitaria tenía varias irregularidades éticas. Su inconformidad se la hizo saber a la coordinadora del Proyecto de Evaluación Comparativa para la Ubicación del Nuevo Aeropuerto, **Irma Rosas**, por medio de una carta el 20 de agosto de 2001, lo mismo que a Víctor Lichtinger, el 14 de septiembre.

Ha habido una serie de irregularidades en el equipo de Flora y Fauna, y no puedo suscribir lo que se presenta como resultados y conclusiones. En mi opinión, el dictamen es demasiado condescendiente con la propuesta Texcoco, al avalar la propuesta como (si fuera) de conservación...<sup>21</sup>

Los investigadores –106, que en tres sesiones analizaron los temas de flora, fauna, aire, hidrología, suelos y desarrollo urbano– suscribieron una cláusula de

<sup>20</sup> Chávez, "En riesgo, construcción del aeropuerto alterno: Lichtinger", *El Financiero*, 19 de septiembre de 2001, p. 32.

<sup>21</sup> Ortiz, "Irregularidades sospechosas en el informe del PUMA", *Proceso*, N. 1299, 23 de septiembre de 2001, p. 20.

confidencialidad por cinco años, que les impide usar la información sin el consentimiento previo y por escrito de la autoridad competente de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Escalante, requerida por Proceso para ratificar la autoría de las cartas, rehusó hacer declaraciones.

**Ezequiel Escurra**, presidente del Instituto Nacional de Ecología (INE) – dependiente de la Semarnat y a través del cual el PUMA entregó su informe–, dijo que la cláusula fue un acuerdo entre el INE, la UNAM y ASA; esta última, es propietaria intelectual del análisis, por haberlo pagado (15 millones 501 mil 200 pesos) al PUMA. Explicó que a partir de que el PUMA entregó el estudio, el doctor **Casio Luiselli**, subsecretario de Normatividad, fue quien decidió qué y cómo se anunciarían las conclusiones. Antes de llegar a la Semarnat este año, Luiselli fue asesor del proyecto Texcoco que elaboró Teodoro González de León.

Escurra defendió a los investigadores:

Los conozco, son mis amigos (...) Le manifesté mis preocupaciones a Gerardo Cevallos y me dijo que él sentía que haberle dado un reporte al Estado de México no lo convierte en promotor del proyecto Texcoco; que le pidieron un informe sobre las aves que hay allí, y que él lo hizo, pero que esto no lo convierte en defensor chueco del proyecto. Creo que tiene sentido...

**Medellín, Arizmendi y Cevallos** son autores del informe *Estudio sobre las aves del ex lago de Texcoco y su relación con la aviación civil*, en el que entre otros puntos, se concluye que la construcción del nuevo aeropuerto en el ex lago es compatible con la conservación de la diversidad avifaunística y la seguridad de la aviación comercial si se siguen los estándares internacionales...

**Patricia Ramírez** preparó los censos de aves en Texcoco con los estadounidenses Edward Cleary, de la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA), Richard A. Dolber, del Departamento de Agricultura, por encargo de la SCT. Ahí se dice que un aeropuerto puede ser construido en el ex vaso, donde la aviación puede operar sin un significativo conflicto aviar, haciendo que los hábitats atractivos para las aves estén a una distancia no menor de 3.2 kilómetros de las áreas de movimiento de la aeronaves...<sup>22</sup>

**Elena Cotter**, del Instituto de Geología de la UNAM, señaló:

No fui informada sobre las conclusiones de la Semarnat, y que el trabajo de la dependencia era decir dónde se debe construir el aeropuerto y argumentar por qué...

Sin embargo, la dependencia evadió pronunciarse por un sitio y sólo dio a conocer los requerimientos ambientales básicos para cada uno: 17 medidas de mitigación para Tizayuca y 17 para Texcoco...

En el mismo documento a Rosas, la doctora Escalante denunció:

El día de ayer (27 de agosto) recibí una serie de mensajes de parte del doctor Gerardo Cevallos que francamente son insultantes...

Ahora que he presentado mis opiniones del Resumen Ejecutivo, además de calificarme de deshonesto y falta de ética, me está acusando de tratar de favorecer a un sitio con mis comentarios, cuando no soy quien ha colaborado con alguno de los proponentes...

<sup>22</sup> Idem.

Adicionalmente, tanto él como la doctora Arizmendi tratan de sembrar la idea de que si están dispuestos a tomar en cuenta mis observaciones, aun ahora, que queda tan poco tiempo, pero no cambian ninguna palabra del resumen final que ya circulaba entre nosotros...

A su vez, en la carta a Lichtinger, Escalante señaló, que ha sido cuestionada al igual que los demás investigadores por proponentes de la opción Hidalgo, los cuales han rebatido varias conclusiones respecto a las aves.

Hago esto solamente con el interés de servir en esta evaluación con la mayor información y consideraciones que mi experiencia me permite (...), y porque no considero justo el que, debido a la posibilidad de que en mi equipo hayan participado evaluadores que cayeron en conflictos de intereses, el tema de las aves no haya sido imparcialmente evaluado...

No menciona los nombres de quienes podrían haber incurrido en conflictos de interés, pero en la lista de participantes en el equipo de fauna aparecen los nombres de **Rodrigo Medellín, María del Coro Arizmendi, Gerardo Ceballos y Patricia Ramirez**, como avalantes de los reportes técnicos que desde marzo de este año distribuyó el gobierno del Estado de México.

Escalante le reclama a Rosas que en las conclusiones se afirme que las aves migratorias no sufrirían ningún problema, que la diversidad en ambos sitios es similar y que la mayoría son ambientes perturbados y que la conservación es compatible con la operación del aeropuerto.

En la carta al secretario del Medio Ambiente, cuestiona la omisión del inciso C de la circular 150/5200-33 de la FAA, que señala que para minimizar el riesgo aviario, la distancia entre pistas y cuerpos de agua debe ser de ocho kilómetros, y no de 3.2 –como plantea la Semarnat en un desplegado–, lo cual obligaría incluso a drenar, secar o tapar el lago Nabor Carrillo, de mil hectáreas.

Es muy grave que no se considere el área de ocho kilómetros de distancia de las pistas y se pretenda mantener en el lago Nabor Carrillo el hábitat acuático para las aves de Texcoco, sin que ello represente un riesgo aceptable para el aeropuerto si se hiciera en Texcoco, y la parte de conservación ecológica que se preveía en el proyecto no será mantenida...

La circular de la FAA –explicó la bióloga–, especifica en ocho kilómetros los conos de aproximación y despegue de las áreas de control de la fauna riesgosa por la posibilidad de que las aves se crucen en las trayectorias de los aviones en la etapa de vuelo, que es cuando son más vulnerables, por su cercanía al piso...

Es muy grave que esto no se señale adecuadamente en el reporte, pues se reconoce que las aves tienen conductas cambiantes e impredecibles...

Si es el caso de Tizayuca, pero no el de Texcoco, a pesar de que en el estudio se contó con tantos participantes del Instituto de Ecología, los beneficios del humedal en Texcoco (tratamiento de agua residual, control de tolvánicas e inundaciones, regulación del clima, recarga de acuíferos, entre otros) no son mencionados en el reporte y la parte de la fauna se restringe al aspecto taxonómico y de distribución...

Aunque hay especies en peligro de extinción y amenazadas en los dos sitios, ello debe tomarse como un problema para la construcción del aeropuerto; ya que esta aseveración no va de acuerdo con la legalización ambiental vigente (LEEPE), en la que se menciona que la presencia de especies en este estatus (enlistadas en la NOM-059-ECOL) puede ser motivo suficiente para rechazar la manifestación de impacto ambiental...

Las (nueve) especies que se asignan al sitio Hidalgo no están confirmadas. Si una especie ya está designada como amenazada o en peligro de extinción, sus poblaciones restantes deben ser protegidas...

También se minimizó el hecho de que la zona federal de Texcoco está considerada como Área de Importancia para la Conservación de las Aves (AICA), que es prioritaria para la biología del país, que México es signatario de acuerdos internacionales para la protección de especies y que la región es parte de la Comisión Nacional de la Biodiversidad...<sup>23</sup>

Al conocerse la inconformidad de la bióloga universitaria y de las irregularidades de los estudios, el Gobierno del Distrito Federal y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, con el apoyo de todos los partidos representados en ella, entregaron un acuerdo en el que rechazan la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco. Los asambleístas apuntaron que ubicarlo en el ex lago sería un error histórico para la sustentabilidad de la ciudad de México y la zona metropolitana, pues se afectaría gravemente a sus habitantes en lo ecológico, en lo urbano, en lo social y en lo económico.

## **5.5 Lunes 22 de octubre de 2001**

Luego de 30 años de estudios, ¡por fin! Pedro Cerisola y Weber anunció la sede para la nueva terminal aeroportuaria:

De lo que se trataba era de elegir el sitio donde el nuevo aeropuerto internacional funcionar mejor, estorbara menos y costara también menos, por lo que se decidió que sea en Texcoco. La decisión se tomó con base en todos los estudios técnicos que se han hecho a lo largo de las últimas cuatro décadas por profesionales mexicanos y que por lo tanto, no se requiera la opinión de terceros (como propusieron los gobiernos de Hidalgo y del Distrito Federal), pues "esto no es un concurso de popularidades", dijo el titular del la SCT...<sup>24</sup>

Mencionó, que al inicio de la presente administración, se encontraron con que, después de años de análisis, no existían estudios sobre el efectos en la industria aérea, el turismo y la economía, así como del medio ambiente, las vialidades, la infraestructura urbana y la hidrología de los proyectos presentados. Por ello, en los últimos nueve meses el gobierno federal, mediante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a su vez apoyada en expertos en diversas instituciones y dependencias, se avocó a complementar los estudios.

Las investigaciones finalizaron la semana pasada y las conclusiones generales fueron: primero, que ambos sitios eran viables pues ninguno de los dos presenta problemas sin solución posible.

Segundo, que para una mayor confiabilidad en las operaciones de vuelo, una mayor economía de escala en el manejo de personal, equipo de vuelo,

<sup>23</sup> Idem.

<sup>24</sup> Mejía, A., "Será Texcoco sede de terminal alterna", en *El Universal*, 23 de octubre de 2001, p. 18.

**programación de itinerario y conexiones de pasajeros, es mejor tener una terminal integrada. En tercer lugar, tanto por inversión inicial como por costos de operación, económicamente también la mejor opción es Texcoco.**

A los opositores [gobierno de Hidalgo y del DF] de este proyecto se les convencerá a base de diálogo, aunque no presentaron argumentos para demostrar que su opción [Tizayuca] era mejor...

La primera piedra del nuevo aeropuerto se pondría hacia finales del próximo año o a principios del 2003, estimamos que las obras se llevarán entre tres y cinco años—todo depende de la disponibilidad de los recursos—. Con la terminal aérea en Texcoco, el AICM se tiraría y en su lugar quedarían un centro comercial, como el de Santa Fe, y otro ecológico, como el Parque de Chapultepec...<sup>24</sup>

**Ernesto Velasco León, director general de ASA, explicó que la inversión fluctuará entre mil 800 y dos mil 800 millones de dólares, de los cuales el gobierno federal sólo aportaría aproximadamente 25% y el resto serían recursos de la iniciativa privada.**

**Aarón Dychter, subsecretario de Transporte, informó que las empresas ICA, Gusta y Marnhos están interesadas en la construcción, así como también las compañías internacionales El Pacifico, British Airport y Frankfurt.**

**Al hablar sobre las obras de vialidad adicionales que se requieren en Texcoco, Dychter mencionó que se necesita hacer ampliaciones de cuatro kilómetros de la vía Peñón–Texcoco, así como realizar un acceso directo hacia la parte norte de la terminal.**

Al quitar el AICM, queda un espacio de 700 mil hectáreas para desarrollar algún proyecto, lo que permitirá abrir una obra de vialidad, rodearla de un bosque y en ese sentido en el centro de la urbanidad tener un tren ligero rápido que puede ayudar a mover gente... Por el momento no se tiene previsto un transporte masivo específico, sin embargo, es posible que surjan algunas alternativas para el desplazamiento del AICM a la nueva terminal...<sup>25</sup>

**En un comunicado, la Secretaría de la Reforma Agraria (SRA) informó que dos mil 63 hectáreas serán destinadas para la nueva terminal aérea y tres mil 328 para satisfacer requerimientos ecológicos. Asimismo, cita que Vicente Fox tiene contemplado indemnizar aproximadamente con 800 millones de pesos a los dueños de las cinco mil 391 hectáreas que se van a expropiar.**

## **5.5.1 Reacciones**

**Manuel Ángel Núñez Soto, gobernador de Hidalgo, aseguró que la autoridad federal nunca tomó realmente en consideración la propuesta de Tizayuca y que desde un principio mostró preferencia por el proyecto del Estado de México, ya que en 10 meses sólo tuvieron dos reuniones con las autoridades.**

<sup>24</sup> Muñoz, P., "Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto", en *La Jornada*, 23 de octubre de 2001, p. 20.

<sup>25</sup> Cano, A., "Aterrizaje en Texcoco el aeropuerto alterno", *El Financiero*, 23 de octubre de 2001, p. 26.

Es la formalización de una decisión tomada desde hace mucho tiempo, que se nos decía que no era así pero los hechos lo demuestran, y es sólo responsabilidad del gobierno federal...

Cómo fue posible que sólo se haya dado una conferencia de prensa de apenas diez minutos para presentar la determinación y donde no hubo preguntas...

Hubo poca transparencia en el proceso, yo me enteré de esta decisión por los medios de comunicación, cuando andaba de gira por el Valle del Mezquital...

Hay muchas dudas, porque en materia de costos se habló de una inversión de dos mil 800 millones de dólares, pero a ellos se debe agregar los dos mil 500 millones que costará cerrar el AICM...<sup>20</sup>

**Andrés Manuel López Obrador** anunció que pediría al gobierno federal revoque la decisión de construir el nuevo aeropuerto en el ex lago de Texcoco, porque está en riesgo la sustentabilidad de la ciudad.; y advirtió que si es necesario llevaría el asunto hasta la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN).

**Claudia Sheinbaum**, secretaria del Medio Ambiente del DF, sostuvo que de ninguna manera aceptaría el argumento de Pedro Cerisola, de que será inapelable esta resolución.

La supuesta consulta fue una farsa y ni siquiera hay estudios reales sobre las implementaciones ni estimados de cuánto costará cerrar el actual aeropuerto...<sup>21</sup>

En cuanto a los empresarios, **Ricardo Picard del Prado**, presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (**Canacintra**), no vio con buenos ojos que Texcoco haya sido elegido como la sede, pues ello significaría dejar en el rezago a estados que realmente necesitaban ese proyecto.

La decisión final se decidió por intereses políticos, el gobierno no tomó en cuenta que Tizayuca necesita de inversiones, debido a sus condiciones de retraso respecto a la modernidad; además Hidalgo ya había comprobado que era viable técnicamente...<sup>22</sup>

**Jorge Espina Reyes**, líder de la Confederación Patronal de la República Mexicana (**Coparmex**), subrayó que en estos momentos de recesión económica mundial es muy importante el anuncio de inversiones en México, pues con ello se pueden reactivar la economía y la generación de empleos.

**Luis Felipe Bravo Mena**, el presidente nacional de Acción Nacional, exteriorizó su respeto por la decisión tomada y pidió a la Secretaría de Desarrollo Social que se coordine con los gobiernos capitalino y mexiquense con el objeto de controlar el crecimiento urbano en la zona de Texcoco.

Mientras, legisladores y dirigentes locales del **PRD** y del **PVEM**, así como diputados del **PRI**, manifestaron su inconformidad por la decisión, y anunciaron que apoyarían todo tipo de movilizaciones en contra del nuevo proyecto.

<sup>20</sup> Howard, G., "Hubo preferencia por Texcoco desde el inicio", *El Universal*, 23 de octubre de 2001, p. 21'.

<sup>21</sup> Grujeda, Ella, "Pedirá GDF revocar decisión", *El Universal*, 23 de octubre de 2001, p. 21'.

<sup>22</sup> Becerril, "Decisión final divide a la iniciativa privada", *El Financiero*, 23 de octubre de 2001, p. 29.

El senador **Jesús Ortega** y el ecologista **Jorge Emilio González** enfatizaron que el gobierno federal no debió imponer su elección, que era indispensable realizar una verdadera consulta y que Cerisola tendría que ser llamado a comparecer ante el Congreso de la Unión.

En la Cámara de Diputados, líder de la fracción perredista **Martí Batres** anunció que realizaría manifestaciones no sólo de su partido sino también con los habitantes de la zona, así como de otras fuerzas políticas de la capital.

**Bernardo de la Garza**, coordinador parlamentario del PVEM, y el prsita **Omar Fayad**, coincidieron en criticar la asignación del gobierno federal y aseguraron que desde un principio se decidió por Texcoco, pero en un afán de taponar el *ojo al macho* la Secretaría de Comunicaciones llevó a cabo un falso proceso de consulta.<sup>28</sup>

## 5.5.2 Nunca hubo más opción que Texcoco

"No te metas en problemas", le recomendó **Julia Carabias** a **Victor Lichtinger** antes de dejar la Semarnat en noviembre de 2000, en referencia a la ubicación del nuevo aeropuerto de la ciudad de México. Luis Vera, asesor legal externo de Lichtinger, contó que en esa ocasión Carabias confió a su sucesor que la decisión del gobierno estaba tomada: era Texcoco.<sup>29</sup>

Después de por lo menos cuatro aplazamientos del anuncio, la Secretaría de Gobernación, a cargo de **Santiago Creel**, convocó a reuniones con los gobernadores de los estados de México, Hidalgo y del Distrito Federal para profundizar en el análisis técnico.

El 17 de octubre de 2001, **Ernesto Velasco León** encabezó una reunión sobre aspectos aeronáuticos en el espacio de diálogo que Creel presentó como mesas de trabajo y que al final se realizaron en sólo día y en 16 horas.

A Velasco lo apoyaron **Jorge Mandri**, gerente de estudios aeronáuticos y **Ricardo Tapia**, ex coordinador de Programas y Presupuestos en la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de México y hoy director adjunto de nuevos proyectos de ASA. Esa mañana, Mandri y Tapia fueron señalados por el gobierno de Hidalgo como promotores de Texcoco, por haber elaborado en 1995 el mismo proyecto para Ingenieros Civiles Asociados (ICA).

Antes de entrar a la reunión (salón Granada del hotel Nikko), Mandri dijo que para ASA el proyecto con mayor viabilidad aeronáutica era Texcoco, pero que faltaba que lo decidiera el alto mando. En un pasillo se encontraba **Gonzalo Martínez Ulloa**, otro asesor de Velasco León, y comentó que el aeropuerto en el que ASA

<sup>28</sup> Rodríguez, "Impugnará PRD la decisión: plantean frente de resistencia", *El Universal*, 23 de octubre de 2001, p. 22.

<sup>29</sup> Rodríguez, S., "Nunca hubo más opción que Texcoco", revista *Proceso* N. 1303, 21 de octubre de 2001, p. 20.

piensa tiene tres pistas de operaciones simultáneas y este sólo tenía cabida en ex lago.

En la reunión, el representante del gobierno del Estado de México, el piloto Carlos Smith, presentó el proyecto Texcoco mediante láminas que –según Luis Miguel Hernández, representante del gobierno de Hidalgo– compartió con María Larriba, miembro de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam), dependiente de la SCT.

A su vez, el diputado priista Jesús Orozco Alfaro, presidente en la reunión de la Comisión de Comunicaciones, remarcó que Velasco León defendió incondicionalmente el estudio de MITRE ya que proporcionaría una solución de largo plazo para el crecimiento del tránsito aéreo de la ciudad de México sin trastornos significativos a las aerolíneas y al público usuario.

Y se revelaron nuevos datos sobre aquella *secreta cena* que tuvieron Gerardo Cruickshank, director del Proyecto de Rescate Hidrológico Lago de Texcoco, y Ernesto Velasco León en abril de 2001. El ingeniero comentó:

Cerisola se convenció de que yo esté al frente del proyecto ambiental; él me lo ha dicho, y los del gobierno del Estado de México también...

Ya he tenido contacto con Arturo Montiel y con el titular de Comunicaciones...

No puedo decir la fecha. Me lo han comentado varias veces. Hemos platicado y Cerisola está de acuerdo. Pero no hay detalles. Yo tengo mi proyecto, para eso trabajo. Lo que quiero es que me den más recursos para fortalecer el desarrollo ambiental y hacer un parque nacional...

Cerisola comentó que el gobierno del DF miente al decir que el proyecto de rescate corre riesgos y que la capital se inundará con el nuevo aeropuerto. El Distrito Federal tiene intereses políticos, por eso dicen eso, sin saber...<sup>30</sup>

### **5.5.3 Desde hace 6 meses la SRA trabajaba en expropiación**

Mientras el secretario de Gobernación, Santiago Creel, anunciaba las mesas de trabajo que se realizarían con las partes tres partes involucradas en la construcción del nuevo aeropuerto, la *Secretaría de la Reforma Agraria* ya trabajaba en los proyectos de expropiación de terrenos en el Estado de México.

Seis meses antes de que se anunciara cuál sería la sede de la terminal aérea, las dependencias de Comunicaciones y Transportes, Reforma Agraria y de la Contraloría, preparaban los trámites para la expropiación de los terrenos de la zona del Caracol, en Texcoco.<sup>31</sup>

Las discusiones y mesas que siguieron después, ya no contaban; los representantes del Distrito Federal y de Hidalgo tenían razón cuando aseguraban

---

<sup>30</sup> Idem.

<sup>31</sup> Avilés, C., "Desde hace 6 meses la SRA trabajaba en expropiaciones". *El Financiero*, 25 de octubre de 2001, p. 40.

que la decisión ya estaba tomada y que sus opiniones no serían tomadas en cuenta y que su presencia simplemente era protocolaria.

Así fue como se gestó la construcción de un aeropuerto al que no se le puede negar que va a generar enormes ganancias y múltiples beneficios, pero se va a cimentar sobre lo que podría ser la ruina de miles de familias que habitan en los municipios de San Salvador Atenco, Texcoco y Chimalhuacán.

En los 19 decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, establecía que cada ejidatario recibiría 72 mil pesos por hectárea si su predio es de temporal y 250 mil si era de riego.

Las cifras indican que se trataba sólo de cuatro mil 365 ejidatarios, pero escondían que en cada predio habitaban en promedio hasta tres generaciones de una misma familia, lo que, en muchas ocasiones, significaba que vivían alrededor de diez familias en el terreno censado como propiedad reconocida de un solo ejidatario.

De acuerdo con los pobladores de San Salvador Atenco, donde se expropiarían diez de los 19 núcleos ejidales, la mayoría de los terrenos eran de temporal, dedicados exclusivamente a la producción de autoconsumo.

Esto significa que la mayoría recibiría sólo siete pesos por metro cuadrado de su propiedad. Los más afortunados serían los que tienen parcelas de riego, pues percibirían 25 pesos por metro cuadrado.

Según la titular de la Reforma Agraria, **María Teresa Herrera Tello**, la indemnización que se les daría les permitiría cambiar de trabajo y llevar a cabo otros que en un momento dado pueden ayudarles.

El aeropuerto les traerá oportunidades de empleo en muy diversas actividades; los ejidatarios tendrán la oportunidad de trabajar como taxistas o como albañiles. O bien, podrán capacitarse para ser empleados en las diferentes actividades que se van a generar en torno a la construcción de la terminal aérea...<sup>32</sup>

...

---

<sup>32</sup> Idem.

## CONCLUSIONES

La decisión todos la conocían; desde hace tiempo era un secreto a voces que la única opción para el gobierno siempre fue Texcoco, pero había que justificarla.

Ernesto Zedillo nunca quiso tratar ni involucrarse con los hombres fuertes del Estado de México, y aunque el definir la nueva sede del aeropuerto fue una de las propuestas más firmes de la SCT, durante todo su sexenio el presidente y su secretario de Comunicaciones, Ruiz Sacristán, sólo le dieron vueltas al asunto: el costo político era demasiado alto y ellos no tendrían ninguna ganancia a cambio.

Heredaron la decisión a Vicente Fox Quesada.

Al igual que Zedillo, Fox también se comprometió y giró instrucciones a su secretario de Comunicaciones y Transportes para trabajar inmediatamente; sin embargo, Pedro Cerisola y Weber aplicó un largo proceso de selección. Desde diciembre de 2000 hasta octubre de 2001, dejó correr infinidad de rumores, comentarios, descalificaciones, estudios a favor y en contra de Texcoco o de Tizayuca, y en fechas claves (como el 6 y 20 de marzo de 2001) daba a conocer su preferencia.

Durante la campaña presidencial, parecía que el equipo foxista simpatizaba con Hidalgo; pero al tomar posesión el panorama se fue nublando, provocando incertidumbre en el sector aeronáutico.

Varios analistas aseguraron que Pedro Cerisola buscaba *calentar* el tema para poder medir las repercusiones y así, controlar y sobre llevar los disgustos políticos y económicos que estas ocasionarían, y afectar lo menos posible la imagen *imparcialidad* del presidente.

En los diez meses del proceso, Vicente Fox visitó tres veces Hidalgo y en las tres ocasiones, se comprometió con los empresarios hidalguenses a decidir en este año la sede que mejor le convenga al país; en tanto que, sólo hubo una gira presidencial por el Estado de México y jamás tocó el tema.

Entonces, se entendía que el *bueno* era Tizayuca, sus promotores declaraban en todos que ya estaba hecho el negocio y sólo había que esperar la autorización oficial para comenzar a trabajar.

Cerisola no confirmaba ni negaba nada, por su parte Arturo Montiel movía su *poderosa* y *pesadísima* maquinaria gubernamental para dividir al sector aeronáutico y *compar*, dicen los columnistas, la opinión de los especialistas.

Muy seguro de lo que decía, Pedro Cerisola anunció en febrero que ya habían terminado unos estudios; su alegría lo traicionó el seis de marzo, cuando le confesó a José Gutiérrez Vivo, el su programa noticiario radiofónico matutino *Monitor*, que la sede sería en Texcoco.

El secretario nunca imaginó que esa sinceridad, posteriormente le traería varias descalificaciones y golpes de políticos muy duros; además de que Vicente Fox ante los inversionistas perdió confianza y credibilidad.

Por lo mismo, Cerisola prolongó la entrega de esos estudios hasta la tercera semana de marzo. Serio y sin explicaciones, dijo que Texcoco era el de mayor aprobación técnica-aeronáutica. El hombre de peso que avaló dichos estudios fue Fernando Flores, presidente de la Cámara Nacional de la Industria Aeronáutica.

La transparencia del proceso estaba en tela de juicio y, sobre todo los empresarios extranjeros (los que iban a poner la mayor cantidad de dinero en Tizayuca) comenzaron a atacar a Fox. Entonces el presidente tuvo que ordenar a Cerisola que agilizará los otros estudios en materia ambiental.

No obstante, el mandatario volvió a caer el *madrugete* de información, y a principios de mayo (cuando Cerisola todavía no se reponía de su *quemada* pública y no sabía a quien más *embarcar* para los otros estudios), Fox, nuevamente en *Monitor* de la mañana, comprometió a la SCT de entregar las conclusiones en junio.

Con el tiempo encima, Pedro Cerisola sólo se le ocurrió involucrar a la UNAM, para que limpiara un poco la imagen del tema y, a su vez la universidad involucró al Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) para que se entendiera que la evaluación si era seria y objetiva.

A marchas forzadas, en agosto se presentó dicha evaluación, donde se determinó que había un *empate técnico*, porque según, tanto Texcoco como Tizayuca tienen el mismo número de problemas para construir el nuevo aeropuerto. Es decir, la UNAM se también *lavó* las manos, sin embargo: ¿qué medio de comunicación se atrevería a cuestionar la imparcialidad de la máxima casa de estudios del país?

El panorama comenzaba a aclararse, no obstante, todavía no era propicio dar a conocer el veredicto final puesto que Vicente Fox era golpeado políticamente por otras cuestiones (la Reforma Hacendaria, gastos excesivos en el gabinete, crisis económica, desempleo e inseguridad). Por lo que recurrieron nuevamente dejar y dejar pasar los días, porque, como dicen los políticos: *no importan los periodicosos, los tiempos son los tiempos y entre más se prolongue la estocada, los golpes serán mejor respondidos o esquivados.*

Cerisola lo sabía y lo dijo a sus colaboradores más cercanos: "cualquiera que sea la decisión que se tome generará polémica y dejará gente insatisfecha".

Septiembre fue el mes decisivo, la prensa no hizo mucho escándalo por la poca importancia que le dio Fox en su informe, las piezas caían en los momentos acordados; para el día 25, en una reunión del gabinete, se autorizó el anuncio oficial de Texoco.

Ahora quedaba por definir la fecha, el lugar y si tenía que ser Fox o Cerisola el que lo comunicara. Al final se eligió que fuera el secretario y que lo hiciera desde el auditorio de la SCT y no en Los Pinos.

Sin embargo, cuando todo parecía resuelto, el gobierno Andrés Manuel López Obrador expresó públicamente su negativa al proyecto del Estado de México y logró que todos los partidos políticos del DF se unieran, incluyendo al PAN, para que rechazaran ese proyecto a finales del mes patrio.

La complicación adicional se produjo, el 6 de octubre, cuando el presidente Vicente Fox atestiguó la firma del Acuerdo Político Nacional entre todos los partidos políticos, que presuntamente conciliaría qué proyectos, como el de la Reforma Fiscal, pudieran recibir luz verde del Congreso. Los miembros del gabinete consideraron que ante tanta cordialidad, sería una pésima señal el anuncio de la nueva sede aeroportuario el primero de octubre, ya que iba a causar tanta polémica —empezando por el rechazo abierto del gobierno capitalino—, y mejor la pospusieron.

Con la idea de *bajarle* el tono al rechazo y reducir los costos políticos, Cerisola y compañía consideraron que era necesario que hubiera un trabajo de persuasión por parte de la Secretaría de Gobernación; fue así como Santiago Creel se involucró en el tema.

El 10 de octubre, Creel Miranda y Cerisola se reunieron con los representantes de Hidalgo y del Estado de México, no así con la del Distrito Federal porque al subsecretario, Ramón Huerta, se le olvidó enviar la invitación de Claudia Sheinbaum. Supuestamente, después de 16 horas de diálogo, todos estaban de acuerdo en la resolución final del gobierno.

Mentira. Los esfuerzos de Gobernación por evitar que el aeropuerto sirviera de campo de batalla política no funcionó; el mismo Vicente Fox *saboteó* la estrategia de sus colaboradores cuando anunció desde Alemania, el 9 de octubre, que el lunes 15 se daría a conocer su veredicto.

El ambiente se enrareció porque dicha declaración se realizó antes de que Creel se reuniera con los representantes: ¿cómo fue posible que el presidente, desde Europa, ya supiera dónde se iba a construir el nuevo aeropuerto cuando aquí, en México, sus secretarios de estado “objetivamente” apenas lo iban a platicar con los involucrados?

La impresión de la Opinión Pública fue que Gobernación sólo fue para legitimizar el proceso y para ganarle más tiempo al asunto.

Así, en aquella cita del 17 de octubre, los delegados de Hidalgo acudieron bajo protesta y acusaron a los funcionarios del gobierno federal de parcialidad hacia Texcoco.

A las primeras horas de día 18, con una rapidez increíble, la SCT ya tenía elaboradas las conclusiones de las consultas y todo estaba listo para que la decisión se diera a conocer. Los secretarios hubieran querido dar la nota cuando Fox ya estuviera en el país; sin embargo, las descalificaciones y los ataques del jefe capitalino ya eran incontrolables; por lo que determinaron decirlo el lunes 22 de octubre y afrontar las críticas y movilizaciones pronosticadas.

Antes de que se iniciara la rueda de prensa, el gobierno capitalino daba a conocer su rotundo rechazo, y desglosó los *negros* intereses del Ejecutivo y de los militantes del Grupo Atlacomulco. Entre los medios, sabíamos que la molestia principal de Andrés Manuel López Obrador era porque al construir sobre Texcoco, ya no se ampliaría el Basurero Ecológico y se cerraría el AICM, que es el gran generador de recursos para su administración.

El gobierno eligió la opción más económica y que desde el punto de vista aeronáutico implicaba menos costos, pero también la que más consecuencias tendrá en lo urbano y en lo ecológico, y de eso se colgará López Obrador para llevar hasta a la Suprema Corte de Justicia de la Nación la impugnación de esta medida.

Así las cosas, no hubo sorpresas.

¿Por qué tardaron más de 30 años en tomar la decisión, si desde el inicio sabían que iba hacer en el Estado de México?

¿Qué y cuánto recibieron a cambio los ex secretario y ex funcionarios de los cinco sexenios anteriores para haber alargado tanto la decisión?

A tres décadas de distancia, podemos ver que Andrés Caso Lombardo, Joaquín Gasca, Humberto Rodríguez, Fernando Lerdo de Tejada, Cesar Camacho Quiroz, Emilio Chauyffet, Carlos Ruiz Sacristán, han incrementado sus arcas y obtuvieron beneficios económicos, de puesto o de poder dentro del "sistema" o en el PRI.

La lealtad, el respaldo y el haber movido los dados de acuerdo a su conveniencia ha hecho que algunos como Alfredo Barandas, Arturo Montiel, Aarón Dychter o el propio Pedro Cerisola mantuvieran su puesto y que, tal vez en unos años, sean dueños de algunos negocios.

Sin embargo, como se ve: en el proceso de selección nunca fue importante lo técnico, porque esos estudios se tuvieron desde finales de los setenta; tampoco interesaba las repercusiones ambientales y sociales puesto que esas investigaciones se tenían desde los ochenta y después fueron manipuladas de acuerdo a los tiempos y actores políticos.

**Es más, desde la construcción del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, jamás fue trascendente para los gobiernos si operaba adecuadamente o tenía carencias; el Poder Ejecutivo, y en específico, el presidente en turno siempre actuó de acuerdo a su conveniencia.**

**En la hipótesis secundaria proyecté que: los políticos-empresarios del Estado de México utilizarían toda su maquinaria para que la balanza se inclinará por el ex lago de Texcoco.**

**Al analizar los propietarios de los terrenos del ex Vaso de Texcoco, encontramos los apellidos Del Valle, Bernardo Quintana, Hakim Aburto, Antonio Gutiérrez, Salim Nasta (yerno de Díaz Ordaz), Elías Ayud, Del Mazo, Slim y toda la dinastía de Hank González. Lo que afirma lo planteado.**

**¿Era necesario que el AICM llegara a su tope máximo para que el Ejecutivo tomara en serio la construcción de una nueva terminal aérea? O ¿Esperaron a que más empresarios nacionales se animaran a invertir en el megaproyecto?**

**Tizayuca sólo fue para desviar la atención, una alternativa fantasma, una opción muerta. Por más de seis años, tanto el ex gobernador Murillo Karma como el de ahora Núñez Soto buscaron el apoyo de empresarios y de políticos, pero el negocio del aeropuerto en el Estado de México se había pactado desde mucho tiempo atrás.**

**Qué importan los ejidatarios, los usuarios, la población; ninguno de ellos sabe (ni entienden) de las ganancias que se van a obtener con los comercios dentro y fuera del aeropuerto, sucursales bancarias, de las aerolíneas nacionales y extranjeras, restaurantes, hoteles, almacenes de ropa, zapatos, víveres, artesanías, joyería, etc.**

**Lo mismo que sucedió con el "Benito Juárez", en su inicio sólo era una arquitectura estorbosa, después fue la "caja chica" de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, y al final se convirtió en el negocio favorito de empresarios nacionales y ex funcionarios públicos.**

**Tardarán cinco años en terminar la primera fase del nuevo aeropuerto internacional, luego vendrán las remodelaciones y ampliaciones "necesarias" para dar mejor servicios; ¿o construir nuevos locales de comercio?**

**Aplicaran la mejor tecnología aeronáutica para sanear el suelo fangoso del ex lago, dejarán 15 mil hectáreas libres para que permanezcan y crezcan la flora y fauna que "llegaron después del AICM". Las aves "desviarán" sus rutas de llegada para no entorpecer las operaciones aeroportuarias (dicho por el mismo secretario en las conferencias posteriores al anuncio).**

**A pesa: de la protesta del gobierno capitalino, de las marchas de ejidatarios y simpatizantes del movimiento y de los juicios legales que se presentaron en la**

**Suprema Corte de Justicia; nada va hacer cambiar la decisión: Pedro Cerisola y Weber se alió con los hombres indicados y tiene en su poder un expediente muy bien armado para callar cualquier objeción o cuestionamiento sobre la legitimidad del proceso.**

**Al ser Vicente Fox presidente de otro partido político, y al haberle limpiado el camino para que las críticas no cayeran sobre su persona; lo dejó limpio políticamente.**

**Ganaron los del Estado de México. Sin embargo, en julio murió el líder mayor del grupo Atlacomulco, Carlos Hank González; pero su última petición ha sido cumplida.**

**Ahora, les queda a los mexiquenses, que diga al gobierno federal definir que proyecto arquitectónico les gusta más, con qué constructora se va afiar, a quién le van a dar la concesión, bajo qué parámetros y ... ¿ya tendrán bien delimitada la repartición de terrenos?**

**¿Quién será el accionista mayoritario? O ¿Será a partes iguales?**

**He presentado a lo largo de cinco capítulos la historia, las sedes, el proceso y la conclusión del mismo, para conocer al fin dónde edificarán el nuevo aeropuerto.**

**Espero mi material les sirva para futuras investigaciones, ese era otro de mis objetivos: crear un material útil para otros, de cual cualquier disciplina relacionada con el AICM.**

**Nota: Las imágenes que aparecen fueron reproducidas de las siguientes páginas de Internet: [www.aeromexico.com.mx](http://www.aeromexico.com.mx), [www.cdomex.gob.mx](http://www.cdomex.gob.mx), [www.hidalgo.gob.mx](http://www.hidalgo.gob.mx), [www.df.gob.mx](http://www.df.gob.mx), [www.gfarojl.com.mx](http://www.gfarojl.com.mx), [www.reforma.com](http://www.reforma.com), [www.jornada.unam.mx](http://www.jornada.unam.mx), [www.el-universal.com.mx](http://www.el-universal.com.mx).**

**♦♦♦**

## APÉNDICE

Como había indicado, mi investigación la concluí el 22 de octubre de 2001, fecha en la que el gobierno anunció la sede asignada para el nuevo aeropuerto; sin embargo, al año siguiente, por las protestas y manifestaciones de los ejidatarios del municipio de San Salvador Atenco, dicha decisión fue cancelada por el propio presidente Vicente Fox.

Brevemente resumo la cronología de esos hechos y su desenlace:

### **Diez meses de lucha**

Después de informar que el nuevo aeropuerto se construiría en Texcoco, también se anunció que se expropiarían 5 millones 393 mil hectáreas en los municipios de Texcoco, Chimalhuacán y Atenco. Por esa superficie, el gobierno federal debería pagar 534 millones 374 mil 391 pesos –los terrenos de temporal se valoraron en 72 mil pesos y los de riego en 250 mil–, cantidad que se dividiría entre 4 mil 375 ejidatarios.

De esas 5.3 millones de hectáreas, 2 millones 63 mil 20 serán destinadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y 3 millones 328 mil para la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, de acuerdo con lo publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 22 de octubre de 2001.

Y mientras en los círculos empresariales y periodísticos se asimilaba la autoritaria decisión, sorpresivamente alrededor de 30 mil ejidatarios de Atenco y Texcoco se manifestaron ante la Subprocuraduría del Estado de México para exigir la suspensión de la ejecución del decreto presidencial de expropiación.

Para el 4 de diciembre, el Gobierno del DF y el de Texcoco interpusieron ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) controversias constitucionales. En enero del 2002, por primera vez, los ejidatarios marcharon a Toluca, donde exigieron al gobernador Arturo Montiel la revocación del decreto; sin embargo, no recibieron la respuesta deseada y por el contrario, la Procuraduría de estatal solicitó cinco órdenes de captura contra presuntos responsables de actos delictivos cometidos durante la manifestación.

En febrero, cerca de 500 ejidatarios, con machetes, palos y piedras, intentan llegar a Los Pinos para que el presidente, Vicente Fox, aceptara dialogar con ellos; pero los granaderos les impiden el paso antes de llegar a Chivatito. Entonces, ante la negación de debatir, optaron los pobladores por manifestarse todos los días, cerrar carreteras y plantarse a las afueras de la Secretaría de Gobernación, Comunicaciones y en la plancha del Zócalo capitalino hasta que se las autoridades se dignaran a escucharlos.

Por ello, en varias ocasiones, tuvo que actuar la fuerza pública y, las escenas de violencia en vez parar el movimiento, sólo provocó que la sociedad civil simpatizara con los campesinos, que les dieran la razón y así, inmovilizaron al gobierno para que actuara con dureza e hiciera valer la ley.



El 11 de julio, un enfrentamiento entre ejidatarios de San Salvador Atenco y elementos de la Policía estatal provocó una crisis que rebasó al gobierno mexicano.

La presión aumentó con la detención de líderes y la retención de funcionarios del gobierno estatal por parte de los campesinos inconformes. La tensión amainó tres días después, una vez que las partes dejaron en libertad a presos y rehenes. El diálogo entre ejidatarios y el gobierno federal se dio atropelladamente ya que los ejidatarios insistieron en que no venderían sus tierras a ningún precio.

El viernes 12 de julio, elementos de la Policía Federal Preventiva arribaron a la zona de Texcoco y San Salvador Atenco, cerca de donde ejidatarios que se oponen a la construcción. El martes 16, el Procurador capitalino Bernardo Bátiz dijo que no habrá ningún problema en que los campesinos porten sus machetes durante las manifestaciones que realizarían del Ángel de la Independencia al Zócalo; el sentido norte-sur de la carretera Texcoco-Lechería aún se encontraba cerrado en una extensión de siete metros.



Por fin, después de cinco meses de violencia, de lucha y de intransigencia de las dos partes, el 1 de agosto, el presidente Vicente Fox Quesada anunció que, debido al rechazo de la comunidades ejidales se cancelaba el proyecto

aerportuario y por lo tanto, quedaban sin efecto los decretos de expropiación de las hectáreas donde se planeaba construir.

De esta forma, por un anuncio anticipado e inconsciente, por una tramitología lenta y por una pésima negociación; la construcción de la nueva terminal aérea volverá a archivarse y nuevamente se delegara la responsabilidad a la próxima administración federal.

La idea de un nuevo aeropuerto tiene más de 30 años: ¿qué es lo que esperan las autoridades para actuar? ¿debemos esperar a que suceda una tragedia para que se responsabilicen? ¿cuánto tiempo más debe pasar para que veamos la megaconstrucción aeroportuaria de América Latina?

...

# ÍNDICE DE CUADROS

Capítulo I: La aviación mexicana: el olvido y el oportunismo de los ... poderosos

Cuadro 1, Población total según unidades territoriales básicas. Anales del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).....21

Capítulo II: Lago de Texcoco: paraíso o industria

Cuadro 2, Los límites de Texcoco. Secretaría de Finanzas y Planeación, III GECEM (1993). Atlas General del Estado de México. Toluca, México.....37

Cuadro 3, Plan de Desarrollo Municipal. Extraído de la página [www.edomexico.gob.mx/se/imamunic/imatexr2.gif](http://www.edomexico.gob.mx/se/imamunic/imatexr2.gif)., elaborada por el INEGI.....38

Cuadro 4, Residuos sólidos en Texcoco, : Secretaría de Ecología.....40

Capítulo III: Tizayuca: Oportunidad de desarrollo o marginación

Cuadro 5: Servicios básicos en Tizayuca y Zapotlán de Juárez.....58

Capítulo IV: Hacia dónde irá el aeropuerto alterno

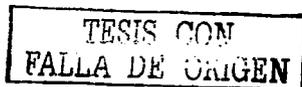
Cuadro 6: Comparativo entre Texcoco y Tizayuca. El Departamento de Comunicación Social de la SCT.....97

Capítulo V: Los criterios para la decisión federal

Cuadro 7: Impactos estimados para el 2020 de Texcoco y Tizayuca. Iconografía de José Tepezano, El Universal.....105

Cuadro 8: Riesgos y Vulnerabilidad. Datos del estudio PUMA.....106

Cuadro 9: Las resoluciones ambientales y ecológicas de Semarnat.....107



# BIBLIOGRAFÍA Y HEMEROGRAFÍA

Capítulo I: La aviación mexicana: el olvido y el oportunismo de los ... poderosos

ARELLANO RODRÍGUEZ, Agustín. 20 años de Servicios a la Navegación, México, Ed. SCT, 1999.

DE MARÍA Y CAMPOS, Armando. La navegación aérea en México, México, Ediciones Populares, 1994.

CARRANZA C., Emilio. Resumen histórico de la Aeronavegación, del globo Montgolfier al supersónico Concorde de nuestros días, México, Ed. B Costa-AMIC, 1976.

VILLELA JR, José. Pioneros de la Aviación Mexicana, México, Ediciones Colofón, 1964.

DELGADO DE CANTÚ, Gloria. Historia de México 2, México, Ed. Alambra Mexicana, 1994.

IBARRA V., JULIO. La aeronáutica civil mexicana-programa 1965-1970, México, Ed. SCT, 1970.

PÉREZ Y BOURAS, JORGE, Aeronáutica Civil Mexicana, México, Ed. SCOP, 1952.

TOVAR DE ARECHEDERRA, Isabel (compilación). Macrópolis mexicana, ensayos sobre la ciudad de México, México, Ed. CNCA, U. Iberoamericana y DDF, 1994.

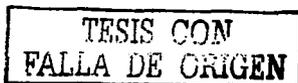
SCHTEINGARIT, Martha (coordinadora). Espacio y Vivienda de la ciudad de México, México, Ed. El Colegio de México, 1991.

ESPINOSA, Enrique; Ciudad de México, desarrollo urbano, México, Ed. El Colegio de México, 1985.

GONZÁLEZ CASANOVA, Pablo. México hoy, México, Ed. Siglo XXI, 1998.

VÁZQUEZ C., Pedro. Aeropuertos y Servicios Auxiliares II, México, Ed. ASA, 1975.

CRUICKSHANK G., Gerardo. Proyecto Lago de Texcoco, rescate hidroecológico, México, Ed. CNA y SARH, 1994.



ESPINOSA, Enrique. Ciudad de México, una visión de la modernización, México, Ed. FCE, 1994.

SOSA DE LA VEGA, Manuel. La Compañía Mexicana de Aviación 1965-1970, México, Ed. SCT, 1970.

ECHEVERRÍA, Sergio. Guía aérea de México y Centroamérica, México, revista mensual editada por el AICM, 1968 a 1980.

OMAHÑA, Salvador; Historia de Tizayuca, México, monografía de la Biblioteca Pública Municipal "Lic. Jorge Rojo Lugo" de Tizayuca, 2000.

SHERER, Julio. "*Hakim prospero a la sombra de Caso Lombardo*", revista semanal PROCESO, 22 de septiembre de 1966.

CHÁVEZ, Sandra, "Buscan sacar del aeropuerto al Grupo Hakim", en La Jornada, 24 de septiembre de 1996, p. 35.

CARDOSO, Victor; "*Convenio tras convenio*", en La Jornada, 24 de septiembre de 1996, p.33.

CHÁVEZ, Sandra; "*Planea Hakim construir un aeropuerto en Texcoco*", en La Jornada, 3 de abril de 1996, p. 28.

CARDOSO, Victor; "*A consulta pública los proyectos Texcoco y Tizayuca*", en La Jornada, 3 de noviembre de 1996, p. 35.

CARDOSO, Victor; "*Cancelar la relación, meta de ASA: Grupo Hakim*", en La Jornada, 25 de septiembre de 1996, p. 32.

CHÁVEZ, Sandra; "*ASA: se respetará el convenio con Hakim*", en La Jornada, 26 de septiembre de 1996, p. 29.

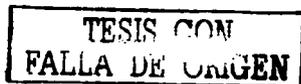
CARDOSO, Victor; "*Guerra de intereses sobre el aeropuerto del D.F.*", en La Jornada, 30 de noviembre de 1996, p. 33.

CARDOSO, Victor; "*Política, no técnica, la pugna aeroportuaria*", en La Jornada, 3 de noviembre de 1996, p. 29.

CELIS, Dario; "*Los mexiquense y el aeropuerto alterno*", columna Corporativo, en El Financiero, 5 de abril de 1999, p. 15.

MARES, Marco Antonio; "*Artillería pesada mexiquense, para ganar el aeropuerto*", en Radio-Fórmula, 13 de febrero de 2001.

REBOLLO, Horacio; "*Aeropuerto 6, gobierno 0*", columna Mesa de Negocios, en El Financiero, 14 de abril de 2000, p. 20.



## Capítulo II: Lago de Texcoco: paraíso o industria

ARREOLA, José; "*Piden reubicar aeropuerto*", en El Universal, 23 de noviembre de 2000, p. 1b.

CHÁVEZ, Víctor; "*Confusión oficial por el nuevo aeropuerto*", en El Financiero, 6 de marzo de 2001, p. 22.

PÉREZ, Carmen; "*Adelanta Cerisola viabilidad de un aeropuerto en Texcoco*", en La Jornada, 21 de marzo de 2001, p. 17.

CRUICKSHANK, Gerardo; Proyecto Lago de Texcoco, Rescate hidroecológico, México, SARH y CNA, 1995, p. 11.

GONZÁLEZ, Ángeles; "*Las inundaciones*", artículo en La Jornada, 7 de noviembre de 1999, p. 35.

GUTIÉRREZ, Francisco; "*Valle de México, cada vez más peligroso e inhabitable*", en Excélsior, 9 de febrero de 2001, p.p. y 11.

PAVÓN, Carolina; "*Se oponen vecinos a tener aeropuerto*", en Reforma, 5 de marzo de 2001, p. 1cd.

MÉNDEZ, Emilio; "*Inicia Montiel ofensiva para construir el AIM en Texcoco*", de La Jornada, 4 de abril de 2001, p. 34.

BECERRA, Jeannette; "*La pugna por el nuevo aeropuerto*", en la revista semanal Milenio, 26 de marzo de 2001, p. 36.

CERÓN, Rogelio; "*No al aeropuerto en Texcoco*", reportaje de la revista DOBLECES, Sin Vuelta, 3 de noviembre de 1996, p. 5.

GONZÁLEZ, Francisco; "*Texcoco: vida o muerte*", artículo en La Jornada 12 de noviembre de 1998, p. 42.

LARA, Mauricio; "*El pulmón ignorado*", reportaje en El Universal, 1 de mayo de 2000, p. 14a.

MORA, Teresa; "*En beneficio de 20 millones de personas*", en la revista semanal Siempre!, 7 de febrero de 2001, p. 65.

ELIZALDE, Tomás; "*La fauna silvestre en Texcoco no es impedimento para un aeropuerto*", en La Jornada, 9 de mayo de 2001, p. 36.

JIMÉNEZ, Rogelio; "*Polémica por el nuevo aeropuerto*", en El Universal, 22 de mayo de 2001, p. 12b.

RODRÍGUEZ, Sandra; *"El desalojo"*, reportaje especial de la pág. Web: [www.proceso.com.mx](http://www.proceso.com.mx).

LIRA, Carmen; *"El gobierno desdigna el daño ecológico que causaría Texcoco"*, en La Jornada, 31 de marzo de 2001, p. 36.

MARES, Marco; *"La moneda esta en el aire"*, comentario en Cúpula Empresarial, Radio Fórmula, 22 de marzo de 2001.

ORTÍZ, Sandra; *"Desde enero de 2000, la SCT optó por Texcoco"*, revista PROCESO, N. 1275, 8 de abril de 2001, p. 36.

### Capítulo III: Tizayuca: Oportunidad de desarrollo o marginación

OLIVARES, Beatriz; *"Primeras conclusiones sobre el aeropuerto, este mes"*, en Ovaciones, 9 de febrero de 2001, p. 5.

SÁNCHEZ, Manuel; *"Tizayuca, la mejor opción, señala Núñez Soto"*, en Crónica, 15 de febrero de 2001, p. 12.

PÉREZ, Claudia; *"Adelanta Cerisola viabilidad de un aeropuerto en Texcoco"*, en La Jornada, 21 de febrero de 2000, p. 17.

OMANA, Salvador, Historia de Tizayuca, México, monografía de la Biblioteca Pública Municipal "Lic. Jorge Rojo Lugo" de Tizayuca, 2000, p. 4.

ORTÍZ, Sandra. y RODRÍGUEZ, Sandra; *"Aeropuerto en Tizayuca"*, reportaje especial de la pág. Web: [www.preceso.com.mx](http://www.preceso.com.mx)

CANO, David; *"Tizayuca o Texcoco, sitios para reubicar aeropuerto"*, en El Universal, 29 de febrero de 2000, p. 4.

RESTREPO, Iván; *"Dónde aterrizar un nuevo aeropuerto para la ciudad de México"*, suplemento mensual Ecología, en La Jornada, 6 de junio de 2000, Año 7, No. 86, p. 2.

SÁNCHEZ, Valeria; *"PRD y PAN, por la terminal de Tizayuca"*, columna Poder y Dinero, del El Herald, 6 de abril de 2000, p. 1f.

YUSTE, José; *"Entra a la Cámara la decisión del aeropuerto"*, columna Activo Empresarial, de Crónica, 12 de abril de 2000, p. 25.

CELIS, Darío; *"Va el aeropuerto a Tizayuca"*, columna Corporativo, en El Financiero, 4 de julio de 2000, p. 32.

YAMASHIRO, Celina; *"Expertos en aeronáutica inclinan la balanza a favor de Texcoco"*, en El Financiero, 21 de marzo de 2001, p. 17.

WITVRUN, A.; *"Desestima Núñez Soto que Texcoco sea lo más viable"*, en El Financiero, 22 de marzo de 2001, p. 20.

CALDERON, Laura; *"Tizayuca, locomotora para el tren suburbano"*, en El Financiero, 30 de marzo de 2001, p. 20.

GONZÁLEZ, Víctor; *"Fustigan diputados a ASA por caos aeroportuario; exigen solución"*, en El Financiero, 30 de marzo de 2001, p. 20.

LÓPEZ, Arturo; *"Tizayuca acelera el paso para obtener la victoria"*, en El Economista, 30 de marzo de 2001, p. 18

YUSTE, José., *"Secodam entra a la discusión del aeropuerto"*, en Radio-Fórmula, 24 de mayo de 2001.

GONZÁLEZ, Francisco; *"Responde Hidalgo a Montiel"*, en Mileniodiario, 5 de abril de 2001, p. 34.

BECERRA, Jeannette; *"La pugna por el nuevo aeropuerto"*, reportaje, revista semanal MILENIO, No. 184, 36 de marzo de 2001, p. 36.

CÁRDENAS, Rogelio; *"Tizayuca acelera el paso para obtener la victoria"*, en El Financiero, 20 de abril de 2001, p. 18.

CÁRDENAS, Rogelio; *"Emitirá AMLO recomendación sobre el aeropuerto"*, en El Financiero, 22 de marzo de 2001, p. 20.

LIRA, Carmen; *"Es inviable el aeropuerto en Texcoco"*, en La Jornada, 21 de mayo de 2001, p. 35

MONGE, Raúl y RODRÍGUEZ Sandra, *"Posición oficial de López Obrador: no a Texcoco"*, revista semanal PROCESO, No. 1281, 20 de mayo de 2001, p. 30.

LIRA, Carmen; *"Dice Montiel desconocer postura del GDF sobre terminal"*, en La Jornada, 22 de mayo de 2001, p. 34.

Agencia NOTIMEX, *"Cuestionable viabilidad de un puerto aéreo en Tizayuca"*, en , 19 de marzo de 2001, p. 42.

PAVÓN, Carolina; *"Rechaza ALDF preferencia por Tizayuca"*, en Reforma, 2 de julio de 2001, p. 1c.

MEJÍA, Alberto; *"Empresarios apoyan a Tizayuca"*, en El Universal, 6 de julio de 2001, p. 4.

YUSTE, José; *"Tizayuca va, aunque sea nacional"* en Radio-Fórmula, 12 de julio de 2001.

MARES, Marco Antonio; *"La moneda esta en el aire"*, comentario en Cúpula Empresarial, Radio Fórmula, 22 de marzo de 2001.

#### Capitulo IV: Hacia dónde irá el aeropuerto alternativo

YUSTE, José; *"Cananero analiza a Toluca para vuelos internacionales"*, en Radio-Fórmula, 28 de febrero de 2001

ARREOLA, José; *"Proyectan nuevo aeropuerto"*, en El Universal, 15 de enero de 2001, p. 11b.

YAMASHIRO, Celina; *"Surgen nuevas opciones para el aeropuerto alternativo"*, en El Financiero, 24 de mayo de 2001, p. 25.

CAMACHO, Carlos; *"Sin sustento, las opciones de Querétaro y Morelos"*, en La Jornada, 31 de mayo de 2001, p. 37.

MIRANDA, Juana; *"Busca Morelos aeropuerto"*, en El Universal, 5 de junio de 2001, p. 10.

YAMASHIRO, Celina; *"Utopía, el Aeropuerto Alterno en Morelos: Académicos"*, en El Financiero, 7 de junio de 2001, p. 22.

ESPÍNDOLA, Jorge; *"No se hagan bolas, Morelos es el bueno"*, en El Financiero, 13 de julio de 2001, p. 24.

MARES, Marco Antonio; *"Tizayuca o Texcoco, la moneda está en el aire"*, en Radio-Fórmula, 23 de julio de 2001.

CANO, David; *"Proyecto de nuevo aeropuerto"*, en El Universal, 15 de enero de 2001, p. 4b.

GONZÁLEZ, Francisco; *"Texcoco: vida o muerte"*, artículo en La Jornada 12 de noviembre de 1998, p.48.

GONZÁLEZ, Víctor; *"Llega al Legislativo pugna por el aeropuerto alternativo"*, en El Financiero, 12 de marzo de 2001, p. 54.

YAMASHIRO, Celina; *"Desempolvan plan de los ochentas para ampliar el aeropuerto"*, en El Financiero, 5 de febrero de 2001, p. 18.

YAMASHIRO, Celina; *"Plan emergente para el AICM"*, en El Financiero, 10 de julio de 2001, p. 20.

MEZA, Juan Carlos; *"Desecha la SCT construir una tercera pista en el aeropuerto"*, en Ovociones, 23 de julio de 2001, p. 6.

PÁRAMO, David; *"Descontrol en SCT en materia de aviación"*, en Radio-Fórmula, 23 de marzo de 2001.

YAMASHIRO, Celina; *"Enormes pérdidas en el AICM"*, en El Financiero, 25 de marzo de 2001, p. 23.

PÁRAMO, D., *"Una luz de esperanza aterrizó en el AICM"*, en Radio-Fórmula, 28 de marzo de 2001.

YAMASHIRO, Celina; *"Por ley, las aerolíneas deben asumir las pérdidas: Cánovas"*, 29 de marzo de 2001, p. 26.

GONZÁLEZ, Víctor; *"Fustigan diputados a ASA por caos aeroportuario"*, en El Financiero, 30 de marzo de 2001, p. 20.

RODRÍGUEZ, Sandra; *"Dinero bueno al malo"*, reportaje especial de la página Web: www.proceso.com.mx

VLADIMIR, Omar; *"Aeropuerto alterno"*, en Reforma, 8 de junio de 2001, p. 1cd.

LÓPEZ, Aurora; *"Frustran relleno sanitario del GDF"*, en El Financiero, 23 de octubre de 2001, p. 26.

Agencia NOTIMEX; *"Excesivos gastos publicitarios en la guerra por el nuevo aeropuerto"*, en El Financiero, 14 de agosto de 2001, p. 22.

#### Capítulo V: Los criterios para la decisión federal

BALTAZAR, *"Mentiras no vencerán argumentos contra Texcoco: AMLO"*, en La Jornada, 5 de octubre de 2001, p. 42.

ROMERO, *"Construir en Texcoco tendrá un costo político muy alto"*, en La Jornada, 6 de octubre de 2001, p. 43.

URRUTIA, Angélica; *"SG no mediará más sobre el aeropuerto"*, en La Jornada, 19 de octubre de 2001, p. 51.

RANGEL, José., *"Texcoco, con recursos del AICM"*, en Mileniodiario, 6 de marzo de 2001, p. 32.

ORTIZ, Sandra; *"Tizayuca o Texcoco"*, en la página Web: www.proceso.com.mx/especiales.

GUILLÉN, Guillermo., "*En aeropuerto, empate técnico*", en El Universal, 9 de agosto de 2001, p. principal.

ORTÍZ Sandra y RODRÍGUEZ Sandra; "*Desde enero de 2000, la SCT optó por Texcoco*", en PROCESO N. 1275, 8 de abril de 2001, p. 36.

RODRÍGUEZ, Sandra; "*El gobierno mexiquense oculta datos*", en PROCESO N. 1281, 20 de mayo de 2001, p. 32.

ORTÍZ, Sandra y RODRÍGUEZ Sandra; "*Hank González se suma a la campaña pro Texcoco*", en PROCESO N. 1289, 15 de julio de 2001, p. 30.

RODRÍGUEZ, Sandra; "*Texcoco, menos problemático que Tizayuca: Semamaf*", reportaje de la página Web: [www.proceso.com/especiales](http://www.proceso.com/especiales)

CHÁVEZ, Víctor; "*En riesgo, construcción del aeropuerto alterno: Lichtinger*", en El Financiero, 19 de septiembre de 2001, p. 32.

ORTÍZ, Sandra., "*Irregularidades sospechosas en el informe del PUMA*", en PROCESO N. 1299, 23 de septiembre de 2001, p. 20.

CANO, Alberto; "*Aterrizó en Texcoco el aeropuerto alterno*", en El Financiero, 23 de octubre de 2001, p. 26.

MEJÍA, Arturo; "*Será Texcoco sede de terminal alterna*", en El Universal, 23 de octubre de 2001, p. 18.

MUÑOZ, Pedro; "*Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto*", en La Jornada, 23 de octubre de 2001, p. 20.

HOWARD, G., "*Hubo preferencia por Texcoco desde el inicio*", en El Universal, 23 de octubre de 2001, p. 21.

GRAJEDA, Ella; "*Pedirá GDF revocar decisión*", en El Universal, 23 de octubre de 2001, p. 21.

BECERRIL, "*Decisión final divide a la iniciativa privada*", en El Financiero, 23 de octubre de 2001, p. 29.

GRAJEDA, Ella; "*Impugnará PRD la decisión; plantean frente de resistencia*", en El Universal, 23 de octubre de 2001, p. 22.

RODRÍGUEZ, Sandra; "*Nunca hubo más opción que Texcoco*", revista PROCESO N. 1303, 21 de octubre de 2001, p. 20.

AVILÉS, Carolina., "*Desde hace 6 meses la SRA trabajaba en expropiaciones*", en El Financiero, 25 de octubre de 2001, p. 40.