

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO



FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN

**La creación de infraestructura aeroportuaria en
México: de la expansión económica al neoliberalismo,
1940-2014**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA EN
ECONOMÍA**

P R E S E N T A

María Teresa Vázquez López

**ASESOR DE TESIS:
LIC. ROMÁN MORENO SOTO**

**Ciudad Nezahualcóyotl, Estado de México
Enero 2023**





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

“Investigación realizada gracias al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) de la UNAM “IN400116. *Las infraestructuras públicas de México desde la expansión económica a la reforma estructural, 1940-1990. Un enfoque histórico interdisciplinario*” a cargo del Dr. Guillermo Guajardo Soto, Investigador Titular C. de Tiempo Completo Definitivo en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México. Agradezco a la DGAPA-UNAM la beca recibida.



Dedicatorias

A mi padre: Por su cariño, por el apoyo que me ha brindado en todos estos años y por ser una fuente de fortaleza inagotable.

A mi madre: Por su cariño, dedicación y por ser un gran ejemplo para mí, porque toda una vida no alcanza para retribuírselo.

A mis hermanos: Por su apoyo, cariño y porque siempre puedo contar con ellos.

Al Prof. Román Moreno: Por ser mi mentor, por su apoyo incondicional en esta trayectoria, por su paciencia, su amistad y por darme un panorama completo de la ciencia económica.

A mis compañeros de lucha: por darme la oportunidad de alzar la voz ante las injusticias.

A todas las personas que luchan día con día por una nueva oportunidad, que a pesar del cansancio no se rinden, a ellos, que son los pilares de la sociedad, los que son menospreciados, insultados y olvidados por aquellos que tienen el poder y aún más por los que olvidamos que venimos de ahí.

“Nosotros no somos mitos del pasado, ni del presente, sino que somos pueblos activos. Mientras que haya un indio vivo en cualquier rincón de América y del mundo, hay un brillo de esperanza y un pensamiento original.”

Rigoberta Manchú

POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU

ÍNDICE GENERAL

PRÓLOGO	7
1.INTRODUCCIÓN	9
Capitulo. 1 Las infraestructuras como parte del desarrollo económico de México y América Latina	16
1.1 La infraestructura como condición general de la producción	17
1.2 infraestructura aérea como eje modal, planeación y desarrollo urbano	18
1.2.1 Reconfiguración capitalista del territorio y los megaproyectos aeroportuarios... 21	
1.3 El papel de las infraestructuras en América Latina	23
1.3.1 Colombia	29
1.3.2. Chile.....	32
1.3.3 Paraguay.....	34
Capítulo 2. La creación de infraestructura Aeroportuaria en México: expansión económica, 1940-1968	38
2.1 Los inicios de la infraestructura aeroportuaria como eje modal para el transporte de carga y pasajeros	39
2.1.1 La aviación y el auge petrolero	41
2.1.2 La industria aeroportuaria en el cardenismo	44
2.1.4 Los inicios de la expansión de la industria aérea y la demanda de infraestructura	47
2.2.2. El impacto de la segunda guerra mundial en la industria aeroportuaria.....	51
2.3 La construcción de nuevos aeropuertos nacionales	58
2.4.1 Inversión extranjera, punto clave para el desarrollo de infraestructura aérea	63
2.4.3. El estallido de la huelga de pilotos	67
2.4.4 La nueva planeación para el desarrollo	69
2.4.5 Huelga de ASPA.....	71
2.4.6. Implementación del Programa Nacional de Aviación Civil y sus beneficios	73
2.5. 1968: Movimiento estudiantil, las olimpiadas y los problemas del aeropuerto	75
2.5.1La infraestructura de México durante las olimpiadas.....	76
Capítulo 3 Infraestructura Aeroportuaria en el Neoliberalismo y el anuncio del NAIM: 1970-2014	81
3.1. Crisis petrolera y los problemas estructurales en la aviación.....	82
3.1.1 Los problemas del AICM	83
3.2 Crecimiento poblacional, nuevas inversiones y tecnología para los aeropuertos	89
3.2.2.La función del AICM durante el Terremoto de 1985	94

3.2.3. Los altibajos de 1988 y su impacto en la industria aeroportuaria.....	95
3.2.4. Huelga y Privatización de Aeroméxico.....	99
3.3 La llegada de los 90's: crisis y privatización.....	100
3.3.1 El TLCAN: inversión, privatización y modernización de Aeropuertos Nacionales	102
3.4 Siglo XXI: Nuevas oportunidades para los proyectos de Infraestructura aérea	108
3.5 Anuncio del nuevo Aeropuerto	117
3.6 Evaluación del proyecto NAICM.....	120
3.6.1 El NAICM y los problemas al medio ambiente.....	124
3.7 Opinión pública.....	129
CONCLUSIONES.....	134
EPILOGO	140
ANEXOS	142
Apéndice A. Entrevistas.....	142
Apéndice B.: Periódicos.....	162
Apéndice C. Tablas y Mapas.....	168
Referencias consultadas.....	173

PRÓLOGO

*“Cada pedazo de esta tierra es sagrado para mi pueblo,
cada aguja brillante de pino, cada grano
de arena de las riberas de los ríos,
cada gota de rocío entre las sombras de los bosques,
cada claro en la arboleda y el zumbido de cada insecto
son sagrados en la memoria y tradiciones de mi pueblo.
La savia que recorre el cuerpo de los árboles
lleva consigo los recuerdos del hombre piel roja.”*

*Carta del Gran Jefe Seattle, de la tribu de los Swamish,
a Franklin Pierce presidente de los Estados Unidos de América.*

La elaboración de un trabajo de investigación es todo un reto, es disciplinarse para cumplir en tiempo y forma, conocer y dominar las publicaciones previas de lo que se ha dicho sobre él, y tener la capacidad de concentrarlo todo junto al discurso propio, de tal manera que cuando alguna persona lo lea pueda obtener de este, alguna aportación por pequeña que sea. Si bien, puede sonar complicado, considero que como estudiantes y futuros profesionistas es lo mejor que podemos aportar.

Dentro de este proceso, la elección del tema es lo más complicado, por ser el que definirá la línea que se debe de llevar la investigación, en mi caso, el tema surge a partir de la invitación a participar en el proyecto PAPIIT, *“Las infraestructuras públicas de México desde la expansión económica a la reforma estructural, 1940-1990. Un enfoque histórico interdisciplinario”* a cargo del Dr. Guillermo Guajardo Soto en colaboración con el Lic. Román Moreno Soto, en él se hablaba del impacto y la importancia de las infraestructuras públicas a través de los años en la economía mexicana, así, el trabajo emana como una pequeña bifurcación del proyecto principal.

Se dice, que el que no conoce su historia está propenso a repetirla, es así que, el presente trabajo, está destinado a desarrollar bajo un enfoque histórico-económico los hechos que dieron paso a la ejecución del llamado “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, (NAICM)”, megaproyecto que surge a raíz del crecimiento de las aerolíneas y la demanda de las mismas, enfrentándose a un proceso largo de evaluación para poder ser aprobado, que terminó siendo revocada

por las implicaciones que trajo consigo al contemplar la zona del lago de Texcoco y municipios aledaños para su construcción.

Surgen entonces los siguientes cuestionamientos, ¿Por qué tanto alboroto por un nuevo aeropuerto?, ¿Qué dio paso al proyecto? ¿Quienes creyeron que Texcoco era la mejor opción? ¿Cómo nos perjudica?, ¿Por qué los habitantes de Atenco no se equivocaron en defender sus tierras?

Incluso algunos sectores de la sociedad lo llamarán “El proyecto de la muerte”, sin embargo el ¿por qué? es un cuestionamiento que se presentó en los pensamientos de la mayor parte de la población, es verdad que el presente trabajo no es el único, ni tampoco es el mejor, pero pretende dar un panorama sobre este tema desde la perspectiva histórica, para muchos puede ser un relato más, sin embargo su finalidad es demostrar los disturbios que se presentaron en torno a la construcción del nuevo aeropuerto y en defensa de aquellos que luchan por sus derechos, por sus tierras y por un trato digno, aquellos que en lugar de sentarse a escribir, deciden tomar las armas para ser escuchados, aun sabiendo las consecuencias que les traerá, porque ellos son los verdaderos dueños de la tierra.

Chimalhuacán, Estado de México, Enero 2023

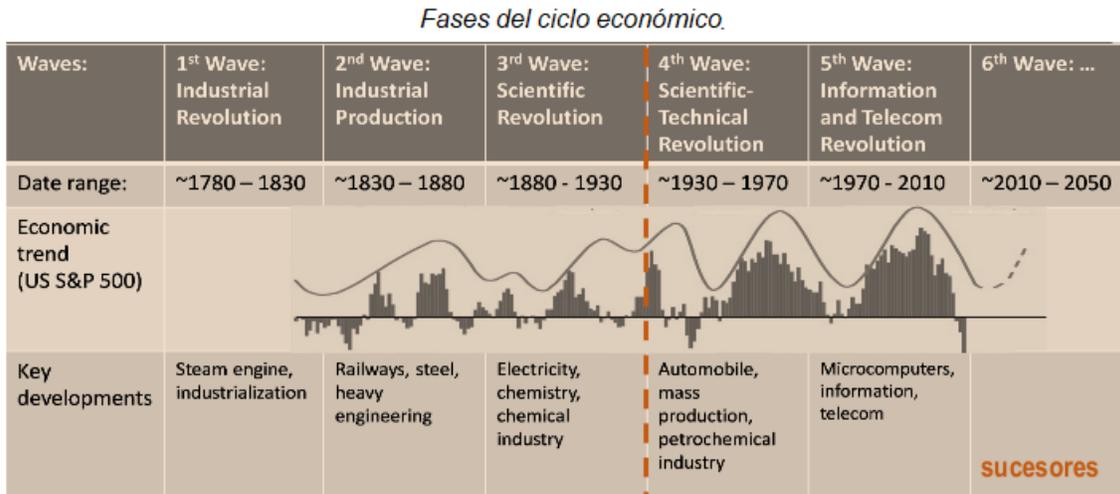
1. INTRODUCCIÓN

Los megaproyectos se empezaron a vislumbrar como eje prioritario del desarrollo, aquellos que darían estabilidad y crecimiento a la economía del país, inmersos en el neoliberalismo, donde la movilidad de mercancías y el consumo han aumentado día con día, la demanda de infraestructura se ha vuelto cada vez más visible, la prioridad de evaluar el beneficio y las implicaciones de este tipo de proyectos se queda solo en conjeturas dadas por el mismo gobierno que al ser transmitidos por los medios de comunicación, para la mayoría de las personas suenan emblemáticos y soñados, cuando la realidad de los que si son afectados, es diferente.

A lo largo de la historia, las infraestructuras de transportes han atravesado por distintas innovaciones tecnológicas demandando grandes inversiones de capital, pasando por diversas fases permitiéndoles adaptarse a los requerimientos de la época, entre estas etapas en donde se da un crecimiento económico se encuentran las llamadas revoluciones industriales, tecnológicas y científicas, que son la transición de las funciones manuales a la automatización facilitando la producción de mercancías y haciendo más fácil la movilidad de éstas, de acuerdo con los ciclos económicos largos de Kondratiev¹, cada fase tiene cuatro estadios: recuperación, expansión, desaceleración y recesión, en la fase de recuperación donde se reaniman las actividades económicas, aparecen nuevas tecnologías o mejoras que permiten un aumento en la producción, en la fase de expansión, estas tecnologías amplían su demanda captando para ello mayor inversión de capital, en la desaceleración se produce un agotamiento en el incremento de la producción y ventas, por lo que la inversión baja y las innovaciones tecnológicas comienzan a tener problemas, exigiendo actualizaciones, por último en la fase de recesión cuando el crecimiento de la economía es negativa, estas innovaciones se vuelven insuficientes e incluso obsoletas, requiriendo adaptaciones o la creación de innovaciones que cubran las nuevas necesidades, comenzando el ciclo de nuevo.

¹ Sandoval Ramírez, Luis, *Los ciclos económicos largos de Kondratiev*, ensayo, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México 2004, p. 4

Figura 1



Fuente: Recuperado de ponencia (2020), Dra. Arq. María Alejandra Saus.

Estos ciclos o revoluciones tecnológicas se dan en grandes periodos de tiempo, (50 años según Kondratiev²) observados en la imagen anterior, teniendo un impacto en el desarrollo, a través de las redes de transporte, surgieron nuevas oportunidades para la gestión de la producción, el consumo y la distribución, así como una mayor eficiencia en la movilidad de los pasajeros.

Figura 2

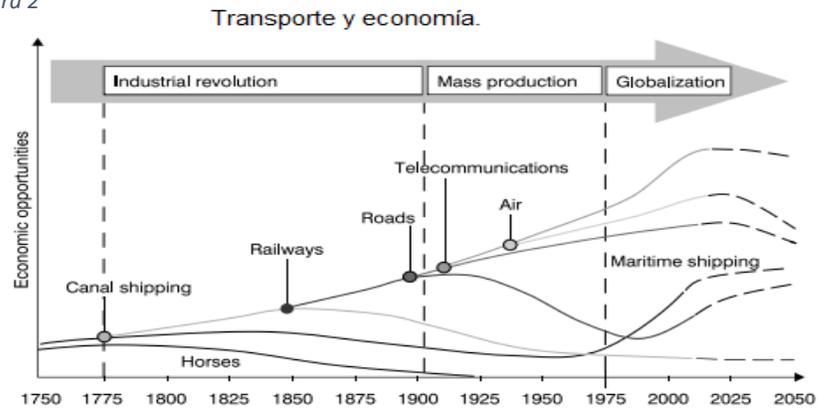


Figure 7.1 Cumulative modal contribution to economic opportunities

Source: Adapted from HOP Associates (2005) "Time, mobility and economic growth".

Fuente: Recuperado de Rodrigue, Jean-Paul, *The Geography of Transport Systems*, 3ra. Edition, Routledge, New York 2013, p. 246.

² Ibid, pp.4

El desarrollo del transporte junto al crecimiento y mejoramiento de la infraestructura se ha desarrollado a la par con las etapas de la sociedad humana, permitiendo cubrir las necesidades de movilidad que se van requiriendo.³

A finales de la década de los treinta del siglo XX, con la transición al modelo de sustitución de importaciones y los cambios provenientes de éste, en México, hicieron más evidente la necesidad de invertir en infraestructura que contribuyera a favorecer y sostener los cambios del nuevo contexto de la Economía Mundial, es por ello que a partir de 1940 se llevó adelante la implementación del Plan de industrialización, que traería como resultado una gran expansión económica, siendo necesario una fuerte inversión por parte del Estado.

La demanda externa detonada por la Segunda Guerra Mundial en esos años impulsó la actividad manufacturera, la expansión industrial aumentó a través del crecimiento de las exportaciones y esto a su vez, requería proyectos de infraestructura que pudieran dar sostén a estas demandas, la construcción de un aeropuerto con la capacidad suficiente para el transporte aéreo de carga y de pasajeros, convirtiéndose en el nuevo vector de las dinámicas de acumulación capitalista.

Durante el sexenio del presidente Enrique Peña Nieto (2012-2018), el discurso político, se orientó a mejorar el plan de desarrollo e impulsar el crecimiento económico, considerando la inversión en la infraestructura una pieza clave para incrementar la competitividad, señalado en el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, surgiendo el proyecto de creación del Nuevo Aeropuerto internacional de la ciudad de México (NAICM), entre los argumentos para su construcción se mencionó la capacidad del aeropuerto Benito Juárez, la cual no abastecía necesidades requeridas, este nuevo proyecto pretendía aumentar la capacidad de pasajeros y de carga, con una infraestructura sólida y segura, ayudando en la

³Rodrigue, Jean-Paul, *The Geography of Transport Systems*, 3ra. Edition, Routledge, New York 2013, p. 246.

creación de nuevos empleos, tanto en su construcción como en el momento de operar, que beneficiaría al crecimiento del país.

El tema de la construcción de infraestructura aeroportuaria no es nuevo, sin embargo ha sido poco abordado en el campo de la ciencia económica, en particular su relevancia histórica dentro de la transición de los modelos económicos, dándole mayor peso desde la economía urbana, al estudio del desplazamiento de la población y los problemas en cuestión de distribución de agua y electricidad a los residentes de sus alrededores, tal es el caso de algunos trabajos de economistas como Gustavo Andrés Lipovich⁴, otros desde el punto de vista financiero, han abocado al estudio de las cuestiones de la entrada de divisas por el pago del servicio de líneas aéreas, demanda por traslado de ciudad a ciudad, optimización de comercio y la privatización que ha tenido este sector como lo plantea Víctor Valdés y José Carlos Ramírez en un artículo publicado en la revista *Economía mexicana* en el 2011⁵.

Mientras, que los sociólogos han centrado su investigación desde la afectación social y daños al medio ambiente, David Delgados, lo aborda con el tema *“Impactos en el tejido social y el medio natural de la región Atenco-Texcoco: repercusiones del NAICM”*⁶; por su parte, los de ciencias políticas se han concentrado en todas las cuestiones legales y las políticas que permitieron la construcción de aeropuertos, y por otro lado la ingeniería, principalmente del Instituto Politécnico Nacional (IPN), han estudiado la forma de fortalecer la aviación en cuestión de su maquinaria y capacidad de carga como lo plantea Fernando Aceves Olvera, José González y Jesús Velázquez en su tesis de licenciatura titulada *“Propuesta para establecer nodos con la infraestructura aeroportuaria para impulsar el desarrollo de la carga aérea en México”*.⁷

⁴ Lipovich, Gustavo Andrés, “Los casos de movilización social relacionados con la intensificación de los impactos negativos de la relación aeropuerto-ciudad y su incidencia de la planificación aeroportuaria en la planificación urbana”, Tesis de maestría, Maestría en Economía Urbana. Universidad Torcuato Di Tella, Argentina, 2009.

⁵ Valdés, Víctor y Ramírez, José Carlos, “Una evaluación sobre la desregulación del mercado de aerolíneas en México” en *Economía mexicana* nueva época, vol. XX, núm. 1, primer semestre de 2011. pp. 5-35.

⁶ Delgados Viveros David, “Impactos en el tejido social y el medio natural de la región Atenco- Texcoco: repercusiones del NAICM”, en Artículos y Ensayos de Sociología Rural, Universidad Autónoma de Chapingo, México, Año 10, Núm. 19, enero-junio 2015

⁷ Aceves Olvera Fernando, González José y Velázquez Jesús, *“Propuesta para establecer nodos con la infraestructura aeroportuaria para impulsar el desarrollo de la carga aérea en México”*, tesis

Por ello es importante el estudio del desarrollo de la infraestructura aérea desde el punto de vista histórico-económico pues es una visión que pocos han tocado, además de comprobar ¿cuál ha sido su importancia como un medio de transporte fundamental para la economía del país? y ¿sí la inversión hacia el nuevo aeropuerto traería beneficios?

De esta forma, el presente trabajo tiene como objetivo principal analizar las políticas y planes realizados en torno a la infraestructura aeroportuaria y su impacto en la economía mexicana durante el periodo de 1940-2014, los cuales cubren desde la expansión económica de la década de los cuarenta hasta el modelo neoliberal, poniendo especial atención al desarrollo de los proyectos en específico para el aeropuerto internacional de la ciudad de México.

Como objetivos particulares se plantea:

- Conocer la implementación de las nuevas líneas aéreas y su demanda, a través de datos históricos.
- Evaluar el impacto de la infraestructura Aeroportuaria en el crecimiento económico del país.
- Describir la política pública alrededor del proyecto para un nuevo aeropuerto en la ciudad de México.
- Analizar el megaproyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

El proyecto tentativo del NAICM fue presentado por el presidente Vicente Fox en el 2001, sin embargo no se concretó, fue hasta el sexenio de Enrique Peña Nieto quien en el 2014 anunció de manera oficial la construcción del megaproyecto que se ubicaría en la zona del Lago de Texcoco, dando cabida a los siguientes cuestionamientos: ¿De verdad fue un proyecto pensado en las necesidades presentadas durante su sexenio?, ¿El terreno escogido para ello fue el más idóneo?

¿No se había considerado una expansión antes, y si la había por qué no se consolidó?

La hipótesis de la que partiremos será la siguiente: “La inversión en proyectos de infraestructuras de transporte se han convertido en un punto clave para la acumulación capitalista, debido a que el modelo neoliberal pasa por ciclos de auge y recesión, en los cuales requiere de las innovaciones tecnológicas y mejoras en la movilidad para las mercancías, conduciendo a la implementación de megaproyectos férreos, carreteros, marítimos y de aviación, que estén acorde a los requerimientos del ciclo o la época por la que se está transitando y así poder cubrir con la demanda, de esta necesidad nace el proyecto del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México (NAICM) situado en el Lago de Texcoco, mismo que trajo problemas del tipo social, político y ecológico, que no se habían contemplado de manera puntual, haciendo que la localización no fuera la más viable y llevándolo a su cancelación”.

Para la presente investigación me basaré en los siguientes métodos y enfoques:

- Método Analítico: Dar a conocer a través de datos cuantitativos la perspectiva del crecimiento y desarrollo económico desde 1940 al 2014 en el financiamiento de la infraestructura aeroportuaria en México.
- Método Deductivo: Dar a conocer las reformas, normas y planes realizados para la creación del proyecto de los Aeropuertos.
- Enfoque Objetivo: buscar el mejoramiento de las líneas aéreas y las fallas de la implementación de las políticas públicas en su financiamiento.
- Enfoque Dinámico: Buscar las alternativas de proyecto para el nuevo Aeropuerto

El primer capítulo del presente trabajo tiene como objetivo enfatizar la importancia de las infraestructuras como megaproyectos urbanos, así como su importancia en la urbanización y desarrollo económico en México y América Latina, específicamente la infraestructura aeroportuaria, que surgen a partir de la necesidad de cubrir con las demandas propias del sistema, así como mencionar algunos

países latinoamericanos que optaron por la construcción de infraestructura aeroportuaria y el impacto que tuvieron estos proyectos en su desarrollo económico.

El capítulo dos tiene como objetivo relatarnos el proceso de creación de infraestructuras aeroportuarias en México durante el periodo de la expansión económica 1940-1968, donde se da el auge de los proyectos de aeropuertos nacionales, entre ellos se construye el aeropuerto Benito Juárez, además de mencionar las implicaciones y demandas de la época para con estos proyectos.

Culminando en el tercer capítulo, partiendo de la inmersión en el sistema sustitutivo de importaciones, la demanda de las aerolíneas y la urgencia de resolver los problemas, dan paso al megaproyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México NAICM, cerrando el capítulo y al mismo tiempo el trabajo con una pequeña evaluación de este proyecto.

“Vuelvo hacia todos lados y miro el llano.
 Tanta y tamaña tierra para nada.
 Se le resbalan a uno los ojos al no encontrar
 cosa que los detenga. Sólo unas cuantas lagartijas salen
 a asomar la cabeza por encima de sus agujeros,
 y luego que sienten la taterna del sol
 corren a esconderse en la sombrita de una piedra”.

Juan Rulfo
El llano en llamas

Capitulo. 1 Las infraestructuras como parte del desarrollo económico de México y América Latina

En el primer apartado se presentará la definición de las infraestructuras, así como la de los megaproyectos, la importancia que han tenido en la planeación y desarrollo urbano, específicamente las infraestructuras aeroportuarias.

Se mencionará como en el periodo del modelo de sustitución de importaciones, se requirió la construcción de infraestructuras para el rápido acceso a las mercancías nacionales e internacionales, convirtiendo a los megaproyectos, para las economías, punto central de desarrollo, representando procesos de inversión de capital público y privado, para la creación o la mejora de la infraestructura física de una región determinada, además de que la transformación a largo plazo de las actividades productivas requieren cambios en el uso de la tierra y los derechos de propiedad sobre la misma, impactando en la explotación en gran escala de los recursos naturales.

México y el resto de los países latinoamericanos no estuvieron fuera de este sistema, adoptando la creación de estos proyectos para el crecimiento de la economía, por ello, se aludirá a la importancia que han tomado en la economía mexicana y latinoamericana formando parte de su desarrollo, centrando el estudio en los aeropuertos, evaluándolos desde la perspectiva teórica marxista, al final se mencionará la forma en que la infraestructura aeroportuaria ha impactado en la economía de Colombia, Paraguay y Chile, tomándolos como casos particulares.

1.1 La infraestructura como condición general de la producción

Las infraestructuras pueden ser definidas como las estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía. Los diferentes componentes de la infraestructura existen ya sea en el sector público o privado, dependiendo de su adquisición, administración y regulación (compartido con el sector gubernamental/privado según sea la propiedad y la gestión, en algunos casos) La infraestructura puede ser física o social⁸:

- La infraestructura física constituye instalaciones públicas que unen partes de la ciudad y proporcionan los servicios básicos que la urbe necesita para el funcionamiento, como la red de caminos y servicios públicos.
- La infraestructura social y económica incluye facilidades tales como hospitales, parques y jardines, centros comunitarios, librerías, entretenimiento e instalaciones para hacer compras, y edificios educativos.

Un aeropuerto es un área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.

Por otro lado, según la Real Academia de la Lengua Española un sistema aeroportuario es una infraestructura del transporte aéreo donde comienza y termina el vuelo y donde se produce el intercambio con otros modos de transporte, principalmente con el transporte carretero. Contiene un conjunto de edificios, instalaciones y equipos que permiten⁹:

- El aterrizaje, despegue y movimiento en tierra de aeronaves, atendiendo a su estacionamiento, servicio y mantenimiento.
- El embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y carga.

⁸International Strategy for Disaster Reduction, "Infraestructura", Documento de apoyo, Cumbre Kobe-Japón 2008, p. 2.

⁹ Real Academia de la Lengua Española. Disponible en: <http://www.rae.es/rae.html>. Consultado en diciembre, 2017.

Gustavo Garza en su libro "Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción"¹⁰ nos menciona que:

"[...] la construcción exponencial de ciudades y megaurbes, así como un conjunto de renglones infraestructurales de transporte, energéticos, comunicaciones, hidráulicos, entre los más relevantes. Al inicio de la segunda década del siglo XXI revisten tal magnitud que han transformado la faz del planeta, dando lugar a una época geológica denominada Antropoceno"¹¹.

Sin embargo, más allá de las afectaciones, se han manejado como prioritarias para la planeación, el desarrollo urbano y para el crecimiento económico de los países, en 2010 se contemplaban 43,973¹² aeropuertos en el mundo, México ocupaba el tercer lugar con 4.1% contando con 1,819, de los cuales 44 son internacionales.

1.2 infraestructura aérea como eje modal, planeación y desarrollo urbano

El auge de las conexiones comerciales internacionales y el crecimiento del país han determinado que se utilice, con mayor intensidad, el transporte aéreo, dentro de la nueva economía global, la infraestructura aeroportuaria ha adquirido un carácter estratégico, en tanto que determina la competitividad de las ciudades grandes y medianas como centros de negocios y/o turísticos, sin embargo, para que esto pudiera ser posible, nuestro país atravesó por distintas etapas a lo largo de su historia, modificando sus relaciones políticas, económicas y sociales, considerando la demanda de nuevas formas de transporte que le permitieran conectarse de forma rápida y segura, de manera nacional e internacionalmente, de este modo la dinámica comercial y de traslado de personas beneficia la economía del país y del mundo. Así lo menciona el geógrafo Ángel Bassols:

El volumen actual que ha alcanzado el consumo y la producción no hubiera sido posible sin el fabuloso desarrollo conseguido de los medios de

¹⁰ Garza, Gustavo, *Teoría de las condiciones generales de la producción*, 1a. ed., México: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, 2013, p. 18.

¹¹ El término Antropoceno se ha creado para designar las repercusiones que tienen en el clima y la biodiversidad tanto la rápida acumulación de gases de efecto de invernadero como los daños irreversibles ocasionados por el consumo excesivo de recursos naturales.

¹² Garza, *Teoría de las ...*, op. cit., p. 109.

transporte y vías de comunicación. Para el buen funcionamiento de las economías mundiales, el movimiento de las mercancías es tan importante como el flujo sanguíneo para el cuerpo humano. En lo que a nosotros respecta la comunicación y el transporte de la gente nos interesa en tanto en cuanto afecten de alguna manera al flujo de mercancías.¹³

El tema de las infraestructuras cobra relevancia a partir de la inserción en el modelo de sustitución de importaciones, sin embargo, este ya era pensado por los economistas clásicos, quienes mencionaban que las instalaciones y construcciones de caminos y ciudades beneficiarían al comercio, además de incentivar la oferta laboral, mencionando su importancia como base para el desarrollo y la planeación urbana.

Desde la perspectiva marxista, se sostiene que dentro de la sociedad la infraestructura es la base material que determina la estructura, el desarrollo y el cambio social, incluye las fuerzas productivas y las relaciones de producción. Puede ser también todo el conjunto de elementos físicos y materiales. De ella depende la superestructura o el conjunto de elementos de la vida social, como, por ejemplo: las formas jurídicas, políticas, artísticas, filosóficas y religiosas de un momento histórico concreto¹⁴, para la construcción de infraestructuras es necesario el despojo, apropiarse de las tierras donde serán establecidos los proyectos sin considerar a los habitantes o el medio natural, la acumulación de capital dada por los altos mandos, quienes son los beneficiados por estas obras, empleando mano de obra barata para su fin, así mismo considera a las mercancías el núcleo del modo de producción capitalista, la oferta y demanda de las mismas será el sostén de los llamados megaproyectos.

Por otra parte, el modelo keynesiano plantea las bases de la “*Teoría del consumo*”¹⁵ y afirma que una economía debe enfocarse en el desarrollo, para esto necesita concentrarse en la demanda global, estimulando el consumo, la inversión, el

¹³ Bassols Batalla, Ángel, *Geografía económica de México, teoría, fenómenos generales, análisis regional*, 4ª. Edición, Trillas, México 1980 p.167.

¹⁴ Marx, Karl, *Prólogo de la Contribución a la crítica de la economía política*, 1859, consultado en https://pensaryhacer.files.wordpress.com/2008/06/contribucion_a_la_critica_de_la_economia_politica.pdf

¹⁵ Maynard Keynes, John, *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1983.

gasto público y las exportaciones netas, uno de los requerimientos para poder lograrlo es bajar los impuestos, de tal modo que las mercancías al ser liberadas de un costo extra comenzarían a ser más atractivos hacia los compradores, entonces al existir una libre movilidad de los artículos, dentro del desarrollo, se incluye una planeación de infraestructura, que ayude al desplazamiento eficaz, constituyendo así nuevas fuentes de empleo.

Por la posición geográfica que ocupa México, se conecta con diversos países de todos los continentes, contando con 11 mil 500 kilómetros de costa, riqueza turística y recursos naturales, es un lugar atractivo para las inversiones extranjeras y la consolidación de proyectos económicos, para ello es necesario contar con una infraestructura debidamente planeada que sea capaz de cubrir las necesidades que el mercado requiere.¹⁶ Como afirmará Richard Cantillon “El transporte de los productos que constituyen sus rentas, a ciudades lejanas, no les permitirá vivir con holgura en dichas ciudades”¹⁷.

Algunos expertos en el tema mencionan la relevancia e impacto de las infraestructuras en la economía de un país, entre las regiones económicas que manifiestan la importancia de la infraestructura, encontramos a la Unión Europea, donde España se distinguía por abordarlo desde la época de los ochenta del siglo pasado para su análisis, autores como el Ing. Carlos López A. y al urbanista Guines mencionan:

La implantación de infraestructuras de transporte produce un impacto que puede condicionar el desarrollo regional, el planeamiento urbano y el medio ambiente, impacto que es necesario evaluar [...]...mediante una consideración contable de flujos de producción e ingresos generados, por otro lado, el impacto alcanzado o alcanzable.¹⁸

El disponer de unas redes adecuadas de transporte, energía, saneamiento y depuración de agua, telecomunicaciones, etc., es sin duda un requisito imprescindible para el funcionamiento de una economía moderna, la discusión

¹⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes; *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006*; México, 2001, p. 96.

¹⁷ Cantillon, Richard, *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 20

¹⁸ López Asio, Carlos. “Análisis de la evaluación de los efectos indirectos del impacto de una infraestructura de transporte en el desarrollo regional” en *Revista de obras públicas*, España, febrero de 1982, p. 107.

sobre la contribución de las infraestructuras no se sitúa en este punto, sino en el grado en que la dotación del capital público explica el crecimiento económico, y en consecuencia, acerca de qué papel le corresponde a la inversión en infraestructuras en la política económica¹⁹

Mencionan entonces que la infraestructura es fundamental para el crecimiento de un país, para ello se tiene que considerar una buena planeación y el impacto que genera en la zona, es decir si es benéfica para gran parte de la población a la que es destinada y a su vez se consideran los impactos ambientales y de riesgo que la obra pudiera provocar, así mismo Simon Kuznets en su libro *Hacia una política del crecimiento económico (Toward a Theory of Economic Growth)*²⁰, argumenta que el proceso de crecimiento económico generalmente supone cambios estructurales de siendo el más notable es la urbanización planeada de manera estratégica, años después Paul Bairoch en su artículo *Ciudades y desarrollo económico (Cities and Economic Development)*²¹ señala que antes de la revolución industrial, solo pudieron urbanizarse las civilizaciones que lograron generar excedentes agrícolas y crear redes de transporte para su comercio, en otras palabras el proyecto urbano debe de estar ligado a la red de transportes, los cuales le darán el impulso para la comercialización y a su vez al desarrollo.

1.2.1 Reconfiguración capitalista del territorio y los megaproyectos aeroportuarios

El modo de producción capitalista ha traído procesos de desigualdad, reflejados en el desarrollo urbano, convirtiendo a la metrópolis en centros estratégicos para la reproducción del capital, mientras que a las orillas se les conoce como anillos de pobreza, las ciudades se convierten en los escenarios idóneos para la instalación de grandes obras, los llamados megaproyectos.

¹⁹ De Rus, Guines. "Infraestructuras y crecimiento" en *Infrastructure: what can the economists say?*, España, universidad de las palmas, 2000, pp.3

²⁰ Kuznets Simon, *Toward a Theory of Economic Growth*, 1968, paper consultado en <http://www.eh.net/?s=Modern+Economic+Growth%3A+Rate>

²¹ Paul Bairoch en *Cities and Economic Development*, consultado en: https://books.google.com.mx/books?hl=es&lr=&id=Cg7JYZO_nEMC&oi=fnd&pg=PR13&dq=Paul+Bairoch+en+Cities+and+Economic+Development&ots=plkwAUR5jR&sig=oXaQIPjldlynYRPZIBmErMyrW7M&redir_esc=y#v=onepage&q=Paul%20Bairoch%20en%20Cities%20and%20Economic%20Development&f=false

Los megaproyectos son definidos como construcciones monumentales, impulsadas en la mayoría de los casos por iniciativa gubernamental, destinados a canalizar hacia la empresa privada los beneficios de la recuperación del entorno urbano donde se construyen dichos proyectos, así lo menciona Díaz Orueta²², la implementación de estos proyectos, se vuelven necesarios gracias a la demanda creada por el modelo neoliberal de la acumulación.²³

Los proyectos urbanos no son solo las obras materiales sino también, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad, se realizan las políticas de reconstrucción, planteadas mediante los Planes de Desarrollo referente a cada país.

Estas obras se vuelven prioritarias en los países del primer mundo, en cuyo caso, la evolución de dichos proyectos compone el impacto social, económico, ambiental y político, ya que afectan al conjunto de los espacios metropolitanos en los que se inscriben. De este modo aparecen nuevos patrones de reestructuración socio territorial que responden a la adaptación de las ciudades al proceso de globalización económica.

La migración de la población rural hacia zonas urbanas, debido al rezago en infraestructura, falta de servicios básicos (agua, educación y salud) y el bajo desarrollo de actividades productivas que permitan mejorar el nivel de vida. El congestionamiento de las ciudades ha rebasado la capacidad instalada de su infraestructura, lo que eleva el costo de provisión de servicios y agudiza problemáticas como la movilidad de las personas. Para lograr una disminución en la brecha económico-social es indispensable atender aspectos fundamentales, tal

²² Díaz Orueta, Fernando, "El impacto de los megaproyectos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación" en Estudios *Demográficos y Urbanos*, México, El Colegio de México, vol. 24, núm. 1, enero-abril, 2009, pp. 193-218.

²³ *Un modelo neoliberal de acumulación es un recorte espacio-temporal del proceso de reproducción ampliada del capital, que se observa en la identificación de relaciones sociales ligadas a tres núcleos constitutivos de políticas económicas, variables económicas y fracciones de clase, las cuales presentan tanto regularidad a lo largo del período de estudio, así como un orden de prelación que evidencia las características propias del modelo en cuestión.* Definición tomada de <http://sedici.unlp.edu.ar/>

es el caso de la infraestructura y el crecimiento regional, una infraestructura bien articulada en conjunto, permitirá aprovechar lo que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), denomina el “Capital territorial”, que se conforma por todos los recursos naturales, humanos y económicos propios de las distintas regiones, elemento fundamental para que cada territorio pueda transformarse en beneficio de sus habitantes, resulta importante una infraestructura, planeada y dirigida a un desarrollo regional que logre disminuir las brechas entre una región rural y una urbana.²⁴

La recuperación de estos proyectos no es exclusivo de los países del primer mundo, ya que, responden a las necesidades de la globalización, volviéndose ejes primordiales de las nuevas políticas de reestructuración involucrando en ello al Estado, el sector privado y algunos grupos sociales, políticos y económicos, el término megaproyecto urbano, se utiliza para referirse a dos tipos de intervenciones, por un lado aquellas construcciones dotados de simbolismos (museos, universidades, bibliotecas, etc.), por el otro, se tienen las que precisan utilizar contenido más complejos de financiamiento que fortalecen una estrecha colaboración por parte del sector público y el privado²⁵, dentro de los megaproyectos, se considera la edificación de aeropuertos, ya que ellos son fundamentales para la comunicación entre naciones y requieren para su construcción una fuerte inversión de capital.

1.3 El papel de las infraestructuras en América Latina

La historia económica de los países de América Latina en gran parte ha estado moldeada por las infraestructuras y sistemas socio técnicos de transporte para sus economías de exportación y mercados internos.

[...] en Latinoamérica, se expresaron en un modelo de acumulación basado en el mercado mundial, en la apertura irrestricta al capital trasnacional; e la

²⁴ Hernández Quintana, Arturo Alberto, *Comisión de infraestructura, órgano legislativo clave para potenciar el desarrollo en México*, México, Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 2014, (Tesis de Licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública), pp.36-40.

²⁵ Lungo, Mario, “Grandes proyectos urbanos, una visión general” en *Revista digital URBAN@ 2005*, Venezuela, Facultad de arquitectura y urbanismo, Universidad de Venezuela , vol. 10, núm. 37 , 2005, consultado en http://190.169.94.12/ojs/index.php/rev_urb/article/view/5583

desregulación del capital y del trabajo; en las privatizaciones (incluso de la información); en la limitación de la soberanía estatal y de los derechos humanos, económicos y políticos; en el individualismo; en el desconocimiento o intento de anulación del mundo interreligioso y pluricultural, entre otras cosas.²⁶

A partir de la década de los treinta del siglo XX, América Latina trató de cubrir la brecha de desigualdad dada por la acumulación de capital, que se ha presentado por los países desarrollados en el panorama económico capitalista, a través de una política de industrialización encaminada a sustituir los bienes de consumo anteriormente importados, para ello fue necesario el desarrollo de infraestructuras que cubrieran la demanda de los productos y una rápida movilidad, además de conectar a los países de manera más confiable en el intercambio de mercancías, sin embargo este crecimiento tuvo contratiempos, entre ellos la financiación, pues no se contaba con los recursos necesarios para realizar los proyectos. Es entonces donde las organizaciones como la Comisión económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Banco Mundial pusieron como punto principal en los discursos sobre América Latina, los planes de desarrollo, especialmente la parte de las infraestructuras, haciendo énfasis en el argumento de que no se le puede dejar solo al Estado, según estimaciones de la CEPAL, anunciado en el diagnóstico Integral de América Latina, presentado en la cumbre Iberoamericana del 2011, mencionaba que

América Latina requiere una inversión en infraestructura de alrededor 7,9% de su PIB para alcanzar una senda de crecimiento similar a la de los países del Este de Asia. Una de las razones que explican los bajos niveles de inversión en América Latina tiene su origen en la poca participación del sector privado en el sector de infraestructura.”²⁷

Por lo que su conclusión al respecto es que se debe recurrir entonces a la inversión extranjera e incentivar el aumento de la participación del sector privado,

²⁶Rodas, Germán, “El neoliberalismo: ascenso y crisis de un paradigma” en *América Latina Hoy; ¿Reforma o revolución?*, México, 2009, p. 53.

²⁷ Aportela Fernando y Durán Roberto, *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria. Financiamiento: retos y oportunidades*, Asunción, Cumbre iberoamericana, IDEAL, 2011 pp.81-83.

garantizando con esto que las obras se lleven con una mejor planeación, así la calidad de las obras estaría asegurada al igual que su buen funcionamiento.

Por otra parte, la búsqueda de nuevos mercados, la ampliación de la inversión extranjera y la incorporación del sector privado en los proyectos de infraestructura, han causado problemas en la economía de los países, pues cabe aclarar que no todos funcionan del mismo modo, además la manera en que se organiza su economía interna y la forma estructural que poseen, dificultan la tarea, es decir, con la industrialización existe una interacción entre lo que llamamos desarrollo económico y la planeación en torno a la urbanización, en ella se manifiestan la fabricación a gran escala de productos agrícolas, bienes y servicios, los cuales a su vez requieren de mayor mano de obra que proviene principalmente del sector rural, generando empleos, insumos y mercados para las mercancías producidas, así como el aumento en la demanda de salarios, si la infraestructura y las inversiones destinadas a su construcción y a salarios no están correctamente reguladas fracturan la economía interna llevándola a una crisis que afecta sobre todo a los residentes

La capacidad de las ciudades de mejorar el bienestar de sus habitantes depende en forma crucial de la política pública y de la manera en que ésta logre aprovechar los beneficios económicos de la urbanización, disminuyendo sus costos sociales.²⁸

Según el Banco de Desarrollo de América Latina, la infraestructura de movilidad existente en la región es escasa e inadecuada en comparación con lo observado en ciudades de países desarrollados, siendo limitada es ineficiente, debido a que se suele asignar poco espacio a aceras o carriles exclusivos para el transporte público, a pesar de que estas formas de desplazamiento son la alternativa más frecuente entre la población de menor ingreso. Las altas tasas de inseguridad vial que presenta América Latina (incluso controlando por nivel de

²⁸ Banco de Desarrollo de América Latina, Informe 2017, pp.9-12. Consultado en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1090>

desarrollo) indican que la mejora de la infraestructura es una necesidad apremiante.²⁹

Se presentan también argumentos en donde establecen la necesidad de una reorganización en las políticas, las cuales son la base para encontrar la combinación de una reforma agraria, industrialización, integración económica y planeación urbana, así permitiría evitar irregularidades en la balanza de pagos de los países, reduciendo el impacto de los elevados costos de distribución internacional de mercancías a través de aranceles y barreras no arancelarias, aseguraría una movilidad rápida y de bajo costo, dándole seguridad a los productores del traslado seguro de mercancías y redituando su trabajo, sin embargo, como se ha mencionado, el gasto que supone una buena planeación no es posible que sea absorbido por el Estado, es por ello que la mayoría de los discursos se centren en requerir de la inversión extranjera, esto debido a que en los países latinoamericanos, no existe alternativa entre un fuerte crecimiento y el desenvolvimiento interno mediante el proceso de industrialización de la región.

En la segunda mitad del siglo, el sector industrial latinoamericano y la política de sustitución de importaciones se desenvuelven bajo el siguiente marco: esta actividad secundaria creció a un ritmo superior al del conjunto de los demás sectores de la economía contribuyó a satisfacer la creciente demanda de manufacturas de consumo y en cierta medida de bienes intermedios y de capital.³⁰

Otra de las situaciones que se encuentran en estos países, son las distancias, a pesar de que, en América Latina, los países son pequeños las distancias son más largas que en los países desarrollados, además el gasto en transporte es más elevado aun cuando se ocupa el transporte público esto es debido a la mala infraestructura de movilidad. Según la ECAF³¹ 2016, el latinoamericano

²⁹ *Ibid.*

³⁰ González Arévalo, A.L., *El proceso de sustitución de importaciones en América Latina: el caso de México, 1940-1980*, Málaga, Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales. Universidad de Málaga, 2009. Disponible en: <http://www.eumed.net/libros/2009/513>

³¹ La ECAF es una encuesta a individuos en hogares que realiza CAF (Banco de Desarrollo DE América Latina) anualmente desde el año 2008 en las principales ciudades de América Latina. La encuesta recoge información demográfica y socioeconómica de los encuestados y un conjunto de características a nivel del hogar. Contiene módulos generales que se realizan todos los años y

promedio tarda 40 minutos desde su casa hasta su lugar de trabajo (sin contar el tiempo de retorno). En ciudades como San Pablo, Bogotá, Ciudad de México y Lima una cuarta parte de la población emplea por lo menos una hora al día para llegar a su trabajo.

La poca inversión en infraestructura está obstaculizando el crecimiento económico a largo plazo, al igual que la competitividad, dejando rezagada a la región”, comentó Danny Leipziger, Director de Finanzas, Sector Privado e Infraestructura del Banco Mundial para América Latina y el Caribe, “...esto tiene que terminar. Como la región más desigual del mundo en desarrollo, América Latina y el Caribe necesita invertir mucho más en infraestructura para incrementar los niveles de ingresos y mejorar la equidad.³²

La cooperación internacional para el desarrollo, en el foro celebrado en el 2016, se puso a debate la dificultad que tienen para distinguir las actividades prioritarias que requieran apoyo, así mismo se retomó lo que venían planteando en el 2008, donde los países conocidos como de renta media, principalmente latinoamericanos, padecen de pobreza, es por ello que necesitan recibir ayuda y requieren de la inversión extranjera para poder desarrollarse:

Aunque no son candidatos a recibir ayuda o apoyo para la activación de sus exportaciones u otros rubros tradicionales, si demandan apoyo para el establecimiento de sus instituciones y el fortalecimiento de sus instituciones y el mejoramiento de la calidad de sus capacidades nacionales: capital humano, capital social, consolidación de la democracia, y fortalecimiento institucional; inversión en ciencia, tecnología, así como capacidad competitiva.³³

El apoyo a los países en vías de desarrollo, por parte de las organizaciones mundiales, se centra en conseguir inversionistas que inyecten capital extranjero, para poder desarrollar los medios necesarios para el bienestar social, poniendo como prioridad la inversión en megaproyectos que ayuden a mejorar la economía por medio de la creación de empleos, la movilidad rápida y segura de mercancías y

ofrecen mediciones de acceso, calidad, gasto y satisfacción en servicios de transporte urbano, seguridad, recolección de basura, agua y saneamiento, energía eléctrica y vivienda.

³² É. Logística, Revista énfasis, consultada en <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4540-importancia-del-desarrollo-infraestructura>

³³ Pérez Pineda, Jorge A. y Ayala Martínez, Citlali “Debate sobre la continuidad de la ayuda a los países de renta media en la actualidad” en *México y los países de renta media en la cooperación para el desarrollo: ¿hacia dónde vamos?*, México, FLACSO, 2009, p.93.

agilizar la producción de estas, siendo que el modo de producción capitalista no analiza si en verdad dichas mercancías son necesarias para el desarrollo del país, ,aún más si el proyecto planteado será beneficioso para todos,

Cuando hablamos de desarrollo económico nos referimos a los cambios internos de un país que surgen por iniciativa propia a través de las políticas establecidas por el gobierno del mismo, propiamente dicho *“El desarrollo económico se define como el proceso en virtud del cual la renta real per cápita de un país aumenta durante un largo período de tiempo. En otros términos, el desarrollo es un proceso integral, socioeconómico, que implica la expansión continua del potencial económico, el auto sostenimiento de esa expansión en el mejoramiento total de la sociedad.”*³⁴ Para ello es necesario recurrir a las mejoras en cuanto a productividad, sociales y aprovechar de manera de la productividad y a las mejoras sociales, además del aprovechamiento los recursos sin que cause impacto en el medio ambiente.

El papel de los aeropuertos, según el Foro Económico Mundial del 2014³⁵, en el crecimiento económico se puede considerar desde tres puntos de vista:

1. Los aeropuertos son grandes generadores de puestos de trabajo en las actividades directamente asociadas a la canalización del tráfico aéreo.
2. Las empresas dedicadas a actividades de alto valor añadido tienden a localizarse en territorios que disponen de aeropuertos con una oferta extensa y densa de conexiones aéreas
3. La actividad turística, se sustenta en gran parte en el tráfico que proporcionan los aeropuertos, destacando que la contribución de los aeropuertos se centra especialmente en la economía del área urbana o región de referencia, mucho más que en la economía nacional.

³⁴ Castillo Martin, Patricia, “ Política económica: crecimiento económico, desarrollo económico, desarrollo sostenible” en *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho Volumen III*, México, 2011, pp. 1-12.

³⁵ Xavier Fageda y Garma Bel, *Aeropuertos y globalización: Opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio*, Barcelona, Instituto de Estudios regionales y metropolitanos de Barcelona (IERMB), 2006, pp. 9-12.

Cada uno de los países presenta problemas diferentes, al estar dentro de los ciclos económicos de auge y recesión, se requiere adaptar el transporte para la movilidad de mercancías y al mismo tiempo ampliar, condicionar e incluso crear infraestructura, en cuestión de movilidad de mercancías, entre los países con mayor atrayente en inversión de infraestructura se encuentran, México, Colombia, Chile, Perú y Paraguay, países en donde los aeropuertos se han convertido en parte fundamental para el intercambio de mercancías.

1.3.1 Colombia

En Colombia, la infraestructura representa, una parte fundamental del desarrollo, se constituyen como un medio a través del cual las demás actividades económicas crecen y se desarrollan. En este sentido, según Fedesarrollo³⁶, por cada peso de valor agregado en obras civiles, se impulsa 1,4 pesos de producción de la economía por la utilización de la infraestructura como insumo.

“En Colombia, la infraestructura disponible es inferior, no solo frente a los países en desarrollo del resto del mundo, sino que también se encuentra por debajo del promedio de otros países de Latinoamérica.³⁷

El desarrollo de la infraestructura económica y de servicios públicos en Colombia, según los informes de la CEPAL³⁸, en las últimas tres décadas ha pasado por dos fases distintas, a partir de la promulgación de la Constitución Política en 1991 se publicaron políticas en torno al modo de operar de las actividades económicas principales del país y en la forma de obtener inversiones para ellas, por ello, la primera etapa, casi toda la inversión en infraestructura (excepto los sectores de minería, petróleo y gas), fue desarrollada por el sector público. Para la segunda etapa, al no poder cubrir con los gastos que se demandaban para dichas obras, se

³⁶ Centro de Investigación Económica y Social.

³⁷ Clavijo Héctor, Álzate Antonio y Mantilla Libia, *Análisis del sector de infraestructura de Colombia*, Bogotá, Chapter, 2015. p. 5-15.

³⁸ CE PAL, El desarrollo de la infraestructura en Colombia en la década de los noventa, colección series históricas, CEPAL, 2000.pp, 9-13

Figura 3

Rutas de la Línea Aérea AVIANCA, Colombia, 2019

Fuente: Recuperado de <https://www.paisatours.com/esp/index.htm>

recurre al sector privado aumentando su participación prácticamente en todas las áreas de infraestructura. La Constitución permitió la competencia y la participación privada en los distintos sectores de infraestructura. Posteriormente se anunciaron nuevas reglas para la participación privada por parte de Sector y Sistema Nacional de Transporte entre ellas tenemos la Ley de Transporte (ley 105 de 1993)³⁹, que considera la en su art. 3ro la movilización de

mercancías y pasajeros por medio de vehículos adecuados a la infraestructura del sector, además de considerar la planeación de rutas para cada tipo de transporte.⁴⁰

Colombia es considerada uno de los países más activos de América Latina en el desarrollo de concesiones de infraestructura de transporte. Las leyes en torno a ellos son autónomas y formuladas para dar prioridad tanto a la seguridad como al mantenimiento del mismo, además de considerar las tarifas apropiadas que se deben recaudar, con el objetivo de brindar buenos servicios y establecer algunos lineamientos para los concesionarios:

En cuanto a las concesiones aeroportuarias, los ingresos del concesionario provienen fundamentalmente de los pagos realizados por las aeronaves, por despegue y aterrizaje, para la adjudicación del consorcio se toman en cuenta las tarifas de despegue y aterrizaje propuestas por el concursante.⁴¹

³⁹ Ley 105 de 1993, recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php>

⁴⁰ Ibid., pp. 11-13.

⁴¹ Aportela Fernando y Durán Roberto, *La Infraestructura en el Desarrollo Integral...* op. cit., pp.81-83.

En el Plan Nacional de Desarrollo de Colombia 2014-2018⁴², se presentan la cantidad de inversión otorgada para las distintas obras, en ellas encontramos a la Aeroportuaria, la cual se le da prioridad a la modernización de la Terminal Simón Bolívar, climatización en aeropuertos de Cúcuta y Valledupar, modernización del aeropuerto Rafael Núñez, adecuación y mantenimiento de la terminal Quibdó, Rio negro, Montería, Medellín, Carepa y Corozal. Comprende la construcción y modernización de aeropuertos, terminales de carga, torres de control, comunicaciones, ampliación de pistas, señalización, balizamiento, Instalaciones de edificios y aparcamientos, sistemas de seguridad, sistema de transporte de equipaje etc.

De los aeropuertos con los que cuenta, solo cuatro son considerados internacionales, por su capacidad de carga y pasajeros, estos son de las ciudades de: Bogotá, Barranquilla, Cali y Medellín; manejan un promedio mayor de pasajeros a la población colombiana en un día, solamente Avianca, una de las aerolíneas más utilizadas, transporta 28,000 pasajeros al día, sin embargo, no todo es favorable, pues Avianca menciona en el 2010:

Al hablar de debilidades, no se puede dejar de mencionar la deficiente infraestructura aeroportuaria (conexiones internacionales en el Aeropuerto El dorado), restricciones operacionales en algunos aeropuertos nacionales, falta de estándares por parte de los entes reguladores, arreglos de pistas a hora de salida y llegada de vuelos, lo que afecta el normal comportamiento del flujo, entre otros.⁴³

Uno de los aeropuertos que atrajo a los inversionistas fue “*El dorado*” por contar con una infraestructura ineficiente, convirtiéndolo en una de las plataformas estratégicas para el comercio exterior, contribuyendo al desarrollo económico. Una de las ciudades que es la más productiva para Colombia es Bogotá, estar más cerca que la mayoría de los proveedores de los mercados internacionales.

“En efecto, el kilo en un puerto como Miami está a solo US\$0.90 desde Bogotá, mientras que el mismo kilo vale US\$4 desde cualquier país

⁴² Plan Nacional de Desarrollo Colombiano, 2014-2018, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, disponible en: www.mintransporte.gov.co

⁴³ Vargas M, Luis Daniel, “Lo que no corre, vuela”, en *Revista de LOGISTICA*, Colombia, 9na. edición, Año 3, 2010, p.30

del Sudeste Asiático. Es decir, Bogotá está cuatro veces más cerca en distancia económica vía aérea del principal mercado del mundo que los países del Asia o tres veces más cerca que los países de Europa”⁴⁴.

Esto es un ejemplo que demuestra la importancia del mejoramiento y la creación de infraestructura aeroportuaria en el proceso de desarrollo de la economía colombiana.

1.3.2. Chile

En el informe de la OCDE del 2017 se mencionaba la importancia de la inversión en infraestructura básica, principalmente en carreteras, las cuales tendrían un impacto positivo en el desarrollo socioeconómico incentivando el empleo y además ayudaría al crecimiento del PIB, se necesitaba replantear la planificación para el incremento de vías de transporte, donde los convenios serían parte de la estrategia para conseguir nuevos inversionistas y llevar a cabo la expansión en infraestructuras.

El financiamiento se dio por parte del sector privado, adoptaron el método de concesiones de infraestructura y gracias a ello creció de manera rápida la red de carreteras, en 1992 se lanzó el programa a partir del cual se financiaron 82 proyectos por un valor de USD 19.000 millones, con ello construyeron 2.500 kilómetros de carreteras⁴⁵.

La infraestructura aeroportuaria, ha sido tomada por Chile como una de las más importantes a desarrollar en los nuevos planes, considerando el aumento de la demanda en los últimos 10 años, en 1996 desarrollaron una política aérea que permitía el ofrecimiento de más y mejores servicios a los usuarios teniendo como objetivos generales:

- Mejorar la infraestructura y la administración del sistema aeroportuario

⁴⁴ Forero Campos, Francy, *La infraestructura logística como herramienta competitiva en Colombia*, Bogotá, Universidad Militar Nueva Granada, 2014, pp. 12-14.

⁴⁵ OCDE, "Análisis de gobernanza en infraestructura chilena: brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile", Directorio de Gobernanza Pública, abril 2017, p.6 disponible en <https://www.oecd.org/gov/budgeting/brechas-y-estandares-de-gobernanza-de-la-infraestructura-publica-en-chile.pdf>

- Avanzar hacia una mayor racionalidad económica.
- Incentivar la participación privada, tanto en la inversión como en la gestión de infraestructura, equipamiento y servicios aeroportuarios para uso comercial.

Esta infraestructura fue desarrollada por la inversión pública, al llegar el sistema de concesiones, la participación privada alcanzó el 50% de la red de aeropuertos en los que se encuentran “Chacalluta de Arica”, “Diego Aracena de Iquique”, “El Loa de Calama”, “Cerro Moreno de Antofagasta”, “Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama”, “La Florida de La Serena”, “Carriel Sur de Concepción”, “El Tepual de Puerto Montt”, “Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas” y del principal terminal aéreo nacional, el aeropuerto internacional “Arturo Merino Benítez de Santiago (AMB)”, encontrados actualmente en operación.

El aumento de la participación privada en las obras aeroportuarias tenía como objetivos reducir el déficit de infraestructura, utilizar las capacidades de financiamiento y gestión privada, priorizar el uso del presupuesto de inversión fiscal para los proyectos carentes de rentabilidad privada, pero socialmente rentables, desarrollar y mejorar la infraestructura generando niveles de servicio por los cuales los usuarios estarían dispuestos a pagar, además de lograr una relación contractual flexible y de largo plazo entre el Estado y la empresa privada, en la que se asegura la continuidad del servicio, la

Figura 4



Fuente: Tomado de <https://www.flanlate.com/2020/04/las-rutas-aereas-nacionales-que-se.html>

igualdad en el tratamiento a los usuarios y la adaptación permanente a las necesidades.⁴⁶

Chile presentó transformaciones económicas, culturales y demográficas, impulsadas por la economía exportadora de la segunda mitad del siglo XIX y la temprana industrialización del país desde comienzos del siglo XX. El plan 30/30 de Chile retomó el impulso a la planificación urbana junto con las infraestructuras, proponiendo un enfoque incluyente y global donde se pretende reforzarlas para ayudar a la economía del país.

1.3.3 Paraguay

País que se encuentra entre Argentina, Brasil y Bolivia, con grandes extensiones de pantanos, bosques subtropicales y extensiones de naturaleza que abarcan sabanas y matorrales, en vías de desarrollo, se generan problemáticas en torno a la economía, los sectores y las empresas. Ante esto se requiere apoyo por parte del Estado y se ha puesto en debate la eficiencia de esta, para el sector de transporte y logística, ya que al igual que Colombia, los costos y sobrecostos de transporte y movilidad de mercancías para el mercado internacional son elevados

Desde el punto de vista institucional, nuestra centenaria Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP) ha cumplido con el objetivo que reza en su Misión, [...]... constituirse en propulsora del desarrollo económico del Paraguay, promocionando e influyendo en los procesos afectados al Sector de Comercio y Servicios, para facilitarlos, promoverlos y profundizarlos desde una Visión de País Sosteniblemente Desarrollado.⁴⁷

En Paraguay el transporte y logística son materias de cuya excelencia puede depender la competitividad de las exportaciones y la eficiencia de los procesos de importación con mayor gravitación de lo que resultan estos factores en países que poseen litoral propio.

⁴⁶ Ministerio de Obras Públicas, *Prospecto de inversión; concesión, Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta*, Dirección General de Obras Públicas, 2010. disponible en <https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Paginas/Detalleconcesionesfinalizadas.aspx?item=80>

⁴⁷ *Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional de Paraguay*, Cámara de Comercio y Servicios de Paraguay CNCSP y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional USAID. Disponible en: https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/pnaeb034.pdf p.5

El escenario internacional de integración y globalización del comercio, junto a la adhesión de Paraguay a los acuerdos comerciales y el aumento de la demanda de productos, hace evidente la necesidad de mejorar en la calidad del transporte y la logística para facilitar el comercio, además de impulsar la competitividad basada en la dependencia, más de infraestructuras que de cuestiones arancelarias.

Más del 50% de la inversión pública (hasta el año 1998) estaba destinada a la construcción de edificios y viviendas residenciales, dejando de lado las obras de transporte, comunicación, y tecnología. La inversión pública se financiaba a través de la deuda, a más del 90%.⁴⁸

“Paraguay crece. Con estabilidad política y económica, una baja fiscalidad y abundante mano de obra, el país ofrece muchas posibilidades de negocio a las compañías españolas, fundamentalmente en el sector de las infraestructuras”⁴⁹.

El transporte está basado principalmente en la utilización de carreteras y alrededor del 85% del volumen total de transporte de mercancías para el mercado doméstico e internacional son realizados por esta vía. La Red Vial Nacional inventariada, que incluye rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales primarios alcanza unos 25.901 Km, de los cuales 3.067 Km cuentan con pavimento asfáltico, lo que representa el 11,84%; en total se estima una Red Vial Nacional de 60.901 Km. La oferta de servicios para el transporte Aéreo se compone por 5 aerolíneas que arriban a Asunción con alternativas de conexión en aeropuertos internacionales de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile Panamá y Perú. La mayoría de estas aerolíneas, ofrecen frecuencias diarias, distribuidas en los cupos para carga en vuelos de pasajeros y servicios cargueros.⁵⁰

⁴⁸ **Bnamericas**, *El caso Itaipú: Todo lo que hay que saber*, agosto,2019. Consultado en <https://www.bnamericas.com/es/analisis/el-caso-itaipu-todo-lo-que-hay-que-saber>

⁴⁸ Núñez Leticia, “Las infraestructuras en Paraguay son una “gran oportunidad” para las empresas españolas” en *Periódico Digital el ALavio.18*,, octubre de 2017, disponible en: <https://alnavio.com/noticia/11715/economia/las-infraestructuras-en-paraguay-son-una-gran-oportunidad-para-las-empresas-espanolas.html>

⁵⁰ Procolombia, *Perfil de logística de Colombia hacia Paraguay*, Bogotá-Colombia 2016. Disponible en <https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/perfil-logistico-colombia-2016-completo.pdf> pp.43-48

Las políticas estructuradas en torno al mejoramiento de infraestructuras, tenían como objetivo no solo el desarrollo y movilidad del país, se consideraba como una fuente de empleo que podía reactivar la economía haciéndola más dinámica, sin embargo bajo una mala planeación no dio los resultados esperados, tal es el caso de la inversión en la represa de Itaipù siendo Brasil su mayor inversionista, en este caso, surgió una contrariedad ya que, el capital invertido, fue superior a la inversión en trabajo.

Figura 5

Principales rutas Aéreas de Paraguay,
2014



Fuente: Recuperado de <https://es.insightcrime.org/>, 2014

Actualmente Paraguay cuenta con 11 aeropuertos, el establecimiento de estos aeropuertos ha mejorado la economía gracias a la red de traslado que se ha establecido con distintos países, los inversionistas, especialmente españoles, han puesto sus ojos en Paraguay

como un país en vías de desarrollo que presenta potencial para crecer y realizar nuevas mejoras en las construcciones de los aeropuertos, esto debido a su creciente demanda.

A nivel global, cifras preliminares de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, indican que el número total de pasajeros transportados en el 2016 fue de 3,7 mil millones, lo que significa un aumento del 6% respecto al año pasado. Más de la mitad de viajeros que cruzaron fronteras internacionales lo hicieron por vías aéreas.⁵¹

⁵¹ Asunción, "Transporte aéreo en Paraguay cierra año con relevantes números" en *Revista CONTACTOS NEWS*, Asunción, enero 2017, disponible en: <https://contactonews.co/noticias/5675-transporte-aereo-paraguay-cierra-relevantes-numeros>

La creación de la infraestructura aeroportuaria, no solo ha sido importante para los países desarrollados, los países subdesarrollados como los latinoamericanos se comienzan a distinguir por poner énfasis en la creación de su infraestructura aérea, sin embargo al igual que los demás países, requiere establecer políticas orientadas a una buena planeación de estas, ligadas al establecimiento urbano y al impacto ambiental que pueden tener en ellas, en la colocación de los servicios públicos (agua, luz, drenaje etc.) y sobre todo a una buena financiación y regulación del Estado.

Lograr que la infraestructura cumpla su papel protagónico reflejando mayor competitividad, en un escenario de fortaleza productiva, estabilidad económica y desarrollo social. Se trata de un objetivo apremiante, como se desprende del análisis de las mediciones de los niveles de competitividad del país. Según, el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) informó este año en su “Reporte de Competitividad Global” que México ocupa el lugar 61 de la competitividad global y el lugar 65 por la calidad de su infraestructura entre 144 países.⁵²

No cabe duda que los megaproyectos de infraestructura se vuelven cada vez más importantes para el desarrollo económico de los países, los gobiernos se orientan a la implementación y mejora de ellos, evidentemente por el contexto capitalista en el que estamos inmersos, el transporte de mercancías se vuelve cada vez más prioritario por el consumismo creciente, como ya vimos los casos anteriores presentan un objetivo en común, implementar y mejorar los aeropuertos con el fin de tener un transporte más eficiente y seguro para la movilidad de mercancías, contando con la inversión extranjera para su desarrollo pero teniendo la consecuencia evidente de desigualdad, afectando como de costumbre a los que menos tienen y poniendo la ganancia solo en algunos cuantos sin importar además el deterioro ambiental o la destrucción de este. México al formar parte de los países latinoamericanos, considerado un país en vías de desarrollo también requiere de una buena planeación de infraestructuras que de soporte a su economía.

⁵² “WEF. Foro Económico Mundial” (2014). *The Global Competitiveness Report 2014-2015, 2014*, consultado en: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf p.61

Capítulo 2. La creación de infraestructura Aeroportuaria en México: expansión económica, 1940-1968

En la trayectoria histórica de México, los hechos económicos han tomado un papel relevante en la sociedad, pues ellos afectan directamente en el modo de vida de las personas, las relaciones sociales cambian a modo de adaptarse a las circunstancias, además las políticas deben estar encaminadas a cubrir nuevas necesidades, el cambio en el funcionamiento de las estructuras y relaciones de poder, han dado paso a lo que hoy conocemos como desarrollo y crecimiento, este proceso es producto de la transferencia de competencias desde el poder central a los Estados, para ello era necesario desarrollar características y condicionamientos particulares, teniendo como apoyo a las infraestructuras que prestan servicio directamente a la economía de mercado, sin embargo se tienen que enfrentar a diversas dificultades, tales como la planeación y financiamiento, ocasionando que no se observe un avance significativo, esta situación llega a poner en duda la capacidad para establecer escenarios que faciliten la eficiencia de la nueva política económica. Algunos autores como Amartya Sen mencionan que

El desarrollo exige la eliminación de las principales fuentes de la privación de la libertad: la pobreza y la tiranía, los escasos de las oportunidades económicas y las privaciones sociales sistemáticas, el abandono en que pueden encontrarse los servicios públicos y la intolerancia o el exceso de intervención de los Estados represivos.⁵³

En los últimos años, el debate en la reestructuración política y económica ha girado en torno a tres temas, el desarrollo económico, el crecimiento económico y la cuestión ambiental, los cuales están relacionados y se afectan uno con el otro, por ello los gobiernos intentan mantener un equilibrio.

En el presente capítulo se describirán la trayectoria histórica de la infraestructura aeroportuaria en México, comenzando en los años cuarenta del siglo pasado, en donde el proyecto de reconstrucción del cardenismo y la segunda guerra mundial le dio el primer impulso a la industria de la aviación para el transporte de carga, considerándolo seguro para esta tarea, pasamos al sexenio del

⁵³ Sen, Amartya, *Desarrollo y libertad*, Buenos Aires, Planeta, 2000, p.3

Miguel Alemán en donde se da impulso a la infraestructura aeroportuaria con la implementación y construcción de aeropuertos nacionales, además de presentar el panorama económico de la época, enfatizando en la inversión extranjera la cual será punto clave para las futuras construcciones de estos proyectos.

Concluyendo el capítulo con la creación y la trayectoria de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) que impulsaría el crecimiento de la industria de la aviación, así como su transición a el organismo público descentralizado Aeropuertos de Servicios Auxiliares (ASA).

2.1 Los inicios de la infraestructura aeroportuaria como eje modal para el transporte de carga y pasajeros

Durante el porfiriato (1876-1910), México tenía una estructura socioeconómica denominada como “economía de enclave”⁵⁴, caracterizada por un modelo de crecimiento “hacia afuera”, en donde el Estado como agente económico se desempeñaba como el principal regulador y la economía se desarrollaba por las fuerzas del mercado, vinculado al exterior, durante este periodo el modo de operación de la economía contaba con un sector líder, el primario exportador, dicho modelo no era viable para un crecimiento sostenido a largo plazo porque presentaba estancamiento, principalmente en el sector industrial, debido a que tenía que enfrentarse continuamente a la competencia externa, por ello la industria naciente no podía desarrollarse, por otro lado, el ahorro y la acumulación del capital provenían de las rentas, intereses y beneficios, los cuales al estar en manos de extranjeros terminaban siendo repatriados, mientras los términos de intercambio de

⁵⁴ Se denomina economía de enclave a un modelo económico donde, en un mercado globalizado, se localizan actividades productivas en países subdesarrollados destinadas a la exportación y sin integrarse en el mercado local. Retomado de <https://www.gub.uy/ministerio-vivienda-ordenamiento-territorial/comunicacion/publicaciones/nuestro-territorio-edicion-no11/nuestro-territorio-edicion-no11/economia#:~:text=Se%20denomina%20econom%C3%ADa%20de%20enclave,integrarse%20en%20el%20mercado%20local.>

los productos primarios terminaban siendo inestables y deteriorándose en el largo plazo.⁵⁵

Durante la época de la revolución el transporte aéreo era utilizado principalmente para trasladar el correo, por esa razón la inversión en la infraestructura aérea no se consideraba prioritaria y los pocos aeropuertos que había, entraban en debate, considerando si era necesario expandirse o no.

En 1891, Porfirio Díaz creó la secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) que se encargaría de la logística de las obras de la época y las venideras.⁵⁶ En 1908 en los Llanos de Anzures también conocido como los llanos de *La Vaquita* comenzaron los primeros vuelos de la ciudad de México, en 1910 se designan los llanos de Balbuena (en esos entonces despoblados) para seguir con las pruebas de aviación, los gobiernos posrevolucionarios impulsaron decididamente la navegación aérea nacional, convencidos de la necesidad de establecer un servicio civil de transporte para pasajeros y carga, la SCOP otorgó el 12 de julio de 1921 la primera concesión para el transporte aéreo de pasajeros, correo y express a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (Mexicana).

Contando con este permiso, comienza el discernimiento para otorgarlos ya que unos querían transportar periódicos entre la capital y las ciudades circundantes, otros querían unir la frontera norte con la frontera sur, pasando por la capital del país y pretendían obtener concesiones para el transporte de correo aéreo, en total se consideraban tres proyectos, fruto del ambiente mundial que había en torno a la aviación, cuya aplicación al transporte cobraba mayor importancia, pero tenían poco sustento técnico y menos aún económico.

Ya que no se contaba con los recursos necesarios para la implementación de infraestructura aérea, se recurrió entonces a la inversión extranjera, los

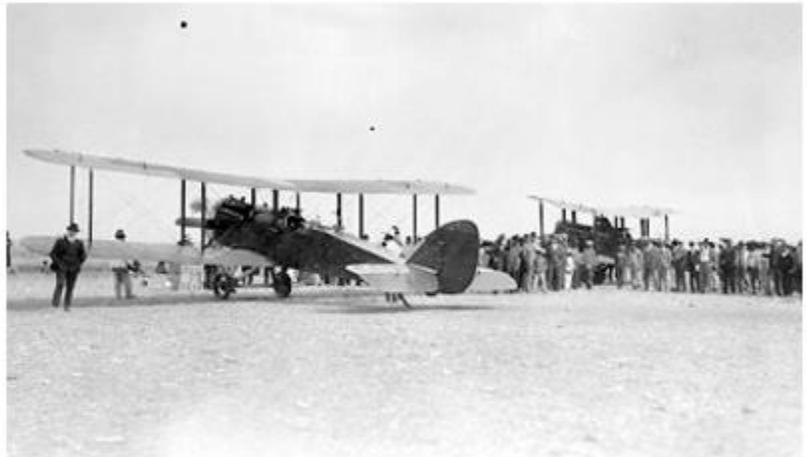
⁵⁵ Villarreal René, *El desequilibrio externo en la industrialización de México (1929-1975). Un enfoque estructuralista*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, pp. 23-25.

⁵⁶ Ruiz Romero Manuel, *50 años; Aeropuertos y Servicios Auxiliares ASA*, México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento ,2015, pp. 41-100

empresarios estadounidenses Harry Lawson, Lody A. Winship y Elmer Hammond decidieron crear una empresa de transporte aéreo para unir Tampico con la Ciudad de México. El proyecto contemplaba diversos fines, casi todos relacionados con las actividades petroleras.

2.1.1 La aviación y el auge petrolero

El 31 de marzo de 1921 se firmó un convenio con el subsecretario de Comunicaciones, Faustino Roel, mediante el cual la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CMTA), propietaria de cuatro aviones *Lincoln Standard* a cargo de personal técnico calificado, obtuvo una concesión por diez años para el transporte de pasajeros, correo y exprés entre las ciudades de México, Veracruz, Tuxpan, Tampico y San Luis Potosí.



Aviones en el aeropuerto de Irapuato, Guanajuato-México, 1924, Mediateca INAH

Este proyecto pintaba un panorama muy conveniente para la industria petrolera, También beneficiaba a la industria de las comunicaciones, esta crecía al poder transportar de manera fácil y rápida los avances tecnológicos provenientes de otros países (principalmente E.U.A.), el servicio postal comenzó a prestarse a partir del 1 de septiembre de 1928, permitiendo establecer contacto con las rutas que en Laredo, Texas, partían hacia Washington y Los Ángeles, de forma que una carta depositada en la Ciudad de México llegaba a esas plazas en 48 horas, sin embargo esto resultaba caro y llegaba a escasas poblaciones, los pasajeros hacían colas para abordar los aviones y la operación resultaba muy costosa. Se decide entonces invertir en aviones y en la capacitación de los pilotos, con estas mejoras, los propietarios de la empresa, asesorados por Juan Guillermo Villasana, decidieron llevar a cabo exhibiciones aéreas por todo el país e iniciar un servicio que terminaría

siendo indispensable una vez que fue puesto en marcha, se decide impulsar el primer proyecto iniciado por el reciente Departamento de Aeronáutica Civil, la construcción de un campo de aviación para usos exclusivamente civiles, puesto que Balbuena⁵⁷ era sede de la Escuela Militar de Aviación y allí se adiestraban los cadetes, comenzando a dar servicio a los civiles en 1929.

Para 1928 se designó iniciar la construcción de la primera terminal para la

Imagen 2



Excelsior, Oct-1928

aviación civil a las afueras de la ciudad para el transporte de pasajeros civiles en el entonces llamado Puerto Aéreo Central de la ciudad de México⁵⁸, con la llegada de Juan Guillermo Villasana a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) el 1 de julio de 1928, crea el Departamento de Aeronáutica Civil quedándose a cargo del mismo comenzó a dar la autorización pertinente a la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) para poder vender parte de sus activos quedando algunas en manos de extranjeros entre ellos George L. Rhil y socios de la Compañía Mexicana de Transporte Aérea (CTMT) y gran parte a Juan Trip, en aquel entonces presidente de *Pan American Airways*.

⁵⁷ Balbuena, Ciudad de México: fue el escenario del cual partieron y en el cual aterrizaron los primeros dos vuelos oficiales de México en 1910, se instalaron los primeros hangares, fue conocido como Aeródromo Nacional de Balbuena y se utilizaba principalmente para cuestiones militares. Retomado de <https://elmirador.sct.gob.mx/despegue/los-llanos-de-balbuena-cuna-de-la-aviacion-mexicana>.

⁵⁸ Lo que ahora es el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez".

Mientras se vivía el pánico del llamado Jueves Negro⁵⁹ en Estados Unidos que desencadenó una crisis económica mundial, conocida como la Gran depresión, entre 1929 y 1933, la economía mexicana se dirigió hacia la explotación del petróleo, pues se veía como la mayor fuente de recursos, trayendo beneficios considerables al país, por lo que la industria petrolera tenía como eje Tampico, ciudad en donde se producía el mayor volumen de petróleo del país, especialmente la llamada “Faja de Oro”⁶⁰. Esto permitía el rápido traslado de los barriles de crudo al puerto para exportarlos y a la estación del ferrocarril para la distribución en el país.⁶¹

Tabla 1 Ingreso Nacional Neto en México en los primeros dos años de la Gran Depresión. (1929-1930)

Ingreso Nacional Neto (Precios corrientes)		
Sector	1929	1930
Primario	24%	70%
Secundario	34%	15%
Manufactura	12%	12%
Servicios	42%	15%

Fuente: Villarreal René, *El desequilibrio externo en la industrialización de México (1929-1975). Un enfoque estructuralista, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, p.25*

El declive de la producción petrolera, la caída de los precios de petróleo y el descubrimiento de nuevos yacimientos en otros países, trajo como resultado que las compañías petroleras extranjeras asentadas en el país, buscaran colocar su producto en el mercado mexicano, produciendo que el petróleo fuera un bien de

⁵⁹ Se le conoce así a la caída de la Bolsa de valores de Wall Street en Nueva York que ocurrió el 24 de octubre de 1929, que desencadenó pánico bursátil entre los inversionistas, varios bancos quebraron, el consumo y los precios de los activos de varias empresas mundiales bajaron, prolongándose durante la década de los treinta, esta crisis financiera se conoce como la Gran Depresión. Retomado de <http://www.scielo.cl/scielo.php>

⁶⁰ A finales del siglo XIX y hasta 1910 la producción de hidrocarburos en México fue escasa, considerando que los reportes históricos documentan que realmente la producción comercial del petróleo inició en 1908, cuando fue descubierto el primer yacimiento ubicado en Tuxpan, estos yacimientos se extendieron hasta Tecolutla, (Veracruz), conociéndolos en su conjunto como “Faja de Oro” y siendo en esa época los de mayor producción en México. Retomado de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532010000100001

⁶¹ Ruiz, *50 años...op. cit.*, pp. 41-100.

consumo altamente demandado tanto para el mercado nacional como para el internacional, esto provocó una demanda en los medios de transporte y al mismo tiempo en la mejora de la infraestructura considerando aún más para la nueva etapa la construcción de aeropuertos.

2.1.2 La industria aeroportuaria en el cardenismo

A partir de 1933 hubo una recuperación del sector exportador, la depreciación real del tipo de cambio, que había comenzado en 1930 y continuando hasta 1935, además de la mejora en los términos de intercambio a partir de 1932, ayudo a México a salir de la crisis, el poder de compra de las exportaciones creció menos en comparación al producto global.

Imagen 3



En 1939 se inauguró el puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, retomado de la SCT.

Se requería entonces una reconfiguración de la economía, dando paso a una nueva etapa, durante el periodo presidencial del General Lázaro Cárdenas (1934-1940), donde se consolida el proyecto nacionalista rompiendo así con el modelo de enclave, para el desarrollo del país, Cárdenas da a conocer el Plan Sexenal con el objetivo de aumentar

ligeramente los precios apoyando así a productores que habían sufrido durante la depresión, la recuperación del sector externo impulsó la demanda agregada. Por otro lado, esto, aunado a una política fiscal moderadamente deficitaria y a la política monetaria expansionista, generó un crecimiento acelerado del producto haciendo que de 1934 a 1937 el PIB⁶² real aumentará 20% mientras que el valor agregado industrial creció más rápido.

⁶² Cárdenas Enrique, "La política económica en la época de Cárdenas" *El Trimestre Económico*, Fondo de Cultura Económica, Vol. 60, No. 239, Julio-septiembre de 1993, pp. 675

Las reformas estructurales cardenistas, tenían como objetivo impulsar el desarrollo económico y político de México con autonomía del exterior, a partir de una serie de medidas que incluyeron una reforma agraria, la nacionalización de la industria petrolera, de los ferrocarriles, en donde el Estado participaría como agente activo, esto comenzó después de los años treinta, siendo el sector manufacturero el motor del crecimiento, concentrándose en el mercado doméstico como su mayor fuente de demanda.⁶³

En la etapa del cardenismo la reforma agraria implementada para el reparto de la tierra dio un auge al sector agrícola, acrecentando la producción y beneficiando a los campesinos, se comienza con un mejoramiento destinando más recursos a la inversión de proyectos agrícolas, renovando maquinaria, principalmente en las obras de riego y en la repartición de los ejidos. De igual forma comienza una reestructuración en el cobro de aranceles con el fin de proteger algunas industrias nacionales. El sector comercial de la agricultura obtenía divisas suficientes por sus exportaciones como para cubrir las necesidades de importación de la industria, los efectos de esta política se reflejaban en la industria, especialmente de transformación.⁶⁴

Al brindar cierta protección en algunos sectores tales como el textil, el azucarero, el del hule y sobre todo al sector manufacturero, los precios de los bienes finales aumentaron más rápido que el precio de los insumos, conduciendo al crecimiento de la inversión extranjera.

La posición privilegiada de México, al contar con una base exportadora relativamente diversificada, permitió acelerar la recuperación económica en relación con lo ocurrido en otros países latinoamericanos, que tenían solo un producto importante de exportación, aumentando la demanda mundial.⁶⁵

Entre 1934 y 1940, la inversión pública fue igual a 37% de la inversión total y a 47.5% del gasto público. De la inversión pública más de la mitad se dedicó a

⁶³ Villarreal, *El desequilibrio externo...Óp. Cit.*, p. 21-47

⁶⁴ Rivero Martha, "La política económica durante la guerra" en *Entre la guerra y la estabilidad política; El México de los años 40*, Primera edición, México Grijalbo, 1990, pág. 13-20

⁶⁵ *Ibíd.*, p. 46.

comunicaciones y transporte, casi la quinta parte del fomento económico y un porcentaje menor al fomento industrial, mientras que en el programa de obras públicas estuvo encaminado a resolver los grandes cuellos de botella que obstaculizaban el desarrollo económico. En este marco fue creada la Comisión Federal de Electricidad, que logró aumentar el control del Estado sobre el sistema eléctrico, teniendo como efecto la reactivación de la demanda interna⁶⁶, todas las reformas propuestas durante el periodo llevaron a un crecimiento en las exportaciones por ellos se requería una ampliación de las rutas aéreas y de su infraestructura para la movilización de las mercancías, por ello se amplió y mejorando el espacio, ya destinado para la aviación civil, el Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México., si bien ya daba servicios en 1929 contando solo con una terminal, para 1939 contaba con 15 hangares para aviones y se proyectaba un nuevo edificio destinado a ser una estación de embarque, le dieron mantenimiento a la pista de servicio A, a la pista transversal número 4, prolongaron la pista número 1, modernizaron las luces perimetrales en la prolongación de las pistas; además, expropiaron fajas de terreno para extender la pista principal.

Reconstruyeron los drenes de la pista número 2 cubriéndolos con tezontle petrolizado, y se construyeron los de la pista número 1. Destaca la construcción de un hangar del mismo tamaño que el de la Compañía Mexicana de Aviación en el lado sur del Aeropuerto.⁶⁷

Se mencionó en el quinto informe de gobierno (1939) del General Lázaro Cárdenas del Río⁶⁸, las acciones realizadas por el Departamento de Comunicaciones Aéreas, adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que otorgaron seis concesiones para la explotación de nuevas líneas aéreas o para la explotación de las ya existentes en regiones en que las vías de

⁶⁶Rivero, *La política...*, *op. cit.*, pp. 15-20.

⁶⁷AEROPUERTOS, AERÓDROMOS Y CAMPOS DE EMERGENCIA EN 1939, consultado en <https://elmirador.sct.gob.mx/despegue/aeropuertos-aerodromos-y-campos-de-emergencia-en-1939>

⁶⁸ Informes presidenciales Lázaro Cárdenas del Río. Dirección de Servicios de Investigación y Análisis. Subdirección de Referencia Especializada. H. Cámara de Diputados XL Legislatura – Centro de Documentación, Información y Análisis, 2006 en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-08.pdf> pp.24-26

comunicación eran muy difíciles o completamente nulas. Se modificaron además las rutas aéreas en que los aviones tocarán varias poblaciones de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, mencionando que el área total de la red nacional de vuelo constaba de 16,604 kilómetros de líneas en operación y de 8,833 kilómetros pendientes de operar, 267 instalaciones aeroportuarias de las cuales seis eran propiedad federal: México, Distrito Federal; Islas Marías, Nayarit; Ciudad Victoria, Tamaulipas; San Andrés Tuxtla y Coatzacoalcos en Veracruz; y Zacoalco, Jalisco; 26 pertenecían a la Secretaría de la Defensa Nacional, 190 eran municipales y 45 particulares (entre los cuales se hallaba la Compañía Mexicana de Aviación).⁶⁹

El gobierno de Cárdenas destinó una gran proporción del gasto público hacia los sectores de la población más desprotegidos, enfrentando fuertes déficits fiscales, que cubrió con impresión de billetes para financiar proyectos de infraestructura destinados a apoyar a las clases trabajadoras y al campesinado, el impacto económico de la inversión en infraestructura básica permitió abaratar los costos de producción y de transporte, generando economías externas para el sector primario.⁷⁰

2.1.4 Los inicios de la expansión de la industria aérea y la demanda de infraestructura

A partir de los años cuarenta se observa un crecimiento en el proceso de migración llegando a una tasa del 20.5%⁷¹, estos cambios se dieron tanto en el total de habitantes en el país como en su urbanización rural-urbana y dentro de las mismas ciudades al extenderse en las zonas periféricas o a colonias residenciales teniendo efecto sobre el sistema comercial. El crecimiento económico experimentado en México ha influido sobre el proceso de urbanización como sobre los cambios en la demanda de los consumidores, y en su preferencia de bienes y servicios ejerciendo una mayor presión sobre el comercio.⁷²

⁶⁹ AEROPUERTOS, AERÓDROMOS...op cit.

⁷⁰ Cárdenas, *La Hacienda Pública...* op. cit., pp. 70-89.

⁷¹ H. Montemayor, Aurelio "Tendencias del desarrollo comercial en México "en *México 75 años de Revolución*, México, 1988, Serie: Desarrollo Económico, Tomo II, p. 486.

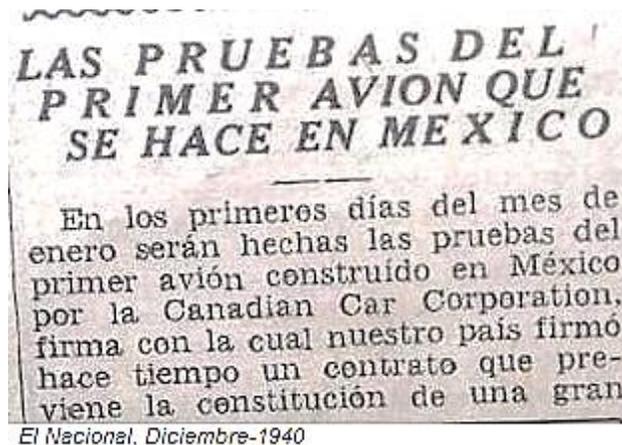
⁷² Ídem.

El fenómeno de la urbanización no solo ocurría en México sino también en la mayoría de los demás países de América Latina, siendo uno de los factores importantes en la reconfiguración de las economías, sobre todo para los nuevos tratados comerciales que se darían en los años venideros, además de considerar las nuevas demandas de traslado que se le harían a las líneas aéreas, ya lo mencionaba María Eugenia Romero Ibarra en su artículo “*La clase obrera en la estructura de América Latina 1950-1980*”:

Los altos ritmos del crecimiento de la población, se encuentran íntimamente relacionados con la conservación de diversas estructuras económicas y sociales [...]. La acelerada formación de la sociedad urbana, el brusco crecimiento de la importancia de las ciudades en el desarrollo socioeconómico, es el proceso más importante que determina el perfil de la América Latina moderna.⁷³

En 1940 la contienda electoral se postula a favor de Ávila Camacho, proponiendo a la industrialización como el objetivo principal de la política junto con la profundización de la protección industrial (para ese entonces la tasa de inversión había aumentado de 8.65 a 20.5% del PIB⁷⁴ al igual que la inversión privada), para poder lograr su meta, consideraba

Imagen 4



El Nacional, Diciembre-1940

fundamental el fortalecimiento del Estado en la economía, mismo que basaba gran parte de su poder en el apoyo que brindaban los sectores populares frente a la burguesía. Una de las características durante esta época fue el acercamiento de los Estados Unidos de América, a los países de América Latina, quienes no solo

⁷³ Romero Ibarra, María Eugenia “La clase obrera en la estructura de América Latina 1950-1980” en Revista *Investigación Económica*, México, Facultad de Economía de la UNAM, julio-septiembre 1988, Núm. 185 vol. XLVII, p. 201.

⁷⁴ Moreno Brid, Juan Carlos y Ros Bosch, Jaime, *Desarrollo y crecimiento en la economía mexicana. Una perspectiva histórica*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012, p. 130.

pretendía la extracción de materias primas (como se venía haciendo anteriormente), sino además el acceso a sus mercados para colocar el excedente de su producción. Las actividades extractivas que se daban en la época de los treinta comenzaban a ser desplazada por la búsqueda de mercados.

Franklin D. Roosevelt, el entonces presidente de Estados Unidos, se propuso la instrumentación de una política económica internacional más liberal considerando el libre curso de sus productos a los mercados latinoamericanos iniciando la llamada política "*buena vecindad*"⁷⁵. Por el estallido de la Segunda Guerra Mundial, se comienza a resaltar la importancia de los productos de Latinoamérica pues se consideraban estratégicos por la escasez que enfrentaban los países en guerra.⁷⁶

En el año 1941 se promueve una ley que oferta concesiones fiscales, estos fueron la base de la ley de 1955 para el desarrollo de nuevas industrias, a cambio, ellas aceptaron el control de precios, calidad y capacitación de trabajadores. La política del gasto público hacia los gastos económicos y sociales se profundizó, en materia económica subió 38% hasta representar el 55% del total, de igual forma sube el gasto social a 32%.⁷⁷

Se realizaron acciones, emprendidas por Ávila Camacho, para propiciar la entrada de capital extranjero y el acceso al crédito externo con las compañías petroleras americanas expropiadas con lo cual se acordó en compensarlas por el valor del petróleo en la superficie y por el valor del equipo, también se incluyó la renegociación de la deuda externa, en ese sentido, se realiza el Acuerdo Suarez-Lemont⁷⁸, firmado en 1942 por Estados Unidos con el objetivo de una cooperación

⁷⁵ Propuesta realizada por Nelson A. Rockefeller que al fundarse en 1940 la Oficina Coordinadora de Asuntos Interamericanos la OIAA (Por sus siglas en inglés, *Office of Interamerican Affairs*) queda a la cabeza de la misma, teniendo como finalidad el logro de la "unidad hemisférica", para hacer frente a las condiciones de la guerra, y que se disolvería a finales de 1949, entre sus primeras acciones está el aumento en la capacidad de préstamos del Banco de exportaciones e Importaciones para las Repúblicas de América Latina.

⁷⁶ Rivero, *La política...*, *op. cit.*, pp. 18-24.

⁷⁷ Ídem.

⁷⁸ Acuerdo donde se realiza una renegociación de la deuda externa a cambio de la libre apertura comercial entre México con Estados Unidos y con países latinoamericanos, con el propósito de proveer de materias primas a los norteamericanos, Recuperado de https://www.senado.gob.mx/65/gaceta_del_senado/documento/27165

hemisférica en tiempos de guerra, en 1946 se llegó a un acuerdo similar con la compañía de Ferrocarriles Nacionales de México.

Para 1943 una de las primeras aerolíneas llamada “Líneas Aéreas Mineras (LAMNSA) fue adquirido por *United Air Lines* que más tarde cambia su nombre a “Líneas Aéreas Mexicanas, S.A”.⁷⁹

Con la ayuda de nuevas rutas y líneas aéreas, los costos de transportación comenzaban a disminuir parcialmente, se tenía más confianza en el traslado aéreo y se aseguraba el cargamento, además de ser una gran ventaja para las exportaciones debido a la conformación de nuevas rutas con destino a los países vecinos. Por otro lado, el crecimiento de las líneas aéreas no solo beneficiaba al comercio, además era una nueva fuente de empleo, requiriendo desde los pilotos para los nuevos aviones que se empezaban a adquirir, hasta los cargadores y encargados de limpieza, así como una amplia red de empleados que comenzaban a darle mayor funcionamiento a las líneas aéreas. Al mismo tiempo las zonas circundantes comenzaban a poblarse cada vez más.

Al llegar 1944 se anuncia un sistema de controles a la importación para la protección de la industria nacional, se sustituyen las tarifas específicas por tarifas *ad valorem*⁸⁰ para proteger, de la inflación, los ingresos vía tarifa. Durante estos años la industria aeroportuaria comenzó a crecer cada vez más y así mismo se convertía en un consumidor nacional de petróleo y de recursos mineros e industriales, las gasolineras para aviación se iban produciendo específicamente de conformidad con el avance de los motores. Era normal que los aviones iniciaran su vuelo con varios envases cuando se desplazaban a lugares donde no podrían abastecerse de combustible, lo que era común en la generalidad de los campos,

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ Tarifa que se fija en función del precio de aquel producto al que está grabando. La mayoría de los impuestos indirectos tienen una tarifa *ad valorem*. significa "sobre el valor", en la terminología aduanera, refiere a un tipo de incidencia tributaria porcentual, prevista en la tarifa aduanera que adopta como base de cálculo o valor aduanero de las mercaderías. Recuperado de <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2467/8/innova.front/ad-valorem.html>

excepto aquellos en que operaban regularmente algunas líneas aéreas, la guerra, le dio a México un cuerpo de pilotos aviadores de excelencia.⁸¹

Para ese entonces se habían establecido varias líneas de aviación, tales como la Compañía Mexicana de Aviación, la Compañía Aeronáutica del Sur, Transportes Aéreos de Chiapas, Transportes Aéreos del Pacífico, la Compañía Aeronáutica de la Sierra y el servicio aéreo a cargo de Daniel P. Fort.

Unas más fuertes y con más futuro que otras, pero todas trabajando para cubrir una amplia red de rutas y servicios, además cada línea aérea tenía abastecimiento propio de combustibles y lubricantes, para lo cual contaba con depósitos y vehículos. Aunque lo común era la carga con cubetas, un embudo y un fieltro. Y así sería durante muchos años.⁸²

Durante la Segunda Guerra Mundial, la demanda externa fue lo que le dio el impulso a la actividad manufacturera, la expansión industrial en México fue impulsada por las exportaciones las cuales crecieron a pesar de la apreciación del peso durante la guerra. La industria textil fue la más beneficiada, el estímulo a la industria provino del rápido crecimiento de la inversión pública generando un auge en la construcción. El nuevo grupo lo constituían pequeñas empresas, con capital nacional y orientado al mercado interno, con visión nacionalista y proteccionista, sin embargo, el auge de la guerra trajo presiones inflacionarias⁸³.

2.2.2. El impacto de la segunda guerra mundial en la industria aeroportuaria

El inicio de la Segunda Guerra Mundial y los constantes bombardeos que acababan con grandes ciudades, no alcanzaron por fortuna al continente americano, lo que permitió que la aviación civil se desarrollara con fluidez, tanto en México como todos los países latinoamericanos, al transformarse en proveedores de materias primas para la industria de guerra de Estados Unidos (el “arsenal de la democracia”, lo denominó el presidente Franklin D. Roosevelt, por el Acuerdo Suarez-Lemont).

⁸¹ Ruiz, *50 años...*, *op. cit.*, pp. 103-113.-

⁸² *Ídem.*

⁸³ Moreno y Ros, *Desarrollo y crecimiento...*, *op. cit.*, pp. 170-180.

Se hacía más notorio la necesidad del transporte de carga, México proporcionó petróleo, hierro, algodón, acero, hule, chicle, tabaco, fibra de henequén, minerales, azufre, sal, pescado, carne, vidrio, cartón y otros productos. También emplearon unos trescientos mil trabajadores mexicanos para ocupar puestos vacantes de los estadounidenses que marcharon al frente de batalla. Entre los mexicanos, cerca de tres mil eran trabajadores ferrocarrileros, quienes realizaban labores para mantener en movimiento la amplia red ferroviaria de los Estados Unidos, especialmente requerida por la industria de guerra.

La economía del país prosperaba por el conflicto bélico, en la rama Aeronáutica la situación no era muy diferente, entre los aviones con los que se contaba, los hidroaviones fueron protagonistas de importantes acontecimientos, pero también ocasionaban problemas al despegar y acuatizar en el mar. Las dificultades que plantea deslizarse sobre una superficie siempre en movimiento absorbían buena parte de la potencia de los motores y, por ende, aumentaban considerablemente el consumo de combustible, correspondía a la empresa estatal todo lo referente al tema de combustibles. Era responsable de la comercialización de los productos de Pemex el licenciado Gustavo Espinosa Mireles, quien durante años fue vicepresidente de *Mexicana*, conocedor por tanto de las necesidades de la aviación. Al declarar México el estado de guerra con las potencias del Eje, el manejo de los combustibles de aviación quedó encomendado a *Mexicana*, puesto que era la línea que más estaciones tenía y operaba en más ciudades.

En los aeropuertos que no tenían instalaciones de almacenamiento, la Fuerza Aérea Mexicana era la responsable, siempre que se tratara de bases o destacamentos militares, según el censo realizado en 1940⁸⁴, se contaba con 11 aeropuertos con una capacidad para 330 pasajeros y 94 toneladas de carga, en ese año se habían transportado 78,420 pasajeros y 4,859 toneladas de carga de las cuales eran 116 ton. de productos agrícolas, 2,086 ton. de productos forestales, 4

⁸⁴ Secretaría de Economía, "Censo de 1940, 1945 y 1950" en Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1955-1956, Hemeroteca Nacional, México 1957, pp.619-621.

ton de producto animal, 122 ton de productos inorgánicos y 1,531 de mercancías en general, teniendo un total de \$7,335,290 de ingresos para ese año.

En última instancia, los gobiernos de los estados solicitaban el suministro necesario para satisfacer la demanda de los aeropuertos que no contaban con el servicio. A partir de 1940 Pemex utilizó el nombre de “mexolina” para la gasolina de su producción, que comenzó a realizar con setenta octanos, el más alto octanaje hasta entonces. Es ahí donde tendría importancia los yacimientos petroleros encontrados, entre ellos uno de los que funcionaba como proveedor de gasolina era lo que se conocía como la Faja de Oro (antes mencionada), después llamada Plataforma de Tuxpan.⁸⁵

El sector público fomentaba la industrialización y crecimiento a través de la inversión pública en infraestructura. Enrique Cárdenas nos da en pocas palabras el panorama económico que se presentaba en los años cuarenta:

El acontecimiento que marco el desempeño de la economía de los años cuarenta, fue la segunda guerra mundial. Su impacto fue profundo en muy diversos sentidos , por un lado, la situación bélica ejerció una fuerte presión sobre la demanda de diversos productos mexicanos , afecto los bienes relativos de bienes y de servicios, y generó movimientos de capital y de personas extraordinarios , por otro lado , la guerra contribuyó, de alguna forma , para que la larga confrontación política que se había tenido con los Estados Unidos desde los años de la revolución a causa de los pagos por reparaciones y la deuda pública , y sobre todo por la definición de los derechos de la propiedad del subsuelo que llevo a su climax en 1938 con la expropiación de la industria petrolera , pudiera finalmente llegar a un acuerdo que estableció una nueva relación con los Estados Unidos.⁸⁶

El Estado se convirtió entonces en motor de la industrialización del país, el gasto público se invertía en infraestructura de transporte, entre ellos el aéreo, carreteras, y una parte en petróleo, electricidad y en empresas de apoyo a nuevos empresarios industriales abriendo la puerta aún más al capital extranjero,

⁸⁵ Ruiz, *50 años...*, *op. cit.*, p. 125-151.

⁸⁶ Cárdenas Sánchez, Enrique “La segunda guerra mundial y la industrialización acelerada, 1940-1962” en *El largo curso de la economía mexicana; de 1780 a nuestros días*, México, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, 2015, p. 494.

convirtiendo a México en un sitio ideal para la inversión, constituyendo estabilidad política.⁸⁷

Se dio especial atención al transporte aéreo, empezando por la infraestructura aeroportuaria. En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a cargo de Agustín García López, se tomaron las medidas pertinentes para afrontar con solvencia el problema de la construcción. En el Departamento de Laboratorios y Proyectos, que dirigía el ingeniero Mariano García Sela, se creó una Sección de Aeropistas, y en el Departamento de Aeronáutica Civil se crearon dos nuevas oficinas: la de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, que tendría a su cargo la supervisión técnica de las obras aeroportuarias, y la de Administración de Aeropuertos Federales, responsable a su vez de la administración y mantenimiento de los aeropuertos propiedad del Gobierno Federal.

Entre las líneas que comenzaron a crecer rápidamente tenemos a *Aeronaves de México* registró un crecimiento impresionante, en parte por su organización y en parte por la demanda de servicios en regiones marginadas. Antonio Díaz Lombardo vendió 25% de las acciones a *Pan Am*⁸⁸ con el objeto de tener acceso a aeronaves, equipo y refacciones cuya disponibilidad se había restringido mucho a causa de la guerra, especialmente para operadores extranjeros. Con esta negociación, Carlos Ramos llegó a la dirección de la empresa. En los años de guerra, *Aeronaves* compró las pequeñas aerolíneas Transportes Aéreos Jesús Sarabia y Taxi Aéreo de Oaxaca, con lo cual extendió sus operaciones a Puebla, Veracruz, Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Sonora y Baja California.⁸⁹

Las Aerolíneas se habían extendido, no solo nacionalmente, sino internacionalmente, incluso llegaron a La Habana, siendo la tercera ruta internacional de *Mexicana*, la cual se incorporó también a la ruta México–Los

⁸⁷ Jaqueline Peschard, Cristina Puga y Ricardo Tirado, “De Ávila Camacho a Miguel Alemán”, en Luis Alberto de la Garza, (et al), *Evolución del Estado mexicano*, México, Caballito, 1986, Vol. III,(Consolidación 1940-1983), pág. 19-58

⁸⁸ Aerolínea internacional más importante de los Estados Unidos desde la década de 1930 hasta su quiebra en 1991.teniendo impacto en el desarrollo del transporte aéreo a nivel mundial. Recuperado de *Pan American World Airways* en <https://www.asca.edu.do/index.php/galeria-historia-aviacion-civil>

⁸⁹Ídem.

Ángeles, con escalas en Guadalajara, Mazatlán, Hermosillo y Mexicali. El 16 de febrero de 1943 comenzó a volarse de noche entre México y Los Ángeles, con escalas, la infraestructura del aeropuerto central ya contaba con la iluminación y los requerimientos para los aterrizajes nocturnos, el reconocimiento por parte del gobierno hacia la empresa privada como motor del desarrollo, comienza a ganar terreno y muchas de ellas comienzan a invertir en el sector aéreo mexicano.

En ese mismo año, el capitán Gordon Barry vendió *Lamsa* a *United Airlines*, que tenía planes de expansión hacia el sur de Estados Unidos. El ingeniero Adolfo Villaseñor Macías tuvo que trabajar arduamente en la reparación de los campos y en la localización de los terrenos donde debía construirse lo necesario para la gran expansión que iba a tener la empresa. El 6 de julio de 1943, el Aeropuerto Central de la Ciudad de México es elevado a la categoría de Aeropuerto Internacional, siendo publicado en el Diario Oficial de la Federación el decreto en cuestión.⁹⁰

Imagen 5

ACUERDO que declara lugares de entrada y salida al País, para servicios de transporte aéreo internacional, los aeropuertos de México, D.F., Mérida, Yuc., Tapachula, Chis., Nuevo Laredo Tam y Hermosillo, Son.

Al margen un sello en el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-Presidencia de la República

**MANUEL ÁVILA CAMACHO, Presidente Constitucional
de los Estados Unidos Mexicanos:**

Que por convenir al interés público y en uso de la facultad que me confiere el Artículo 359 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, he tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO

I.-Se declaran los aeropuertos de las ciudades de México, D.F., Mérida Yuc. Tapachula, Chis., Nuevo Laredo, Tam. y Hermosillo, Son. como lugares de entrada y salida al país para los servicios de transporte aéreo internacionales,

Fuete: Transcripción, DOF 8 de julio de 1943, SEGOB.

⁹⁰ Diario Oficial de la Federación, 8 de Julio de 1943, México, SEGOB, consultado en: http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4577411&fecha=08/07/1943&cod_diario=196124 p. 12

La antigua Compañía Aeronáutica del Sur, transformada en Comunicaciones Aéreas de Veracruz, tuvo solidez mientras duró la demanda. Terminada la guerra, la explotación, transporte y exportación de este producto resultó incosteable, pues había perdido su valor. La empresa trató de subsistir gracias al transporte de pasajeros, sin embargo, terminó disolviéndose.

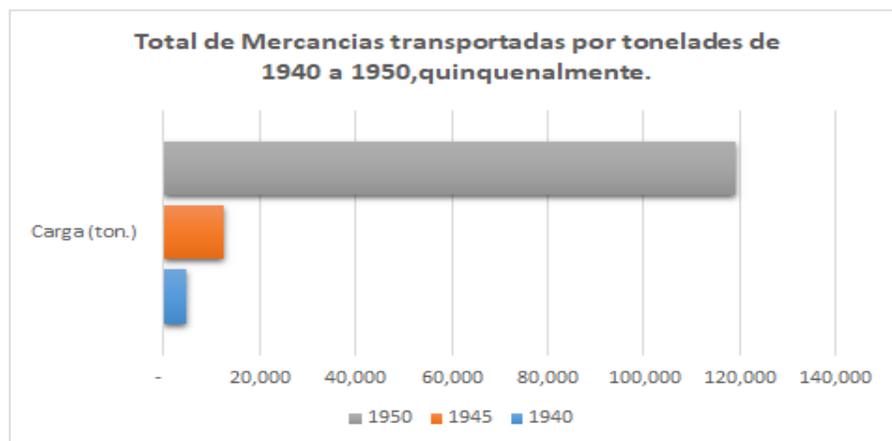
En 1944 se celebró en Chicago, Estados Unidos, la Primera Conferencia Internacional de Aviación Civil, a la que asistieron representantes de cincuenta y dos países, entre ellos México. Esta conferencia tuvo por objeto actualizar las normas internacionales establecidas en la Convención de París de 1919. Se propuso un organismo que se encargara de reordenar las actividades afectadas por la guerra llamado Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), que en 1947 recibió el nombre de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y actualmente agrupa a 191 países. La delegación mexicana estuvo integrada por el licenciado Luis Andrade Pradillo, jefe del Jurídico de la SCOP; el licenciado José Luis Cosío, de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y el coronel Pedro A. Chapa, de la Compañía Mexicana de Aviación.⁹¹

Las Aerolíneas se habían extendido, no solo nacionalmente, sino internacionalmente, incluso llegaron a La Habana, siendo la tercera ruta internacional de *Mexicana*, la cual se incorporó también a la ruta México–Los Ángeles, con escalas en Guadalajara, Mazatlán, Hermosillo y Mexicali. El 16 de febrero de 1943 comenzó a volarse de noche entre México y Los Ángeles, con escalas, la infraestructura del aeropuerto central ya contaba con la iluminación y los requerimientos para los aterrizajes nocturnos, en 1947, *Mexicana* compró la empresa *Aerotransportes*, línea que había luchado por consolidarse y crecer a

⁹¹ ídem

largo de varios años, sin éxito, pese a que volaba rutas interesantes, en especial las de Monterrey–San Luis Potosí y Monterrey–Guadalajara.⁹²

Gráfica 1



Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía, "Censo de 1940, 1945 y 1950" en Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1955-1956, Hemeroteca Nacional, México 1957, pp.619-621.

A pesar de los problemas presentados por las aerolíneas, la demanda del transporte creció, en diez años el total transportado de carga para había pasado de 4,859 ton a 119,082 ton y en traslado de pasajeros pasó de 78,420 a 1,123,662, cerrando con un ingreso total de \$328,915,333 para 1950.⁹³

Tabla 2

Características mecánicas y económicas de las empresas de transporte aéreo. (1940,1945,1950)			
AÑO	1940	1945	1950
Empresas Censadas	11	14	29
Equipo (uds.)	76	104	149
Capacidad de las unidades de transporte			
Pasajeros (uds.)	330	645	2,114
Carga (ton.)	94	2,295	735
Total transportado.			
Pasajeros (uds.)	78,420	381,192	1,123,662
Carga (ton.)	4,859	12,565	119,083
Por tipo de producto en toneladas.			
Agrícola	1,116	1,787	-
Forestal	2,086	350	-
Animal y derivados.	4	17	-
Inorgánicos	122	-	-
Mercancías generales.	1,531	10,411	119,083

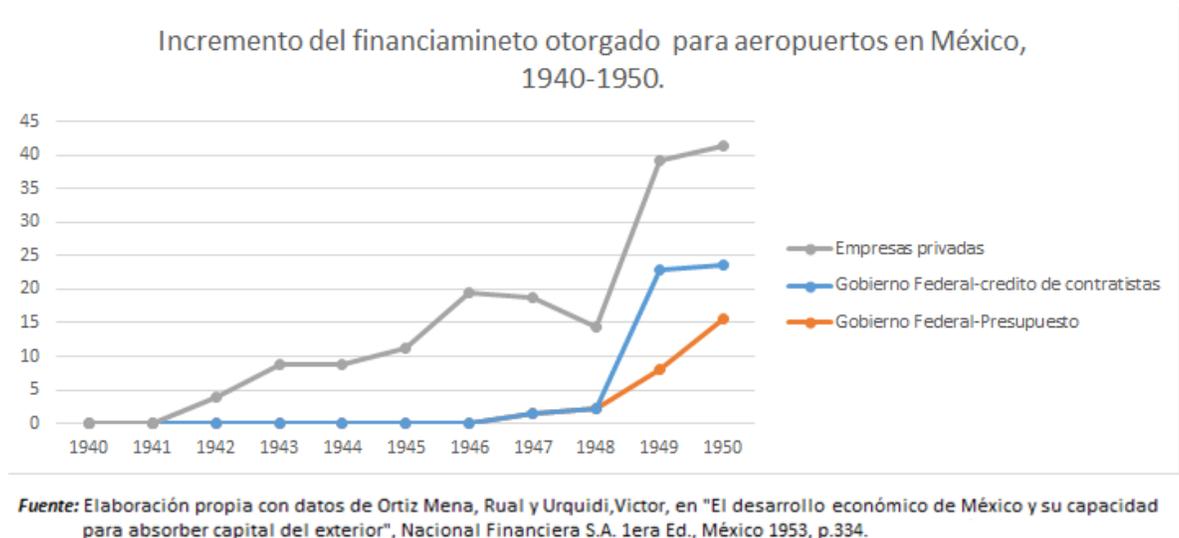
Fuente: Secretaría de Economía, "Censo de 1940, 1945 y 1950" en Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1955-1956, Hemeroteca Nacional, México 1957, pp.619-621.

⁹² Peschard, *De Ávila...op. cit.*, pp. 19-58

⁹³ Secretaría de Economía, "Censo de 1940, 1945 y 1950" en Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1955-1956, Hemeroteca Nacional, México 1957, pp.619-621.

La demanda creciente del transporte aéreo requería ampliar su infraestructura y considerar nuevos proyectos, por ello se dio el reconocimiento por parte del gobierno hacia la empresa privada como motor del desarrollo, para invertir en el sector aéreo mexicano:

Gráfica 2



El incremento de capital por parte de los privados tiene mayor presencia a partir de 1948, dando como resultados la construcción de aeropuertos nacionales para los siguientes años.

2.3 La construcción de nuevos aeropuertos nacionales

Al concluir la guerra, muchos de los factores favorables en los años cuarenta, se revirtieron a causa de la demanda restringida y de la sobrevaluación del tipo de cambio, más tarde el deterioro de la balanza de pagos facilitó la decisión de implantar una política que no evitó que el peso sufriera una nueva depreciación, llegando entonces a el panorama económico de los años cincuenta, en el cual encontramos precios estables, tipo de cambio relativamente equilibrado, inversión alta y fuerza de trabajo en crecimiento. Se podía aprovechar las economías de escala, se tuvo un crecimiento constante del PIB, la inversión a la infraestructura fue financiada en su mayor parte por fondos propios del gobierno, no infraccionados, y

por una pequeña parte de deuda con los bancos privados, por otro lado la política económica tuvo el objetivo de compensar las fluctuaciones externas que afectaban la economía, el gobierno siempre tuvo la preocupación de no sobrepasarse en los gastos por lo que el déficit fiscal fue pequeño.⁹⁴

La política de industrialización emprendida durante el régimen anterior continúa con Ruiz Cortines, el crecimiento de la economía fue rápido y balanceado, la dispersión de las tasas de crecimiento de los sectores fue menor, la menor participación fue del sector pecuario y la minería reflejando la debilidad de la demanda, el sector primario recuperaba su dinamismo y contribuyó con el 20% del crecimiento de la economía, al igual que el sector secundario con 25.8 % colocando a México en uno de los primeros lugares de crecimiento *per cápita* a nivel mundial.⁹⁵

La inversión se dirigió al petróleo, carreteras y servicios sociales de salud y educación, en el sector agrícola los sistemas de riego fueron fundamentales pues la inversión en años anteriores daba sus frutos por el aumento en la productividad, la inversión privada aprovechó las externalidades generadas por la inversión pública, creciendo del 13.65% a 91% nacional y 9% extranjera y se concentró hacia algunos campos selectos del sector agrícola, manufactureros y de servicios⁹⁶.

Durante el mandato del presidente Miguel Alemán se inauguraron diversos aeropuertos. El de Acapulco (1948), al que hubo que construirle estación terminal y demás servicios, ya que solamente tenía las pistas, rodajes y plataformas. El de Zihuatanejo y el de Mazatlán (1950), totalmente nuevos. El de la Ciudad de México, construido en el antiguo aeropuerto (1952), que entraba en circulación en 1954. Quedaron con un porcentaje de avance alto los aeropuertos de Hermosillo, La Paz y Nogales, que fueron inaugurados en 1953. También se construyeron y entraron en servicio las bases aéreas militares de Zapopan, Jalisco (1951) —en ésta se instaló la Escuela Militar de Aviación— y la de Santa Lucía (1952), lo que permitió

⁹⁴ Cárdenas Sánchez, Enrique “La segunda guerra mundial y la industrialización acelerada, 1940-1962” en *El largo curso de la economía mexicana; de 1780 a nuestros días*, México, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, 2015, p. 494.

⁹⁵ Cárdenas, Enrique, “El auge de los años cincuenta”, en *La hacienda pública y la política económica 1929-1958*, México, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, 1994p. 130-153.

⁹⁶ Ídem.

cerrar el Aeródromo Nacional de Balbuena, que había quedado ahogado por la ciudad. Los aeropuertos de Guadalajara y la Ciudad de México se estimaban entre los mejores de Latinoamérica.⁹⁷

El flujo de servicios del capital provenía de toda la inversión acumulada a lo largo del tiempo menos su depreciación también acumulada⁹⁸, crecieron 57.6% en términos reales entre 1950-1958, una tasa promedio de 5.9% anual indicando que la relación capital-trabajo aumenta rápidamente por lo que se considera un crecimiento de la productividad, el insumo de la mano de obra aumentó 24.1%, es decir el 2.7%

Según Cárdenas⁹⁹, el aumento en la inversión privada lo debería explicar el aumento en la rentabilidad, ello puede ocurrir por aumentos de los precios finales en relación a los precios de las materias primas y del factor trabajo o por incentivos fiscales y mejores fuentes de financiamiento, considerando la disponibilidad de un mercado interno cautivo en proceso de crecimiento. El sector privado aprovechaba externalidades positivas creadas por el Estado a través de la inversión acumulada en infraestructura básica. En general tanto los índices de materia prima como de salarios aumentaron más rápidamente que los precios finales en tipos de bienes, lo que indica que la rentabilidad disminuyó, por tanto, esto no explica el aumento de la inversión privada.

Para subsanar la crisis de la balanza de pagos surgida en 1948, el gobierno establece el proteccionismo, basado en cuotas de importación, aislando casi por completo el mercado interno de bienes de consumo de la competencia extranjera, los empresarios requerían fondos y acceso a materias primas y los bienes necesarios para producir, Hacienda otorgó estímulos fiscales y mayores subsidios.

La agricultura fue el principal generador de divisas, el sector financiero nacional y privado obtienen mayor importancia, esto a causa del aumento en la demanda de servicios bancarios de la industria, el comercio y particulares. La

⁹⁷ Ruiz, *50 años...*, *op. cit.*, pp. 170-175.

⁹⁸ Es necesario considerar la acumulación neta de inversión, así como el grado de utilización de los bienes de capital en el proceso productivo de la economía y el factor trabajo.

⁹⁹ *Ídem.*

inversión en infraestructura aumentó la productividad de otras actividades económicas y al mismo tiempo al producto nacional.

Ante la demanda de productos para exportación, los principales medios de transporte eran los ferrocarriles, barcos y aviones, este último por acortar el tiempo de entrega de los productos, no se daban abasto para cubrir dichas demandas.

Ante la experiencia de la Segunda Guerra Mundial, las autoridades hacendarias vendieron oro, plata y valores gubernamentales al público para absorber liquidez y en enero de 1951 Banco de México (BANXICO) establece un encaje legal del 100% para los aumentos en los depósitos, para restringir el crecimiento del crédito. La inflación tuvo un comportamiento interno, causada por choques externos que repentinamente golpearon a la economía nacional,¹⁰⁰ la protección comercial amplió sus alcances generalizando la exigencia de permisos de importación para estimular cualquier industria que sustituyera importaciones.

En 1951 para aumentar la recaudación fiscal se reforma la *Ley de Impuesto sobre la Renta* y se establecen nuevos impuestos (cerveza, cigarros, autos, etc.). El auge externo tuvo un beneficio a corto plazo, se genera un *déficit* en la cuenta corriente de la balanza de pagos, adquiere grandes cantidades de mercancías y servicios, por otro lado, se crean condiciones económicas permitiendo cambios políticos para América Latina orientada a consolidar una ideología nacionalista y una industrialización independiente reduciendo su capacidad para exportar, poniendo de nuevo a México como vendedor competente.

Ante la nueva demanda de mercancías se realizan reestructuraciones en las leyes de servicios de transporte, en ese mismo año se publica en el Diario Oficial¹⁰¹ el primer Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, donde se puntualiza la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, hacen indispensable reglamentar en forma adecuada la operación de toda clase de aeronaves civiles especialmente aquellas que se destinan a actividades comerciales, así como responsabiliza a las

¹⁰⁰ ídem

¹⁰¹ "Reglamento de operación de Aeronaves Civiles" en Diario Oficial de la Federación, 22 de noviembre de 1950, México Secretaria de Comunicaciones y transportes, Biblioteca de SHCP.

aerolíneas del conocimiento del nuevo reglamento de los pilotos que operan los aviones, anunciando además la creación del Departamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Imagen 6



Empleados en una torre de transmisión de un aeropuerto Benito Juárez, 1950. Mediateca INAH

Se concedieron recursos a la ampliación del aeropuerto, inaugurando el 19 de noviembre de 1952 el nuevo edificio terminal (actualmente Terminal 1) del entonces Aeropuerto Central.

La actividad económica inicia su recuperación en el segundo semestre de 1953, con estabilidad de precios, gracias al mantenimiento de la

demanda agregada por parte del gobierno. La devaluación se realizó con cierta holgura por la disponibilidad de reservas, permitiendo una mejor planeación.

El crecimiento de la demanda, dada una economía cerrada, recibe su mayor empuje del mercado interno y no de la sustitución de importaciones puesto que ya se han sustituido la mayor parte de lo que antes se importaba. Las nuevas empresas aseguraban su mercado, existía un tipo de cambio sobrevaluado, la sustitución de importaciones era nula. A partir de 1954 se inicia el descenso gradual del coeficiente de importaciones hasta el final de la década.¹⁰²

El financiamiento del déficit comercial provino de una balanza de servicios superavitaria, como turismo, transacciones fronterizas y en menor medida el programa de braceros, así como la entrada de capitales. Las autoridades hacendarias fueron exitosas al devaluar el tipo de cambio a tiempo, con el fin de

¹⁰² Solís Domínguez, "Itzel Johanna, Industrialización, por sustitución de importaciones en México 1940-1982", en REVISTA TIEMPO ECONÓMICO UAM-Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades. Vol. IV, No.11, primer cuatrimestre de 2009. p. 66.

restablecer el equilibrio externo y mantener cierto margen de maniobra para minimizar el impacto negativo de la misma devaluación.

Posteriormente en el sexenio de Adolfo Ruiz Cortínez decretó la adquisición de todos los bienes y propiedades de la empresa Aeronaves de México a favor de la Nación el 28 de junio de 1954. En ese momento la aerolínea se encontraba en buena situación económica, disfrutaba de una amplia red de rutas y contaba con personal de excelente nivel en cada una de las ramas de la operación y administración.

2.4.1 Inversión extranjera, punto clave para el desarrollo de infraestructura aérea

Imagen 7



Excelsior, Enero-1958

A partir de 1955 se podía observar que la inversión extranjera comenzaba a crecer, pues era un punto clave para el crecimiento del

país, se puso atención a definir una política de control de precios y restricciones al gasto público, esto se reflejó en el crecimiento sostenido que se comenzó a tener, sentando las bases de la política económica del llamado “desarrollo estabilizador”.¹⁰³

En el sexenio de Adolfo Ruiz Cortines y con el arquitecto Carlos Lazo como titular en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) y más tarde con Walter C. Buchanan como subsecretario encargado del despacho, se inauguraron y pusieron en servicio los nuevos aeropuertos federales de Chihuahua y Culiacán (1956), Mexicali y Aguascalientes (1957), Matamoros, Tuxtla Gutiérrez y Tehuacán (1958).

¹⁰³ Suárez Dávila, Francisco, “Dos visiones de la política económica de México: Un debate en la historia (1946 a 1970)”, en María Eugenia Romero Sotelo (coord.), *Historia del pensamiento económico en México. Problemas y tendencias*, México, Trillas, 2005, pp. 225-282.

Figura 6

Aeropuertos construidos y/o mejorados, entre los años 1940 y 1955



Fuente: Elaboración propia con datos recuperados de Ruiz Romero Manuel, "50 años: Aeropuertos y Servicios Auxiliares ASA", Biblioteca Mexicana del Conocimiento, México, Primera Edición, Mayo 2015

El 1 de enero de 1959 entró en vigor la disposición presidencial, por lo que Javier Barros Sierra se hizo cargo de la titularidad de SCOP, en ese mismo año, se dispuso que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) se dividiera, creándose la hoy llamada Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (SCT) y Walter C. Buchanan, subsecretario de comunicaciones y transportes, encargado del despacho desde la muerte accidental del titular Carlos Lazo, asumió el cargo de secretario de la SCT.¹⁰⁴.

¹⁰⁴ Ruiz, *50 años...Óp. Cit.*, p. 195-205

La participación del Estado en materia de inversión se aseguraba que cumpliría sus “funciones esenciales de coordinación, suplencia y estímulo a los particulares”, planificaría una administración regional y promoción de reformas de trabajo.

Imagen 8



El Nacional, Agosto-1958

La Edad de Oro del Capitalismo, como la ha llamado Angus Maddison, presentó oportunidades de todo tipo a los países en proceso de desarrollo. México fue uno de esos países que se organizó para aprovechar las que, en materia de comercio, inversión, turismo, crédito y muchas otras cosas más ofrecía la acelerada expansión de la economía mundial.¹⁰⁵

Las condiciones que se lograron para los trabajadores de las líneas aéreas, eran posible ya que la misma dinámica económica lo permitía, durante los años cincuenta mucha gente, sobre todo en los países más prósperos, (desarrollados), se dieron cuenta de que los tiempos habían mejorado de forma notable, sobre todo si sus recuerdos se remontaban a los años anteriores a la segunda guerra mundial, se le conocía mundialmente como la “época dorada”, el capital extranjero había aumentado en los países subdesarrollados y la economía se reorientaba a la producción industrial, aumentando la demanda de manufacturas, esto trajo consigo una reconfiguración de las políticas establecidas, ya que en estos años comenzaban a terminarse y con ello se presentaban problemas que debían de ser subsanados de manera inmediata.

Esta época de prosperidad fue conocida en México como el “milagro mexicano”, vislumbrada incluso en los primeros años de la década de los sesenta, descrita como la época de auge, no solo en el ámbito económico, también en el aspecto político, social y cultural, mencionado por algunos autores (desde la perspectiva social) como:

Una década en la que todo estuvo a punto de estallar por exceso de vitalidad.
La producción de acontecimientos desbordó su capacidad de estimulación.

¹⁰⁵ Tello, Carlos “El desarrollo estabilizador”, en *Economía Informa*, Revista de divulgación, núm. 364, UNAM, Julio-septiembre 2010, p. 66.

La aceleración, el cambio hizo que la velocidad social dejara atrás el tiempo histórico.¹⁰⁶

En 1958 se expuso como objetivo las medidas correctivas que había empezado el gobierno anterior, a partir de 1962, comprende lo establecido en la carta de Punta del Este como el Programa de Acción Inmediata 1962-1964.

En dicha carta se establece la necesidad de planear o programar el desarrollo de América Latina, porque

[...] la experiencia histórica ha demostrado que, sobre todo en los casos de los países en desarrollo, la libre operación de las fuerzas del mercado no conduce de modo necesario a la óptima utilización de los recursos productivos y porque esa misma experiencia revela que las políticas gubernamentales en América Latina no han logrado, en la mayoría de los casos, el uso más racional de sus recursos ni el mejor rendimiento de sus inversiones. De este modo el crecimiento económico se ha visto retrasado y en algunos casos ha caído en el estancamiento.¹⁰⁷

Al parecer todo pintaba en color de rosa, o por lo menos eso se hacía creer ya que el capital extranjero aumentaba y se podía gozar de los productos ofrecidos por otros países, sin embargo el desarrollo estabilizador, mejor llamado crecimiento con estabilidad monetaria, se logró a costa de un continuo y permanente desequilibrio

externo, de un creciente déficit gubernamental, y en detrimento también de los salarios y el desempleo que acentuarían todavía más la desigualdad social, así



¹⁰⁶ Sampere, Pedro "La década Prodigiosa: 60s, 70s" en *Revista virtual Errancia, La palabra inconclusa*, Tomo 6, Universidad Nacional Autónoma de México, Diciembre 2014, <http://www.iztacala.unam.mx/errancia/index.html>

¹⁰⁷ García Reynoso, Placido, "La carta de punta del este: Planeación económica", *Revista Comercio Exterior*, Tomo XI No. 12, Banco Nacional De Comercio Exterior, S.A., México, Diciembre de 1961, pp.726-729.

comenzaban los problemas, al principio con pequeñas manifestaciones que el gobierno podía controlar a base de la represión, pero cada vez se hacían más notorios.

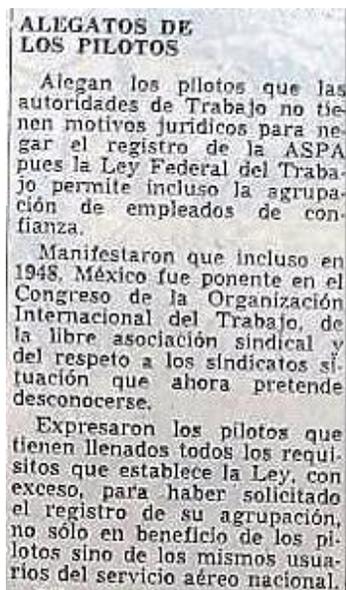
2.4.3. El estallido de la huelga de pilotos

A pesar del auge que comenzó a tener en estos años la industria aérea, se originan ciertos disgustos por las exigencias de los trabajadores mediante el sindicato, ya que éste comenzaba a tomar fuerza y la administración se solidificaba, así la Compañía Mexicana de Aviación expulsó de la empresa al piloto aviador Andrés Fabre Tirán elegido secretario general del nuevo sindicato, por ejercer actividades “sindicales” contrarias a las políticas de la empresa.

Imagen 10



Imagen 11



Excelsior, Enero-1959

Este hecho tuvo repercusión nacional, pues los pilotos aviadores del país se sintieron agredidos y el 23 de enero de 1959 no hubo vuelos. Las escuelas, los fumigadores y los privados suspendieron los servicios y se inició una huelga en las líneas aéreas. El objetivo principal del paro era alcanzar el reconocimiento de la profesión y del sindicato, el gobierno intervino las empresas de transporte público mediante el recurso de requisa¹⁰⁸, por tratarse de una cuestión de interés general, los pilotos de otras instancias volvieron al trabajo, pero el impacto del paro general repercutió en las ganancias de las aerolíneas que en ese entonces ya

¹⁰⁸ Proceso que desarrolla una autoridad para inspeccionar un cierto lugar o revisar las pertenencias de una persona y así secuestrar determinados objetos, cuya posesión no se encuentra permitida.

tenían gran demanda. Los pilotos de las aerolíneas demoraron unos días en incorporarse al trabajo y lo hicieron en traje de calle, para que quedara constancia de que estaban en huelga, entre los argumentos que ponían para no reconocer la huelga era que estos se consideraban trabajadores de confianza y por ello no era necesario generar un contrato, al no haber gran respuesta por parte de las autoridades, en los primeros meses del 1960 comienzan otra huelga en donde se pide la obtención de mejores condiciones de trabajo, un trato digno y mejor remunerado así como la inmediata requisición gubernamental (y de nuevo la modificación de la Ley Federal del Trabajo), de la que saldrían, meses después, *Aeroméxico* nacionalizada y *Mexicana* con graves problemas financieros (por la duración del conflicto y porque en esos meses se invirtió en la compra de los primeros aviones turbopropulsados). El contrato colectivo de trabajo de Mexicana y Aspa se firmó en mayo de 1960.¹⁰⁹

El sector agrícola, aquel que le había dado a México el apoyo necesario para su crecimiento después de la guerra, comenzó a deteriorarse teniendo efectos perjudiciales para el país en su conjunto. Desde el punto de vista de la producción el subsector agropecuario, se convirtió en productor de mercancías, dirigido a atender la demanda de los sectores más modernos de la economía.

Al disminuir la producción agropecuaria se deterioró la vida de los campesinos, los comuneros, ejidatarios y pequeños propietarios, se perdió la autosuficiencia, obligando a la importación de productos agropecuarios con consecuentes desviaciones de divisas y aumento de dependencia exterior.

La ejecución de la nueva reforma agraria provocó desbordamientos campesinos, ruptura con los controles tradicionales; invasiones de tierras, revueltas y brotes guerrilleros que tuvieron como objetivo una lucha anticapitalista materializada en acciones legales, extralegales y aun insurreccionales, la respuesta fue la represión.

¹⁰⁹ Gutiérrez, Vico Hugo, "A 59 Años del Paro Nacional de Pilotos en México". artículo publicado por la Academia de Historia Aeronáutica en México, 23 de enero del 2018, revista en línea EnElAire.

La producción industrial devino el eje de la acumulación de capital, el registrado en esos años se basó en la expansión del mercado interno, propiciada por el crecimiento urbano reforzada y prolongada por los efectos de la reforma agraria, para esto fue fundamental la infraestructura. Las importaciones necesarias para sostener el crecimiento industrial fueron financiadas con recursos provenientes de las exportaciones de bienes y servicios, de la inversión extranjera directa y préstamos.

Imagen 12

La inversión extranjera desplazó a la minería y a las industrias primarias, el financiamiento a las importaciones aumentó al igual que la deuda, también se aumentó la participación de las ramas más dinámicas de la industria.¹¹⁰

Se Evitó la Huelga de 9,000 Textiles

Se conjuró ayer la huelga emplazada contra la Industria Textil en géneros de punto en la que laboran 9,000 trabajadores en todo el país.

Excelsior, Enero-1959

2.4.4 La nueva planeación para el desarrollo

En contraste con el énfasis puesto en los aspectos sociales de la Alianza para el Progreso (ALPRO)¹¹¹, en el mismo informe López Mateos dio a conocer sus programas de acción inmediata para el trienio de 1962-1964, cuyo objetivo explícito era aumentar el producto nacional por lo menos en 5.4% en promedio anual, sin embargo estos planes no fueron del todo correctos, no solo los campesinos eran afectados, los industriales y los empresarios comenzaban a sentir las problemáticas de la época, por ello los secretarios Ortiz Mena, de Hacienda, y Raúl Salinas, de Industria y Comercio, ofrecieron a los empresarios todo tipo de garantías, incluyendo la que si sus empresas llegaran a quebrar, el Estado intervendría para salvarlas.

¹¹⁰ Cárdenas, Enrique "El auge...", p.145.

¹¹¹ ALPRO, Así se le conocido al programa de ayuda económica, política y social de E.U.A. para América Latina entre los años 1961 y 1970, calmando la situación de los sindicatos, con el fin de evitar nuevos levantamientos como el de Cuba., Recuperado de https://www.ecured.cu/Alianza_para_el_Progreso

En esta década se consolidaron en la economía mexicana dos características generales, primeramente, el crecimiento basado en medidas inflacionarias sede su lugar al crecimiento con estabilidad económica y en segundo la producción agrícola fue sustituida por la producción industrial como eje de la acumulación capitalista nacional.

Imagen 13



Edificio terminal de aeropuerto de Sonora, 1960, Mediateca INAH.

La nueva planeación de desarrollo tuvo efectos perjudiciales para el país en su conjunto. Desde el punto de vista de la producción, el subsector agropecuario, relegado a un lugar secundario en las preocupaciones gubernamentales, se convirtió en productor de mercancías dirigido a atender la demanda de los sectores más modernos de la economía, esta disminución afectó a la parte socioeconómica del país, los campesinos carecían de recursos para trabajar la tierra, deteriorando la actividad agrícola, ya que para la subsistencia comenzaban a buscar nuevas fuentes de empleo emigrando a las zonas urbanizadas.¹¹²

El club de los economistas capitalistas industriales avanzadas, la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), reviso al alza sus previsiones de crecimiento económico con el paso de los años sesenta... De todos modos, en los años sesenta se hizo evidente que era el capitalismo, más que el socialismo, el que se estaba abriendo camino.¹¹³

La acumulación de capital en cada país insertada en la economía mundial es dirigida por el Estado, éste garantizaría el mantenimiento de las relaciones de

¹¹² Fernández Christlieb, Paulina y Luisa Béjar Algazi, "La década de los sesenta", en Luis Alberto de la Garza, (et al), *Evolución del Estado mexicano*, México, Caballito, 1986, volumen III (Consolidación 1940-1983), pp. 109-158.

¹¹³ Hobsbawm, Erick, "Capítulo IX Los Años dorados" en *Historia del siglo XX*, Crítica, ITAM, México, 2014, PP. 485

producción, también participaría decisivamente en la formación y constitución de estas relaciones convirtiéndose en el nexo entre la economía nacional y la mundial.

Cuando el país más poderoso, en función de las necesidades de su acumulación, se elaboran modelos económicos que involucran a los países dependientes y subdesarrollados, se enfatiza la indispensable ayuda proporcionada, pero se omite los perjuicios reales a cortos y largo plazo.¹¹⁴

La inversión extranjera representaba un crecimiento importante para el país, así como la nueva planeación de desarrollo, sin embargo, para los trabajadores de la industria de la aviación, esto representaba un golpe, dando como resultado que se manifestaran para exigir sus derechos.

2.4.5 Huelga de ASPA

Las deficiencias en el sector agropecuario y en el industrial se vieron reflejadas en la balanza de pagos, bajando las exportaciones, afectaban a la aviación, este había sido el medio más requerido para la transportación de los productos, las mejoras en los aviones estaban consideradas para soportar hasta 40000 toneladas y al bajar la demanda de estos, los descontentos de los trabajadores nuevamente comenzaron a surgir, a finales de 1960 tras la huelga del sindicato (ASPA) hubo una huelga de los trabajadores de tierra y los sobrecargos: pedían el reconocimiento de sus respectivos sindicatos. ASPA iniciaría dos huelgas más, la primera en abril de 1961 y la segunda en noviembre de 1964. En 1965, para aliviar sus problemas financieros, Mexicana vendió al gobierno federal sus aeropuertos, recibiendo por ellos poco más de 100 millones de pesos, que casi se transfirieron íntegros al Instituto Mexicano del Seguro Social, Petróleos Mexicanos y la Secretaría de Hacienda por adeudos no cumplidos. En septiembre de 1967, poco después de que se había decidido sustituir la flota con los Boeing 727¹¹⁵, *Mexicana* se declaró en

¹¹⁴Fernández Christlieb, "La década de los sesenta"..., op. cit., p. 110.

¹¹⁵ Avión comercial trimotor de tamaño medio, fabricado por la compañía estadounidense *Eastern Air Lines* cerrando operaciones en 1991, este modelo redujo los costos de utillaje de Boeing anterior y los costos de mantenimiento de las aerolíneas. Recuperado de <https://aviaciondigital.com/boeing-b727-otra-forma-de-volar-en-la-epoca-dorada-de-la-aviacion/>

suspensión de pagos. Los acreedores tomaron el control de dos de los tres aviones recién comprados y la situación se volvió insostenible.¹¹⁶

Con la toma de posesión del presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), se hicieron cargo de las secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Obras Públicas, respectivamente, José Antonio Padilla Segura y Gilberto Valenzuela crearon la Comisión de Planeación de Aeropuertos. Por parte de la Secretaría de Obras Públicas participaban los ingenieros Rodolfo Félix Valdés, Daniel Díaz Díaz, Francisco Noreña Casado, Emilio Carranza Castellanos, Xavier Ramos Corona y el arquitecto Fernando Pineda Gómez. Por la Dirección General de Aeronáutica Civil tomaron parte los ingenieros Ramón Pérez Morquecho, Federico Dovalí Ramos, Dagoberto Proal Núñez, Guillermo Prieto Argüelles, Fernando Cervantes López y Carlos Chávez Ochoa. Como asesores intervinieron los ingenieros Adolfo Mendoza y Mario Badillo González y el piloto aviador Enrique Zapata Buttner, tenía como finalidad estudiar a profundidad la situación del transporte aéreo y la infraestructura aeroportuaria y de servicios, encargándoles presentar las recomendaciones y acciones necesarias para resolver rezagos y deficiencias.

El 12 de junio de 1965, el Diario Oficial de la Federación publicó el decreto constitutivo del organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, que desde entonces conocemos por sus siglas: ASA.

El primer director general de ASA fue Juan Torres Vivanco quien integró el primer cuadro básico del organismo con los siguientes funcionarios: José Vértiz Maldonado en Operaciones, Federico Dovalí Ramos Noriega en promoción, Atilano Guzmán en administración, Jesús Bonequi en el jurídico y Guillermo Prieto Argüelles en la gerencia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.¹¹⁷

Tras la revisión de los problemas presentados en los distintos aeropuertos la Comisión determinó que los aeropuertos actuales tendrían que sustituirse en su

¹¹⁶ Cerdio, Máximo, "El transporte aéreo de carga en México", en *Revista Comercio Exterior*, Vol. 55, Núm 12, BANCOMEX, Diciembre del 2005. ¿páginas consultadas?

¹¹⁷ AICM, Marco Histórico del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, consultado en enero del 2018 en www.aicm.com.mx

mayoría por nuevos, mientras que a los otros se les tendría que dar mantenimiento, además, deberían construirse otros para tener en servicio un total de cuarenta y dos terminales aéreas, dotadas todas de instalaciones modernas y eficientes para atender pasajeros, aeronaves y demás servicios. Los habría de tres categorías operacionales: de largo alcance, de medio alcance y de corto alcance o regionales.

Finalmente, el documento relacionaba los dieciocho aeropuertos cuya construcción o reconstrucción debía ser inmediata, de acuerdo con las exigencias y necesidades previstas: Acapulco, Ciudad Juárez, Ciudad Obregón, Durango, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Matamoros, Ciudad de México, Monterrey, Puerto Vallarta, Tampico, Tijuana, Torreón, Uruapan y Veracruz.¹¹⁸

Algunos de estos aeropuertos tendrían que ser construidos totalmente en lugares diferentes de los que se encontraban; otros serían construidos totalmente nuevos sobre los antiguos, y algunos más requerían grandes ampliaciones con base en el aeropuerto anterior. Al trabajo presentado por los representantes de dicha comisión se le llegó a conocer como “el famoso libro negro”.

2.4.6. Implementación del Programa Nacional de Aviación Civil y sus beneficios

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) puso en marcha el Programa Nacional de Aviación Civil, para el mejoramiento de las líneas aéreas, además se encargaría de los acuerdos con los distintos países, aumentando con esto los destinos internacionales y la inversión extranjera que ayudaría con las mejoras en la infraestructura de los aeropuertos, se proponía también proporcionar los apoyos necesarios para que el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC) se hiciera cargo de la formación del personal técnico necesario para atender la demanda que generarían los programas recientemente implementados, se comenzaban a adquirir nuevos aviones entre ellos se implementaron los jet.¹¹⁹

¹¹⁸ Ruiz, *50 años...Óp. Cit.*, p. 200-205

¹¹⁹ Aviones que permiten vuelos de mayor altitud y, por tanto, mayor autonomía, aumenta la potencia con el aumento de la velocidad, permitió vuelos sin escalas y acorto el tiempo de viaje. En el 2016

Las mejoras que se hicieron en la aviación a partir de dicho programa son:

- La instalación de un sistema nacional de radiocomunicaciones y radio ayudas a la navegación, terminado ya en su parte fundamental y se completaría en 1970.
- Se dio importancia a la política de transportes internacionales, apoyada en la celebración de convenios bilaterales con los países que mostraban interés en volar al nuestro.
- El gobierno gestionaba créditos internacionales a largo plazo para las empresas que requerían adquirir equipo, siendo las más beneficiadas Aeronaves de México y Mexicana de Aviación.
- Para la comunicación aérea se tenía la posibilidad de comunicarse entre campos aéreos a una distancia máxima de quinientos kilómetros entre sí, lo cual propiciaría el desarrollo de rutas comerciales y turísticas que prestarían servicio a las principales ciudades y poblaciones de la República.

Con el programa en marcha, la mejora en infraestructura y la adquisición de tecnología, se esperaba un mejor servicio y un aumento de demanda para las aerolíneas

“Al respecto, señaló el secretario Padilla Segura: Hago constar que la parte fundamental de este programa se apoya en la calidad humana, en los conocimientos y en el ejercicio profesional rígidamente apegado a la técnica y a la ética de los hombres que tienen en sus manos el deber consciente de prestarlo”.¹²⁰

El Gobierno creó también un Programa de Aeródromos Rurales que empezó por realizar un censo de los aeródromos existentes en todo el país, con el objetivo de conocer su estado de conservación, sus cualidades y su potencial. Además, se construirían los que se estimaran necesarios, cumpliendo una normatividad mínima desde su localización. Estos aeródromos estarían a cargo de sus propietarios o de los gobiernos estatales o municipales y contarían con asesoría técnica oficial.

la revista Forbes colocó a México como el segundo país en tener más jet privados en el mundo. Recuperado de <https://www.aircharterservice.com.mx/acerca-de-nosotros/noticias/blog/analisis-comparativo-pasado-presente-y-futuro-de-los-jets-privados-mas-rapidos-del-mundo>

¹²⁰ Ruiz, *50 años...Óp. Cit.*, p.220-230

Como se mencionaba anteriormente las inversiones importantes para el crecimiento eran las destinadas a la industria, fomento agropecuario y de comunicaciones y transporte, todo esto financiado por fuentes extranjeras, las empresas privadas iban en aumento, se dejaba de lado lo nacional, la crisis económica se hacía más evidente, así como la ineficiencia del gobierno para implementar políticas económicas, mientras que el beneficio social no se consideraba productivo.

2.5. 1968: Movimiento estudiantil, las olimpiadas y los problemas del aeropuerto

Para los obreros el panorama era desalentador, continuaba la lucha sindical la cual fracasó, los partidos de izquierda se debilitaron, se favorece al Estado, en los partidos políticos de oposición participaba el PAN, el Partido Socialista y el Auténtico de la Revolución Mexicana. Es por ello que a finales de los años sesenta los movimientos comenzaron a tomar gran fuerza culminando en el movimiento estudiantil de 1968. *“El movimiento de 1968 representó una afirmación a los valores “burgueses” de democracia y el rechazo al corporativismo autoritario... [...]”* había mucho malestar en el panorama político y social mexicano a finales de los años sesenta; los estudiantes tenían razón de protestar.¹²¹

La huelga estudiantil en la plaza de las tres culturas recordado por la tragedia de la matanza de estudiantes, maestros y civiles que marchaban por la exigencia de los derechos, es considerado la culminación de las políticas económicas y sociales manejadas en los años que lo antecedieron, la ruptura tenía que ser eminente.

Tras la matanza del dos de octubre los estudiantes vivíamos un momento límite. Habíamos revelado la mentira y la opresión del régimen, pero a un costo terrible. Estábamos desolados, indignados, agraviados, abatidos. Nunca vencidos. El horrendo crimen había demostrado, cruelmente, que

¹²¹ Babb, Sarah, “La crisis del desarrollismo mexicano” en *Proyecto México: Los economistas del nacionalismo al neoliberalismo*, México, Fondo de Cultura Económica, 2003, p.154.

teníamos razón: con el poder era imposible dialogar. El poder, en última instancia, siempre recurre a su arma específica: la represión.¹²²

El movimiento del 2 de octubre evidenció los problemas que se intentaban ocultar por cualquier medio por parte del Estado, se procuró tapar toda evidencia con el fin de poner a México como un país atractivo ante los ojos del mundo ya que ese mismo año, nuestro país sería la sede de las olimpiadas, evento que requería de la modernización de infraestructura, esperando con ello un aumento en el sector turístico, beneficiando a los hoteles y negocios del país.

2.5.1 La infraestructura de México durante las olimpiadas

Como se ha mencionado los beneficios que se esperaban para México a partir de este evento, era una mejora a la economía, la cual vendría por parte del sector turístico, los servicios hoteleros estarían a su máxima capacidad, los pequeños y grandes comercios tendrían que darse abasto para vender los productos nacionales, desde la gastronomía, artesanías y sobre todo la promoción de los lugares turísticos que se esperaban fuesen atractivos para los visitantes. Para ello se necesitaba primero de inversión, sobre todo en la parte de las infraestructuras, asegurándose que las vías donde se transitaran estaban en buen estado y que los lugares en donde se llevarían a cabo las competencias eran suficientes y estuvieran seguras.

Por ello se creó la Dirección de

Imagen 14



El Universal, Julio-1968

Control de Instalaciones, cuyo trabajo fue vigilar el cumplimiento adecuado de las construcciones, así como operar y mantener las instalaciones. Además de realizar

¹²² Gilberto Adame, Ángel, "Octavio Paz en 1968; el año axial: cartas y escritos sobre los movimientos estudiantiles", México, Taurus septiembre 2018, p 303

los programas arquitectónicos que fueron entregados a la Secretaría de Obras Públicas para la elaboración de los anteproyectos.

Tras el análisis, se decidió construir nuevas instalaciones, entre ellas:

- El Palacio de los Deportes
- La Pista Olímpica de Remo y Canotaje
- El Velódromo Olímpico Agustín Melgar
- La Sala de Armas
- La Alberca Olímpica Francisco Márquez
- El Polígono Olímpico de Tiro
- El Gimnasio Olímpico Juan de la Barrera

La Secretaría de Obras Públicas diseñó el Canal de Remo y Canotaje, el Polígono de tiro y la Sala de Armas. Por otra parte, el Palacio de los Deportes, el Velódromo Olímpico, la Alberca Olímpica y el Gimnasio Olímpico fueron diseñados por arquitectos independientes. Con excepción de la pista del Velódromo, todas las instalaciones fueron construidas por técnicos mexicanos.

Las siete instalaciones se construyeron, acondicionaron y equiparon en un lapso de aproximadamente 521 días, mientras que las secciones habitacionales de las Villas Olímpicas en 455 días. Las 27 instalaciones ya existentes fueron acondicionadas como sedes. Entre ellas destacan, el Campo Marte, el Estadio Azteca y el Auditorio Nacional. El Estadio Olímpico Universitario construido entre 1950 y 1952 y con una capacidad de 83,700 espectadores, fue elegido como el estadio olímpico. Como se tenían que trasladar para las distintas sedes se hicieron adecuaciones de vialidades como la rama sureste del Periférico, el Viaducto Tlalpan y la Avenida Pedregal. También se amplió la Avenida de los Insurgentes Sur.¹²³

Siendo las olimpiadas un evento mundial, los interesados provendrían de otros países, para su traslado a México se ocupó principalmente la vía aérea, siendo

¹²³ Comité Organizador de los Juegos de la XIX Olimpiada (1969). *Official Report of the Organizing Committee of the Games of the XIX Olympiad*. Ciudad de México: 1969, pp. 71-186

Aeroméxico y *Mexicana* de aviación la línea más solicitada, teniendo un crecimiento en los años venideros, por los pasajeros, por esta razón se comenzaba a especular la creación de un nuevo aeropuerto por parte de la población mexicana, en una conferencia de prensa referida al tercer aniversario de la toma de posesión del presidente Gustavo Díaz Ordaz en 1967, se le cuestionó acerca de la capacidad y las deficiencias técnicas que presentaba ya el entonces aeropuerto de la ciudad de México a lo cual respondió:

“En cuanto al segundo punto, que era, si no me equivoco porque anoté muy rápidamente, sobre la capacidad del aeropuerto; seguramente las informaciones que tienen quienes especulan sobre este asunto son incompletas o erróneas. No sé si ustedes tienen idea de cuál fue el número de vuelos extras que hubo en el aeropuerto de Tokio en los últimos Juegos Olímpicos... ¡Échenle!... No llegaron a treinta y así hay gentes que quieren que gastemos mil o dos mil millones de pesos en construir otro aeropuerto lo que no se justificaría ni con sesenta, ni noventa ni cien vuelos extras. Por una parte, está mal calculada la capacidad de nuestro aeropuerto; por otra está operando en sólo un treinta por ciento de su capacidad total, es decir tenemos todavía un setenta por ciento más de capacidad de administración de vuelos. El promedio de vuelos es de doscientos diarios actualmente, por lo que todavía podemos recibir, digamos teóricamente, otros cuatrocientos vuelos diarios más. ¿Cómo no vamos a poder recibir en cuarenta días vuelos cien extras?...”

[...] El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México tiene de sobra capacidad; lo que pasa es que desestimamos lo nuestro...”¹²⁴

Pese a lo que se decía en la conferencia de prensa, la situación del aeropuerto no era nueva, los problemas se habían presentado desde antes y se había planteado ya la posibilidad de un nuevo aeropuerto, propuesto en junio de 1964 por el entonces secretario de Obras Públicas, Javier Barros Sierra quien presentó a Gustavo Díaz Ordaz, en ese entonces candidato por el PRI, un proyecto de nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, que se situaría en la zona de Zumpango, Estado de México. Se trataba de una zona agrícola en la que no se afectaba ningún núcleo de población, aunque suponía cancelar la Base Aérea de

¹²⁴ Conferencia de prensa referida al tercer aniversario de la toma de posesión del presidente Gustavo Díaz Ordaz, 1^{ro} de diciembre de 1967 en *Memoria Política de México*, Instituto nacional de estudios políticos, <http://memoriapoliticademexico.org>

Santa Lucía, el cual no se tomó en cuenta pues Ordaz se encontraba en el cierre de su campaña política y la prensa no recogió comentario alguno del candidato.¹²⁵

Se ponían esfuerzos para esconder la realidad, siendo una época de lucha social, se prohibía a los medios no divulgar información que fuera causa de nuevos movimientos, de la misma forma tapaban los problemas de las infraestructura, sin embargo en 1967 comenzó a crecer la incertidumbre sobre las complicaciones que presentaba el aeropuerto, y con la proximidad del evento olímpico se volvió más evidente que el Aeropuerto Central, (para entonces ya había cambiado su nombre a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México) carecía de seguridad, los viajeros estaban en duda, las pistas de aterrizaje no alcanzaban, no podía recibir al mismo tiempo a varios aviones, por lo que se quedaban en el aire dando vueltas hasta que se les autorizaba el aterrizaje, además de algunas fallas en los motores de los recién adquiridos y por ser nuevos modelos, las reparaciones y ajustes requerían mayor gasto, a estos cuestionamientos el presidente contestó:

“En cuanto a las deficiencias, algunas gentes parecen creer, por mala información, que ellas existen. Pero lo cierto es que nuestro aeropuerto tiene en la actualidad todas las facilidades de aproximación, de despegue y de aterrizaje que son normales y tienen los demás aeropuertos del mundo. Así lo demuestra que salen y llegan aviones de muchas compañías internacionales sin mayor problema. ¿Ustedes creen que vendrían las grandes compañías norteamericanas y europeas si nuestro aeropuerto no tuviera amplios márgenes de seguridad para aterrizaje y despegue? Indudablemente que no...

Nuestro aeropuerto en relación al número de vuelos que llegan y salen, ha tenido muy pocos accidentes y en ningún caso se ha comprobado que sean imputables al aeropuerto ni a sus radiofacilidades, etcétera. Cuando ha habido algún accidente, minutos y horas antes y después del accidente estuvieron despegando y aterrizando otros muchos aviones sin problemas. Entonces la lógica más elemental indica que el accidente no fue por culpa del aeropuerto, porque todos los demás aviones sí pudieron aterrizar o despegar y si el aeropuerto fuera el malo habría una interminable serie de accidentes por la misma causa. Claro que podemos mejorar el aeropuerto y lo haremos cuando lo exija una necesidad permanente, pero por ahora no se necesitan realizar grandes obras; se harán las que ustedes ya conocen porque la prensa ha informado de ellas; aumentar los servicios para despachar más rápidamente al pasaje en migración, aduanas, sanidad,

¹²⁵ Ruiz, 50 años...Óp. Cit., p.220-230

etcétera; hacer más acogedor el aeropuerto al pasajero que tiene que permanecer en él, y, otras por el estilo.”¹²⁶

La solución que encontró la SCOP, fue la construcción provisional de una terminal, en cuya plataforma llegaban los aviones que transportaban a las delegaciones. Allí pasaban los trámites de migración, aduanas y sanidad y de inmediato abordaban los medios de transporte urbano para trasladarse a la Villa Olímpica.

Pasado el evento, esta terminal fue desmontada con el objeto de atender la demanda de aeronaves de aviación general, además ASA construyó la plataforma de Aviación General con edificio terminal y estación de combustibles para aeronaves ligeras. Luego quedó en servicio y fue útil durante muchos años.

Estas obras modernas llevadas a cabo durante el “desarrollo estabilizador” fueron el resultado de crecimientos elevados y sostenidos en la economía, algunas personas conocen a este periodo como el “milagro mexicano”, no obstante, lo ocurrido fue resultado del creciente nivel de deuda que solicitó el gobierno para mantener estos niveles de crecimiento, el resultado y el mal manejo de la política económica propiciaron el inicio del letargo económico y posteriores crisis, bajo estas condiciones se implantó el neoliberalismo en México y con ello, una serie de cambios en las empresas y en la inversión del país y en específico en las adecuaciones al aeropuerto, este tema, se tratará en el siguiente capítulo.

¹²⁶Conferencia de prensa referida al tercer aniversario de la toma de posesión del presidente Gustavo Díaz Ordaz, 1^o de diciembre de 1967 en *Memoria Política de México*, Instituto nacional de estudios políticos, <http://memoriapoliticademexico.org>

Capítulo 3 Infraestructura Aeroportuaria en el Neoliberalismo y el anuncio del NAIM: 1970-2014

En este capítulo se abordarán, de manera detallada, los acontecimientos que dieron lugar a la conformación en la infraestructura aeroportuaria con la que se cuenta hoy día, se inicia retomando desde los años setenta, cuando ya se había dado un proceso acelerado de urbanización capitalista y el salto a la “modernidad” que tuvo lugar en la ciudad, no obstante, la crisis posterior ocurrida en 1977 generó la toma de decisiones de diversas aerolíneas para conseguir inversionistas, ante la falta de apoyo del gobierno; mientras que en la “década perdida” de los ochenta, se reiteraba la creación de un nuevo aeropuerto, dada la saturación de pasajeros que existió en esta década.

Uno de los factores que se tratará, es la falta de previsión de las autoridades aeronáuticas en materia de planificar la ampliación del AICM a tiempo, se habló de la posibilidad de habilitar la Base Aérea Militar de Santa Lucía para subsanar la creciente demanda, además de continuar con los trabajos de ampliación y mejora en el control del tráfico aéreo desde el AICM. Ante la evidente falta de planificación y de inversión para adecuar la infraestructura aeroportuaria, comenzó la privatización de diversas empresas nacionales, en el sector de la aviación se verá adelante como la privatización de Aeroméxico representó un duro golpe en la aviación nacional y cómo surgió el conflicto prolongado con los sindicatos.

Posteriormente a la etapa de privatización y durante el apogeo en la liberalización comercial, fueron sentadas las bases para que el Estado regulara menos las concesiones al capital extranjero, hablamos en esta etapa ya del sexenio de Vicente Fox, en el cual se creía que había un panorama económico favorable, en este apartado se dilucidarán los principales debates en torno a la creación de un nuevo aeropuerto en la zona de Texcoco, las posiciones a favor y en contra de su realización, las luchas en defensa de la tierra que se llevaron a cabo durante esta etapa, las ampliaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto mientras se determinaba el proyecto del NAIM así como el fuerte impulso que se dio al turismo durante el periodo presidencial de Enrique Peña Nieto; finalmente, se presentan los resultados

de una encuesta de opinión pública, así como una entrevista personalizada, ambas realizadas a personas residentes de las comunidades aledañas al proyecto del NAICM.

3.1. Crisis petrolera y los problemas estructurales en la aviación

Al iniciarse la década de los años sesenta del siglo XX, según la versión oficial del gobierno de la época México había logrado su objetivo, verse ante los ojos del mundo como un país excepcional, contaba con crecimiento económico, solidez monetaria, solvencia crediticia y estabilidad política entre 1963 y 1971 la relación capital-trabajo creció 7% anualmente, reflejándose en mejores salarios reales, beneficiando a los salarios industriales, una de las causas el evento de las olimpiadas, que en materia de construcción aumentó el empleo¹²⁷. El aparente crecimiento económico que proyectaba México ante los países latinoamericanos y el mundo no pudo ser sostenida por mucho tiempo, esta estabilidad lograda fue a costa del endeudamiento externo y la acumulación de la riqueza que solo algunos cuantos gozaban, creando una brecha de desigualdad aún más grande, la inconformidad de los no favorecidos estallaba en huelgas.

En este periodo, la economía mundial se estaba reorganizando, para amortiguar el ciclo económico y asegurar el pleno empleo, se continuó el proceso de “*crowding in*”¹²⁸, los países decidieron desarrollar su economía interna y prefirieron disminuir sus importaciones y aumentar las exportaciones, la inversión pública generó más inversión privada, la colaboración entre el sector público y privado se mantuvo, la inversión ahora era destinada a reforzar la infraestructura básica, en especial beneficiando al sector agrícola con obras de riego, pero como consecuencia creció la inflación.¹²⁹

¹²⁷ Harvey, David, “Introducción; Capítulo 1 y 2”, en *Breve Historia del Neoliberalismo*, Madrid, Ediciones Akal, 2005, pp.71-88.

¹²⁸ Se le denomina así a los estímulos que el gasto público ejerce sobre la economía. Se considera un efecto de expansión que genera el sector público, y que, a su vez, atrae al sector privado, con la finalidad principal de elevar sus disposiciones de capital en proyectos de rentabilidad.

¹²⁹ *ibidem*

En 1973 la creciente demanda de energía del mundo desarrollado sufrió una crisis, los países árabes productores de petróleo embargaron el suministro de crudo a Estados Unidos y recortaron su producción generando alarma entre productores y consumidores, así en diciembre del mismo año la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo) fundada en 1960, deciden elevar el precio del barril de petróleo casi a más de 12 dólares multiplicándose por cinco entre 1973 y 1974.

Una segunda crisis del petróleo se dio en 1978, al ser destronado el Sha de Persia, la producción de Irán cayó, unido a la revolución religiosa que se dio entre 1978-1979, que significó un recorte de petróleo que provocaron dificultades en la política monetaria de Estados Unidos, llevando después a la recesión.

Se generó una inflación en los países industrializados impactando a los países en vías de desarrollo con los problemas de amortización de sus deudas, en este contexto, la situación para las líneas aéreas fue crítica, describiendo este hecho como la mayor depresión de líneas aéreas del siglo pasado, las compañías acababan de invertir en nuevos aviones que ahora estaban sin demanda, con el elevado precio del petróleo estos gastos no se pudieron sobrellevar y el problema lo absorbieron los gobiernos de cada país, aumentando las tarifas de vuelo. El Congreso de Estados Unidos aprobó la ley de desregulación del transporte aéreo otorgando una mayor libertad de elección para las líneas aéreas sobre su propio accionar en el mercado.¹³⁰

3.1.1 Los problemas del AICM

La llegada de Luis Echeverría tuvo importantes repercusiones en la aviación civil nacional y, desde luego, en el país. El 1 de diciembre de 1970 tomó posesión del cargo de secretario de Comunicaciones y Transportes Eugenio Méndez, Luis Enrique Bracamontes fue designado titular en la Secretaría de Obras Públicas.

El director de Aeronáutica Civil de la SCT fue José Rodríguez Torres; continuó Enrique Méndez Fernández, y Jaime González Garza fue designado

¹³⁰ Helmbold, Gretel, *Crisis de las aerolíneas mundiales* Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Argentina 2004, pp.,33-46.

director general de NACOA¹³¹. Para dirigir Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el presidente Echeverría designó a Julio Hirschfeld Almada.

Se incorporan a la nueva red de Aeropuertos los de Chetumal, Ixtapa-Zihuatanejo, Cancún etc. Hasta llegar a conformar el sistema Aeroportuario Nacional, que tenía 46 aeropuertos. El programa de inversiones del Departamento del Distrito Federal asciende a 2 mil 572 millones de .

Si a ello sumamos 1447 que representan las obras públicas emprendidas por otras dependencias en esta ciudad y los 2 mil 369 millones a que ascienden las obras públicas que, aun no estando ubicadas físicamente dentro del Distrito habrán de beneficiar directamente a sus habitantes, podremos medir la magnitud del esfuerzo que se lleva a cabo para atender sus necesidades.

La reanimación en la industria de la construcción refleja los resultados de la política expansionista iniciada por las autoridades al finalizar 1971.

Los últimos indicadores registraban en este sector un aumento de 13.2 por ciento [...]¹³²

Esto se mencionó en el segundo informe de gobierno, Echeverría retomaba las inversiones a las infraestructuras como apoyo al desarrollo interno del país, al mismo tiempo se presentaban problemas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que debían de ser resueltos, esto generaría la posibilidad de contemplar la construcción de uno nuevo.

Imagen 14



El presidente Luis Echeverría Álvarez en compañía de su esposa e hijo son recibidos en el aeropuerto de la CDMX, 1975, Mediateca INAH

¹³¹ Empresa distribuidora de combustible.

¹³² Segundo Informe de Gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez, 1 de septiembre de 1972. Biblioteca Lerdo de Tejada

Figura 7



Fuente: Elaboración propia con datos recuperados de Ruiz Romero Manuel, "50 años; Aeropuertos y Servicios Auxiliares ASA", Biblioteca Mexicana del Conocimiento, México, Primera Edición, Mayo 2015

En 1964 se había contemplado un terreno ubicado en Zumpango para un aeropuerto, ya se tenía la concesión y el terreno estaba disponible para la utilidad pública, sin embargo, como el proyecto no se empezó, después de 5 años se perdieron los derechos. Al perder el terreno, en 1970, se consideró una ampliación como aeropuerto para la aviación general, anunciado por el entonces secretario de Comunicaciones y Transporte, José Antonio Padilla Segura, ubicado en el valle de Chalco, se pretendía que este aeropuerto solo se ocupara de aviones de carga, así se liberaría espacio en el AICM y este se encargaría del transporte de pasajeros, el proyecto fue aprobado, pero no se iniciaron las obras.

Entre los problemas presentados por el AICM en junio de 1971, fueron apagones por varios días, por lo que la prensa arremetió contra el aeropuerto y de nuevo surgieron comentarios planteando la necesidad de construir uno nuevo. El problema se complicó técnicamente el cableado databa de 1963 y la sobrecarga en

la demanda había sido muy grande. No hubo más remedio que renovarlo por completo. Se hizo un plan de trabajo para sustituir el cableado por etapas, de manera que, en cada fase estuvieron en uso los cables antiguos y los nuevos. Confirmada la eficacia del nuevo, se retiraba el antiguo. Como el material necesario no se fabricaba en México y era importante no recurrir a la importación, los técnicos de ASA y de la Dirección General de Aeropuertos estudiaron las especificaciones que el AICM necesitaba y diseñaron tres tipos de cables, que fueron producidos por una empresa mexicana. Así se resolvió el problema. Los técnicos obtuvieron la certificación del material por la *Federal Aviation Administration* (FAA) y la empresa llegó a exportarlo. Al solucionar el problema, el plan de la construcción de un nuevo aeropuerto quedó de nuevo en el aire, pues se determinó que el existente tenía la capacidad necesaria y el mantenimiento dado duraría por muchos años.¹³³

Para cumplir el Programa Nacional de Descentralización Administrativa se dividió el país en seis gerencias regionales de administración aeroportuaria, cada una de las cuales concentraba una serie de responsabilidades antes asignadas a la administración central y ejercía sus funciones en un grupo de aeropuertos seleccionado por áreas geográficas

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México presentaba claros síntomas de saturación en su plataforma de operaciones, así como de insuficiencia de estacionamientos y medios de transporte con la ciudad capital. La primera cuestión se resolvió comprando salas móviles que permitían unir las salas de última espera con los aviones estacionados en la plataforma remota, sin necesidad de efectuar obras de ampliación. La escasez de lugares de estacionamiento se solucionó habilitando nuevos espacios para los servicios de renta de autos y para los empleados federales que trabajaban en el aeropuerto, a la vez que se comenzaba la construcción de un estacionamiento, con capacidad para casi mil novecientos automóviles, junto al edificio terminal, al que se conectaría por un

¹³³ Periódico en línea "EL UNIVERSAL" consultado en <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mochilazo-en-el-tiempo/los-apagones-que-provocaron-panico-y-caos-en-la-ciudad-de-mexico>.

pasillo. Esta importante obra se le encargó a la Dirección General de Aeropuertos de la SCOP, que la realizó con recursos de ASA. Los problemas presentados en el aeropuerto Benito Juárez, así como las soluciones dadas por el presidente Luis Echeverría, harían que su sucesor se diera a la tarea de reevaluar el alcance del proyecto y comenzara con los ajustes necesarios.

El 15 de agosto de 1979 el presidente de la República José López Portillo recorre el Aeropuerto de la Ciudad de México, con el fin de ver su funcionamiento y con ello empezar las remodelaciones que hicieran falta, así como ver la capacidad de las aerolíneas. En mayo de 1979, la Dirección General de Aeropuertos de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP)¹³⁴ presentó al público y a la prensa un proyecto de aeropuerto sobre el vaso de Texcoco argumentando que sería una mejor opción para la creciente demanda de servicio, sin embargo, por problemas de financiamiento no se concretó y se decidió regresar a la idea de la remodelación y la ampliación.¹³⁵

La tecnología comenzaba a desarrollarse de manera rápida, la automatización y la forma de operar en las empresas cambió, respetando aun las bases del fordismo, de igual modo en la industria Aeroportuaria se dieron modificaciones en los aviones, las cuales eran necesarias.¹³⁶

Las industrias del automóvil, aviación y aeroespacial, químicas y farmacéuticas son entidades sociotécnicas que se articulan en torno a una tecnología que define a un sector, y que moldean patrones específicos de organización industrial, social y económica. Este atributo es generalmente de las tecnologías de gran escala y capital intensivo (como aviones y tecnologías aeroespaciales) porque no se pueden desarrollar, aplicar y

¹³⁴ Algunos años después se cambió de nombre y se convirtió en la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), años después modificó su nombre por el de como Secretaria de Desarrollo Social (SEDESOL) y actualmente llamada Secretaría del Bienestar.

¹³⁵ Ruiz, *50 años...Óp. Cit.*, p.239-255

¹³⁶ Cárdenas Enríques, Cap.10 *La gran expansión económica del siglo XX, 1963-1981, en El largo curso de la economía mexicana De 1780 a nuestros días*, Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México 2015,p.587

organizar de una manera descentralizada y basada puramente en el mercado (Dolata, 2008)¹³⁷.

En el transporte aéreo se comenzaron los cambios en los aviones, mejorando los motores y las comodidades dentro de los mismos para los pasajeros, de igual forma en los aeropuertos las cabinas de control se empezaron a equipar con mejores radios y aparatos que les permitían visualizar mejores rutas y así podían evitar accidentes. Sin embargo, ante la inflación y la cercana crisis, los costos para el equipamiento de las aerolíneas eran elevados y difíciles de conseguir pues estas herramientas provenían especialmente de los Estados Unidos, por ello el gobierno federal decidió dejar de lado las mejoras en la aviación. La encargada de los avances en el ramo aéreo espacial era la Comisión Nacional de Energía Eléctrica que, a pesar de los éxitos obtenidos, desapareció en 1977, durante el gobierno de José López Portillo, cuando nuestro país vivía una de las crisis económicas más fuertes hasta ese momento, y la investigación en materia espacial entró en aislamiento por muchos años, con proyectos autónomos, pero sin coordinación ni participación del Gobierno.¹³⁸

Gráfica 3



¹³⁷ Guajardo Soto, Guillermo, "Infraestructura y logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, 1850-1970", UNAM, México 2014, Artículo en línea, recuperado de en: <http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/584/1045>

¹³⁸ Cuarto Informe de Gobierno del presidente José López Portillo recuperado de Informes presidenciales, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, Subdirección de Referencias Especializada de la Cámara de diputados pp.234-235 Consultando en <https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-15.pdf>

Al no obtener el apoyo del gobierno, las aerolíneas comenzaron a conseguir inversionistas por su cuenta, a la aerolínea *Mexicana de Aviación* no le costó conseguirlos por lo que en enero de 1979 inaugura la Base de Mantenimiento México, que se convirtió en la más grande de América Latina, integrada por un hangar con capacidad para albergar tres aviones *Boeing 727* y también poder ofrecer servicio dentro del mismo hangar a aeronaves *Boeing 747* y *DC-10-15*.¹³⁹ También contaba con una plataforma con capacidad para 22 aviones, así como edificios e instalaciones para oficinas, talleres y servicios complementarios.

En los años posteriores con el crecimiento de la población, aumentaría la demanda de los servicios aéreos teniendo que invertir más en éstas, tanto en tecnología como en infraestructura.

3.2 Crecimiento poblacional, nuevas inversiones y tecnología para los aeropuertos

La década de los ochenta se presentó para México como un periodo oscuro en donde la deuda y la crisis eran la preocupación de todos los economistas y en donde el sistema se reconfiguraría con mayor fuerza, como una salida de la crisis intentaron tener más presencia en el mercado mundial, el cambio de la política keynesiana a la neoliberal trajo cambios de gran importancia pues el pleno empleo implicó la incorporación de los intereses de la clase obrera, mientras que concebir a la economía como un sistema autorregulado puso a la clase obrera como un factor de producción que solo comportándose así propició el equilibrio de mercado, es por ello la insistencia de orientar a los sindicatos a las relaciones internas de la empresa despojándolos de su participación en la política y la economía nacional.

“El resultado ha puesto a la política económica mexicana en línea con las tendencias globales, ya que cada vez son más las naciones que adoptan un

¹³⁹ En su tiempo, estos aviones se consideraban los más rápidos y modernos, ya que eran los primeros en contar con tres motores, dos de los motores situados en góndolas bajo las alas, mientras que un tercero se halla en la parte trasera del fuselaje, en el estabilizador vertical, dándole una mejor planeación y estabilidad. Recuperado de <https://www.varig-airlines.com/es/dc10.htm>

modo de gobierno económico más anglosajón. México es una pieza de una imagen más grande de isomorfismo institucional global.”¹⁴⁰

Se pretendía reestablecer la política económica basada más en la política monetaria que en la fiscal para movilizar y asignar los recursos existentes y canalizar al excedente económico, privilegiar sobre todo a la estabilidad monetaria y liberar de trabas al intercambio de mercancías y capitales entre las naciones.

En el gasto público se puso énfasis en la reducción de lo que era considerado para el gobierno como un gasto improductivo, en particular en bienestar social y los subsidios al desempleo, se argumentaba que hacer más difícil el acceso al consumo despertaría el esfuerzo individual, proporcionadas por la empresa privada, ella tendría mayor eficiencia y propiciaría mayor libertad individual.

Las empresas públicas al generar *déficit*, se consideró necesarios hacerlas eficientes por medio de la privatización, además de implementarles políticas salariales y de empleo haciendo que el Estado y sus empresas asumieran el principio de subsidiariedad, las sobrevivientes se someterían a un control permanente y riguroso con el fin de que su evolución no afectara negativamente la estabilidad del sector empresarial. El Estado se reduciría a sus funciones mínimas.

En 1980 se fusionaron con ASA las instalaciones de servicio de combustible que utilizaba la compañía *American Airlines* y la empresa Distribuidora de gas Avión que operaba en 11 aeropuertos del Sureste, además de los servicios de rampa proporcionados en todos los aeropuertos.

¹⁴⁰ Babb, Sarah, “El neoliberalismo y el ascenso de los nuevos tecnócratas” en *Proyecto: México; Los economistas del nacionalismo al neoliberalismo*, primera edición, México, Fondo de Cultura Económica, , 2003, pp.256

Imagen 1

“Influyentismo” en plataformas del aeropuerto

Por JUAN RODRIGUEZ

Reportero de EL UNIVERSAL

Pese a las nuevas disposiciones del nuevo gobierno para evitar abusos e influyentismo, en el aeropuerto internacional de la ciudad de México supuestos “poderosos” continúan utilizando como estacionamiento las plataformas y zonas exclusivas para aeronaves y equipo auxiliar.

El Universal, Diciembre-1982

El 28 de diciembre de 1982, como resultado de las modificaciones operadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se suprime la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP), y se incorporaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) las áreas de infraestructura que pertenecían a dicha dependencia y, por ende, las funciones relativas a la construcción, reconstrucción y conservación de las obras requeridas para el funcionamiento de los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo,

convirtiendo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la responsable de planear y conducir el desarrollo integral de los servicios de transporte.

Las decisiones que se debían tomar era sobre la inversión y la tecnología, las cuales quedaron en manos de las empresas privadas, el patrón de inversión aumentaría en capital y se racionalizaría en mano

Imagen 2

de obra, la Población Económicamente Activa pasó de 20.7 millones de personas en 1981 a 26.5 millones en 1988, (es decir, creció en 5.8 millones) sin embargo, el número de personas empleadas se mantuvo constante ya que mientras en el primer año había 20.2 millones

Viajes extra de transbordadores
en las 3 rutas que controla SCT

El Universal, Diciembre-1982

de personas con empleo, en 1988 esta cantidad era igual a 20.3 millones por lo que el desempleo abierto pasó de 0.5% en 1981 a 6.2% en 1988 y la tasa de desempleo creció de 2.4% a 23.4% en los mismos años, respectivamente. ¹⁴¹

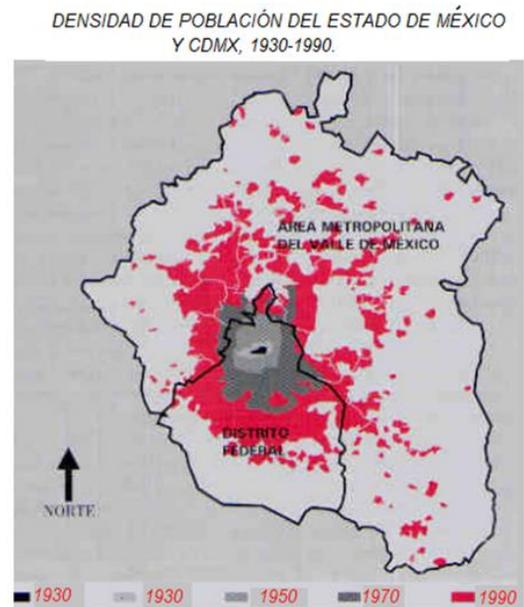
¹⁴¹ Peralta Solorio, Ernesto Felipe, La Productividad de la Población Económicamente Activa (PEA) en México: Historia, Panorama Actual y Perspectiva, 2016, consultado en: <https://www.redalyc.org/journal/4576/457646537002/html/>

Ante el crecimiento de la población se consideró la adecuación de los centros urbanos para ofrecer a sus habitantes los niveles necesarios de empleo y bienestar y como la limitación de su crecimiento poblacional. Para ello habría que ampliar las posibilidades de restituir a los campesinos la base material para su mejoramiento productivo, no sólo proveerlos de los medios necesarios para ampliar su producción y productividad, sino también cancelar o al menos atenuar las causas que originaban su depauperización, esto significa dejar de subsidiar el desarrollo urbano-industrial mediante la exacción de plusvalía de las zonas rurales, creando una política de precios que permitiera al campesino reproducirse como productor y reproducir su unidad productiva a escala ampliada.¹⁴²

Para la aviación, el incremento en la población fue benéfico, en comparación con 1970, se dio un incremento en la demanda del 300% para 1980 según cifras registradas por la ASA, el aumento de la demanda produjo nuevas reacciones y disgustos, la capacidad del aeropuerto actual no podría cubrir de manera eficiente la demanda, así salía a relucir la necesidad de crear un nuevo aeropuerto, proyecto que había sido rechazado por el presidente Gustavo Díaz Ordaz considerándolo un gasto innecesario.¹⁴³

Bajo ese contexto, se encontraba el problema de la saturación de pasajeros y además no se contaba con un proyecto que pudiera subsanar la situación, la

Imagen 3



Fuente: Recuperado de Covarrubias, 2000; en Proyecto para el diseño de una estrategia integral de gestión de la calidad del aire en el valle de México, 2001-2010. MIT, 2000.

¹⁴² Barcelata Chávez, Hilario, *La economía mexicana crisis y reforma*, México, Grupo Eumed, Universidad Veracruzana, 2008, pp. 77-124.

¹⁴³ Ruiz, *50 años...Óp. Cit.*, p.230-235

solución dada por el subdirector técnico de Aeronáutica Civil, ingeniero Roberto Zapata Leal, declaró:

Después de numerosos estudios y análisis se llegó a la conclusión de que, como solución temporal a corto plazo, lo más factible técnica y económicamente, es habilitar la Base Aérea Militar de Santa Lucía para proporcionar servicio a la aviación general...[...] En cuanto el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, al dotársele de más y mejores radioayudas para atender cada día al creciente tráfico, se imponen unas exigencias de carácter técnico que tienen que incorporarse al aeropuerto debido al número y clase de operaciones.¹⁴⁴

Tras analizar la propuesta mencionada, se pretendía ampliar y darle concesiones a la base militar para poder en ella recibir aviones con cargamento y posiblemente pasajeros, con lo que no se contaba era con el terremoto del 19 de septiembre de 1985.

Este desastre ocurrió en momentos en la que la economía mexicana se debatía en una coyuntura sumamente difícil y en que el gobierno aplicaba una política de austeridad en el gasto público. En el momento del desastre importantes segmentos de la población, que como se vio posteriormente fueron los más afectados, habían sufrido una erosión sistemática de sus niveles de ingresos y pérdida de sus activos.”¹⁴⁵

El terremoto causó muchos estragos en la población, se pararon los proyectos propuestos por atender a las necesidades del momento, llegaron donaciones enviadas por otros países y estados, por lo que el aeropuerto de la Ciudad de México tomó relevancia al ser el principal centro de la recepción de los suministros.

Imaen 4



Miguel de la Madrid Hurtado en el helicóptero despegando en el aeropuerto de Chiapas, 1982, Mediateca INAH.

¹⁴⁴ Ruiz, *50 años...*, *op. cit.*, pp.240-257.

¹⁴⁵ CEPAL, “Información para la gestión de riesgo de desastres, estudio de caso de cinco países; México”, México, diciembre 2007, p. 119.

3.2.2. La función del AICM durante el Terremoto de 1985

El 1° de septiembre de 1985 se da el tercer informe de gobierno del presidente Miguel de la Madrid en donde mencionaba los avances realizados en el transporte aéreo:

En transporte aéreo, durante los últimos tres años se han puesto en operación ocho nuevos aeropuertos comerciales: Aguascalientes, Toluca, Los Mochis, Morelia, Zacatecas, Saltillo, Ciudad Victoria y San Luis Potosí, que vienen a integrar una red aeroportuaria de 53 terminales.

Las dos líneas de aviación civil nacionales ampliaron y reordenaron sus rutas para una operación conjunta más coherente y se amplió la flota aérea nacional en cuatro unidades nuevas para llegar a un total de 87.

Ambas dieron servicio a 14 y medio millones de pasajeros en 1984.¹⁴⁶

Sin embargo, dieciocho días después, el 19 de septiembre, tuvo lugar un terremoto que afectó las zonas centro, sur y occidente de México, en particular a la Ciudad de México, tras la tragedia, el aeropuerto de la ciudad de México se quedó sin electricidad, se pusieron en funcionamiento las plantas de emergencia para disponer de energía eléctrica y restablecer la comunicación entre la torre de control y Centro México. Se efectuó una revisión para constatar que pistas, plataformas y demás instalaciones se encontraban en condiciones óptimas y garantizaban la seguridad de las operaciones aéreas, permitiendo abrir el aeropuerto al tráfico normal después de media hora de haber ocurrido el temblor.

El funcionamiento del aeropuerto después de la tragedia fue importante para mantener la comunicación, las aerolíneas ofrecieron vuelos de mensajería con el fin de comunicar a los familiares de los extranjeros residiendo en el país de manera gratuita, además las Organismos Internacionales, los gobiernos de distintos países, entidades de asistencia, empresas y particulares, fletaron aviones para socorrer a México. El aeropuerto seguía recibiendo naves con todo tipo de materiales y fue

¹⁴⁶ Tercer Informe de Gobierno del presidente Miguel de la Madrid Hurtado, 1o. de septiembre de 1985. En "50 años de documentos históricos", <http://www.biblioteca.tv>

necesario formar un comité para organizar la distribución de las donaciones. Además de tomar en cuenta, que estaría a cargo de la reconstrucción de las pistas dañadas, algunos daños en la torre de control y en la construcción.

3.2.3. Los altibajos de 1988 y su impacto en la industria aeroportuaria

La política de los países primermundistas y al mismo tiempo los organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, comenzaron a implementar el modelo de sustitución de importaciones con mayor rigor, con ello se dio un crecimiento del aparato estatal y gastos deficitarios, en el primer informe de gobierno del presidente Miguel de la Madrid ,mencionó que el gobierno tendría que ser reorganizado, señalando un crecimiento de éste, pero en su lugar esta acción lo debilitó y lo inutilizó, argumentos que más adelante le servirían para fortalecer los acuerdos con las empresas trasnacionales.

“En este contexto general de malestar económico, de la Madrid y sus asesores decidieron adoptar un cambio espectacular en su política y emprendieron una reforma estructural a largo plazo que tanto en el país como en el extranjero se interpretó como la “liberalización” de la economía mexicana”.¹⁴⁷

Al dar a conocer el Plan Nacional de Desarrollo para el sexenio de 1989-1994, este se centraba en el desarrollo de la economía nacional, el reforzamiento de la política exterior y el fortalecimiento de la relación entre el gobierno y el sector privado, conociendo al periodo como Salinismo.

"el ensanchamiento del papel del Estado en todos los ámbitos de la vida social, indispensable en el periodo de reconstrucción, en el despegue industrial y en la promoción de la organización de la sociedad dejó de ser útil para tornarse crecientemente en un obstáculo a la dinámica que su propia acción generó"; o bien al aseverar que "nuestro problema no ha sido el de un Estado pequeño y débil, sino el de un Estado que, en su creciente tamaño se hizo débil. Los problemas se agravaron, con un Estado que creció de

¹⁴⁷ Smith, Peter H., “México, 1970-1988” en *El México moderno y contemporáneo, 1946-2010*, México, Departamento de Estudios Generales, ITAM, 2015, p.102.

manera desproporcionada y desordenada forzando sus afanes a la búsqueda de medios para sostener su mismo tamaño".¹⁴⁸

Las políticas aplicadas para combatir la crisis de sobreendeudamiento externo de 1982 y la dependencia extranjera de la exportación de petróleo, partían principalmente de las economías centrales, en 1986 con la adición al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) siendo la primera reforma para la liberalización comercial y ahora con la adopción de las propuestas neoliberales asumidas como parte del programa de gobierno, eran necesario que fueran adoptadas por la sociedad a sabiendas del costo social que traería consigo, se tuvo que recurrir a los medios de comunicación para llevar a las masas el comunicado de lo que llamarían modernización, vendiendo la idea de la prosperidad y el crecimiento para los mexicanos, así como desaprobar la idea del proteccionismo para pasar al libre cambio.

El 15 de diciembre de 1987, representantes del gobierno, obreros, campesino y empresarios firmaron un Pacto de Solidaridad Económica, moderar los salarios, aceptaron mantener los precios a su nivel real, los empresarios aprobaron la aceleración de la apertura comercial y el gobierno accede a disminuir su gasto y a reducir el tamaño del sector público

El Pacto de Solidaridad Económica contempló dos etapas:

- En la primera se buscó corregir los desequilibrios existentes entre los distintos precios.
- En la segunda una vez encontrado los precios de "equilibrio" al término de cada mes se acordarían los precios del siguiente.

Bajo la idea del fortalecimiento de la liberalización comercial, uno de los ejes del Plan Nacional de Desarrollo (PND) para el periodo de 1984-1994, era la inversión en obras de infraestructura, gracias a la difusión de nuevas oportunidades y el crecimiento poblacional, se planteó lo siguiente:

¹⁴⁸ Carlos Salinas de Gortari. "Reformando al Estado" en *Nexos*, No. 148, abril de 1990, pp. 27-32.

Ante el rápido crecimiento de muchas ciudades medias del país los problemas de vialidad y transporte han dejado de ser exclusivos de las grandes ciudades. Se promoverán las siguientes acciones¹⁴⁹:

- Propiciar la concertación entre los gobiernos locales. El sector privado y la comunidad usuaria en general, respecto de programas de conservación, reconstrucción, construcción y modernización de la vialidad urbana;
- Efectuar programas de accesos viales a zonas urbanas marginales y a las suburbanas y rurales en las áreas de influencia de las ciudades;
- Estructurar adecuadamente los sistemas y rutas de transporte colectivo, para ampliar el servicio a todas las zonas urbanas y sectores sociales;
 - Inducir la celebración de convenios con los permisionarios del transporte público para ampliar y hacer eficiente el servicio.
- Establecer sistemas de vialidad preferenciales que faciliten el tránsito vehicular compartido y la operación eficiente del transporte urbano.
- Vincular gradualmente los precios a los costos del transporte urbano. Para pagar este servicio, los habitantes de las ciudades tendrán que hacer un esfuerzo, pero éste se hará con un sentido equitativo”.¹⁵⁰

Con apego a las normas de racionalización, a los lineamientos y políticas de modernización del Sector Público, el 28 de diciembre de 1988 la Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP) dictaminó la estructura orgánica básica de la Secretaría de Comunicaciones y la Dirección General de Aeropuertos transfiriendo su función al organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Se estableció que la empresa pública fuera la encargada del desarrollo de los negocios privados, resumiendo entonces que esto es un argumento ideológico liberal, sin embargo, la expansión del Estado es fundamental para los capitalistas y la extensión de su plusvalía según lo necesiten, mientras que las empresas

¹⁵⁰ Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 en *Diario Oficial de la Federación*, Poder ejecutivo, publicado el 31 de mayo de 1989, pp. 21.

estatales son vistas como un obstáculo de la homogeneización, junto a ello se debían moderar las demandas de los sindicatos.¹⁵¹

Los sindicatos, fueron vistos como el oponente, puesto que el país estaba en crisis, ellos se mantuvieron firmes en la lucha por hacer valer sus derechos, así que se consideró disolverlos. mientras tanto, las aerolíneas tenían problemas para resolver las demandas planteadas por el nuevo sindicato de pilotos Aspa (Asociación Sindical de Pilotos Aviadores), entre la más reconocida se encuentra la huelga contra Aeroméxico que estalló el 15 de abril de 1988 y que derivó en la quiebra de la compañía, entre lo que se exigían, era el mejoramiento de condiciones de trabajo y salarios, con el contexto de la crisis, la compañía no podría cubrir todos los gastos y por ende no podría cumplir las demandas, tras el cierre y la suspensión de operaciones, el 1 de octubre del mismo año nació *Aeronaves de México* quien absorbió y conservó el nombre de *Aeroméxico* para comenzar a operar.¹⁵²

Al siguiente año, se dio a conocer en el Foro de Consulta Popular para la Modernización de las Comunicaciones y el Transporte, por el entonces director general del Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), José Andrés de Oteyza, contaba con cincuenta y ocho aeropuertos, daba servicios a dos aerolíneas troncales nacionales, nueve alimentadoras y treinta extranjeras, provenientes de veintiún países, Por lo tanto, los recursos asignados al organismo se dedicarían a la conservación y modernización de las instalaciones existentes, dando la apertura de la intervención de los privados, además de que se comenzaron a depurar algunas terminales.¹⁵³,

Habiendo tomado el puesto de presidente el 1 de diciembre de 1988, el discurso de Salinas de Gortari tendría una tendencia prometedora tanto para los inversionistas extranjeros como para los nacionales, además de promover el

¹⁵¹ Cordera Rolando, Carlos Tello, "Prólogo y Capítulo III. Dos proyectos de desarrollo" en *México: La disputa por la nación. Perspectivas y opciones del desarrollo*, México, Siglo XXI, 1983, pp. 9-14; 78-134

¹⁵² Montarcé, Inés, "La quiebra de Compañía Mexicana de Aviación: Análisis del conflicto jurídico-político y sus consecuencias en los trabajadores" en *Alegatos*, México, UAM Iztapalapa, núm. 92, enero/abril de 2016. pp 201-209.

crecimiento de empleos y las mejoras al campo, sin embargo, todo esto tenía un costo, este sería la privatización de varias empresas públicas, entre ellas Aerovías de México (Aeroméxico), que fue un golpe para la aviación nacional.

3.2.4. Huelga y Privatización de Aeroméxico

Imagen 5



Aeronaves de México, era una de las líneas pertenecientes al Estado, adquirió gran demanda, ya que contaba con traslados a la mayoría de los estados, con el contexto de la crisis, no podía solventar los gastos por su baja capacidad, además de tener condiciones precarias para los trabajadores, es por ello que el 15 de abril de 1988 estalló la huelga de los sindicatos de sobrecargos, mecánicos y empleados de tierra, entre lo que se exigía, era el mejoramiento de condiciones de trabajo y salarios, con el contexto de la crisis las peticiones no podían cubrirse, esta duraría solo cuatro días antes de que se anunciara el cierre.

El Gobierno mexicano ha anunciado la quiebra y próxima liquidación de la compañía aérea nacional Aeroméxico, lo que dejará sin empleo a 12.500 trabajadores e incomunicadas por aire 14 ciudades mexicanas. La decisión gubernamental se produce como respuesta a una huelga de cuatro días sostenida por el sindicato del personal de tierra, durante la que, según la compañía, se han dejado de ingresar 20.000 millones de pesos (cerca de 1.000 millones de pesetas).¹⁵⁴

¹⁵⁴ Caño, Antonio, "El Gobierno mexicano decide liquidar Aeroméxico" en *El PAIS*, 17/Abril/1988. Consultado en Hemeroteca virtual: <https://elpais.com/diario/>

Aeroméxico, era la línea que había dejado más beneficios al país, durante los cinco meses que estuvo en paro, las demás líneas no podían cubrir con las exigencias de traslado y cargamento, por lo que los activos de la aviación se vieron afectados, derivando en la quiebra de la compañía el 7 de



septiembre de 1988, Tras el cierre y la suspensión de operaciones, el 1 de octubre del mismo año nace la aerolínea privada Aerovías de México quien absorbe y conserva el nombre de Aeroméxico para comenzar a operar.¹⁵⁵ Dos años después, en 1990, se privatizó la Compañía Mexicana de Aviación.

El periodo de los años noventa, estaría marcado por la privatización de varias empresas del Estado, para las infraestructuras aeroportuarias, en el sexenio de Salinas de Gortari, la iniciativa privada estaría a cargo de la ampliación y construcción de los aeropuertos.

3.3 La llegada de los 90's: crisis y privatización

En la década de los noventa, se comenzaban a ver los cambios por parte del programa *Solidaridad*, los recursos del Estado, para apoyar a los necesitados, parecía dar frutos, el campo prosperaba ya que contaba con herramientas para trabajarlo, haciendo más ligera la labor del campesino, las ciudades se centraban en proyectos que incluían la construcción de caminos, drenaje, becas escolares y servicios médicos.

La ejecución del programa de Solidaridad económica dio al presidente una base sólida, que por momentos pareció convertirse en un movimiento al margen, se hacían comentarios en los periódicos como “eso es *ganarse la presidencia desde la presidencia*”, sin embargo, este periodo daría a conocer el costo del programa.

¹⁵⁵ Montarcé, Inés, “La quiebra de Compañía Mexicana de Aviación... Óp., pp. 201-209.

El sexenio de Salinas se distinguió además, por la privatización de varias empresas pertenecientes al Estado, en 1990 dio el banderazo para la privatización de la banca, permitiendo la entrada de capital extranjero y sobre todo dándoles el control del mismo, también se declara la venta de Teléfonos de México adquirida por el empresario libanes Carlos Slim, en las negociaciones, se pretendía que el Estado controlaría el 50% y que el 30% perteneciera a inversión nacional, dejando el 20% para la inversión extranjera.¹⁵⁶

La inflación en los primeros años se localizaba en el déficit del sector público al demandar recursos por arriba de sus ingresos, ejerciendo presión sobre el costo del dinero porque se vuelve más escaso, para contrarrestarlo se reduce la inversión pública y comienza el recorte de personal, se obtenía ingresos a partir de la venta de paraestatales y se comienza a controlar a los pequeños negocios y de aquellos que laboran de manera independiente, cabe destacar que a las grandes empresas así como a las extranjeras se les favorecía y obtenían grandes beneficios como un ancla para que llegaran más.

En 1992 se registra un superávit financiero, debido a la política de mantener altas tasas de interés, comenzaban a bajar los créditos, sobrevaloraron el tipo de cambio con el fin de darle confianza a los capitales extranjeros, a su vez se promocionaba la inversión y subían los costos en las plantas productivas, pues la demanda de los productos comenzaba a disminuir.¹⁵⁷

Dentro de las políticas que intentaban restaurar a la economía, se encontraba el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, dado a conocer en diciembre de 1992 por el presidente Salinas de Gortari, las condiciones políticas y sociales que se venían dando, eran el óptimo escenario para comenzar con la nueva reforma.

¹⁵⁶ Gasca Zamora, J., (1988), "Privatización de la empresa pública en México 1983- 1988", Momento Económico No 41-42, p.p. 22-25.

¹⁵⁷ Guillén, A (1996): "Balance de la privatización en México", Revista Iztapalapa No. Extraordinario, p.p. 13-26.

Las políticas implementadas en el sexenio de Carlos Salinas, agrandó la brecha de desigualdad, afectando a los que menos tienen, sobre todo a campesinos y obreros, cansados de la precariedad, una vez más, los primeros en alzar la voz a favor de sus derechos fueron los indígenas, dando paso al movimiento armado conocido como el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) el 1 de enero de 1994¹⁵⁸, al mismo tiempo que entraba en vigor el Tratado de Libre Comercio.

3.3.1 El TLCAN: inversión, privatización y modernización de Aeropuertos Nacionales

1994, fue año de elecciones y se pretendía que el candidato que sustituiría a Salinas de Gortari en la presidencia de la república sería Luis Donaldo Colosio quien no alcanzaría a tomar el puesto por haber sido asesinado en uno de sus actos de campaña como candidato, el impacto de la noticia llevó a la población a centrarse en la tragedia, los medios de comunicación desligaban las primeras planas con esta noticia, junto a la movilización del EZLN, rompieron con la imagen de prosperidad que se presentaba, así la atención se desvió de lo que sucedía al poner en funcionamiento el Tratado de Libre Comercio (TLCAN) con la llegada de Ernesto Zedillo a la presidencia.

En la toma de protesta del presidente, mencionó el apoyo a las obras de infraestructura y su mejoramiento.

“Una condición para estimular el crecimiento económico es que cada año dispongamos de inversión suficiente para obras de infraestructura. Construiremos y modernizaremos las carreteras y los puertos, las telecomunicaciones y las obras en el campo y en la ciudad que requiere el desarrollo de México.”¹⁵⁹

Con la puesta en marcha del TLCAN, se pactaba la entrada de inversionistas y el capital extranjero, se promovió en el supuesto de generar un mayor ingreso y hacer frente a las deudas con la que Estados Unidos venía subyugando a México, por demás decir que se pretendía tener un aumento en el poder adquisitivo de las

¹⁵⁸ Levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), recuperado de <https://www.cndh.org.mx/noticia/levantamiento-armado-del-ejercito-zapatista-de-liberacion-nacional-ezln>

¹⁵⁹ Discurso de la Toma de Protesta del presidente Ernesto Zedillo, diciembre de 1993, tomado de www.memoriapoliticademexico.org

empresas, este tratado solo fue la entrada para muchos más que a nuestros días suman catorce de ellos y no solo con un país, con o sin características de potencias.

Con esto se pretendía lo siguiente:

1. Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación trilateral de bienes y de servicios entre los territorios de las partes.
2. Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
3. Aumentar sustancialmente las actividades de inversión en los territorios de las partes.
4. Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en territorios de cada una de las partes.
5. Crear procedimientos eficaces para la ampliación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversia.
6. Establece lineamientos para la cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios de este tratado.

Este acuerdo traía consigo la necesidad de ampliar las fábricas para el procesamiento de los productos, beneficiando a la mano de obra y salarios, ante la demanda, el principal transporte requerido para el traslado tanto de mercancías como de personas eran los aviones, estas acciones colocaron al presidente como el modernizador de México y aquel que rescataba el nacionalismo.

El TLCAN y la continuación y en algunos casos la profundización de las reformas estructurales en materia de liberalización comercial y financiera, inversión extranjera, privatización y tenencia de la tierra, delinearon un nuevo modelo económico que consolidó la imagen internacional del presidente salinas como gran reformador y modernizador, como “revolucionario pacífico” y modelo a seguir en los países del mundo periférico.¹⁶⁰

El plan para los aeropuertos, consistía en dar mantenimiento y actualizar las instalaciones construidas, así como dejar tres terminales centrales, se organizó un Consejo Extraordinario en el aeropuerto de Toluca, en donde se contó con la

¹⁶⁰ Márquez Graciela y Meyer Lorenzo., “Expansión del neoliberalismo económico, endurecimiento del presidencialismo y crisis del autoritarismo” en *El México moderno y contemporáneo, 1946-2010*, Departamento de Estudios Generales, ITAM, México 2015, pp128

presencia del presidente y el gobernador del Estado José Ignacio Pichardo, donde se dio a conocer el plan para transformar el aeropuerto de Toluca en Terminal Internacional del Sistema Aeroportuario Metropolitano, el proyecto pretendía la ampliación de la terminal, otorgándole dos pistas paralelas, una torre de control, nuevas calles de rodaje, radar de aeródromo, sistemas de aterrizaje por instrumentos, diversas terminales independientes entre sí, centro de rescate y extinción de incendios, además de accesos viales, con la finalidad de trasladarle los aviones modernos y permitir al AICM quedar libre para la expansión de *Aerovías y Mexicana de Aviación*, dos líneas que incrementaban su demanda, así en los años venideros, la capacidad del aeropuerto no se vería afectada y solo se harían ajustes menores que no costarían tanto, en dicha cumbre fue mencionado por Jorge de la Madrid:

Se han iniciado reuniones con las líneas aéreas para explicar en detalle las características del Sistema Aeroportuario Metropolitano, y que apoyen la estrategia de trasladar al aeropuerto de Toluca los vuelos que utilicen aviones modernos con capacidad mayor de 175 pasajeros.¹⁶¹

Sin embargo esta idea fue rechazada por la mayoría de las aerolíneas nacionales y extranjeras y la Cámara Nacional de Aerotransportes¹⁶², la expansión significaba dividir entre los aeropuertos la flota y reacomodar las conexiones entre terminales, sobre todo aquellas que tenían rutas de largo alcance porque se tendría que poner aún más restricciones en los traslados, se consideraba un aumento de precio de los viajes y esto llevaría implícito una baja demanda, que claro, no convendría a las compañías aéreas, porque el presidente promovía a México como un lugar de turismo, promoción señalada en su tercer informe de gobierno en 1991 como un logro alcanzado:

En los últimos tres años, México recibió a más de 19 millones de turistas extranjeros, y divisas por más de 10 mil millones de dólares. En el transcurso de los ocho primeros meses de 1991, la balanza turística registró un saldo favorable de más de 1400 millones de dólares. El turismo interno, 33 millones

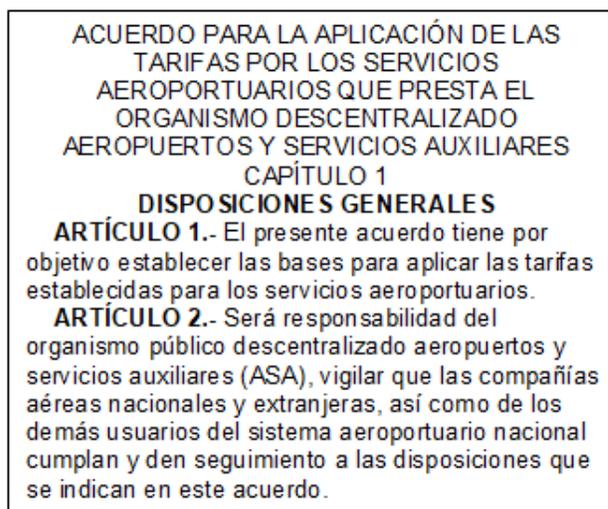
¹⁶¹Ruiz, 50 años...Óp. Pp 346-348

¹⁶² Fundada en 1969 con la finalidad agrupar aerolíneas nacionales e internacionales, encargada de defender los intereses generales y que ayudaría ejecutar las políticas en torno a la aviación, actualmente la CANAERO se ha fortalecido y colabora con empresas cargueras, taxis aéreas, prestadoras de servicios en México, entre otros. Retomado de <https://canaero.org.mx/>

de compatriotas, significa un 12% más que el que se registró al inicio de la presente administración.”¹⁶³

La promoción del turismo en México, ampliaba la oportunidad para el crecimiento empresarial, sobre todo aquellas provenientes de las inversiones extranjeras, las líneas aéreas recibieron el apoyo de la asociación de hoteles, y los prestadores de servicios turísticos, se decidió entonces, que no se enfocarían en la construcción de nuevos aeropuertos, sino en el mantenimiento y modernización de los ya existentes, proponiendo que la integración del Sistema Aeroportuario Mexicano quedaría conformada por tres terminales centrales, las cuales serían las de Toluca, México y Puebla.

Imagen 7



Fuente: Diario Oficial de la Federación, 05 de diciembre de 1995, Hemeroteca Lerdo de Tejada.

Para el transporte, de igual forma, se continuaría con las mismas políticas de modernización, tras el problema financiero que se enfrentaba, se realizaron cambios de gabinete el 5 de diciembre de 1995, en lo concerniente a la administración de la aviación, al frente de la Aeronáutica Civil quedó Juan Antonio Bargés Mestres, mientras que Jaime Corredor Esnaola permaneció en ASA del

mismo modo que Roberto Kobeh lo hizo en Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

Por la devaluación del peso, se decidió que la iniciativa privada intervendría en la modernización, ampliación y construcción de las obras importantes en los aeropuertos, que requerían considerables inversiones, el gobierno informó con todo detalle de los programas y leyes a seguir, publicados por la Secretaría de

¹⁶³ Salinas de Gortari, Carlos, *Tercer informe de gobierno, 1 de septiembre de 1991*, Archivo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada

Comunicaciones y Transporte en el Diario Oficial de la Federación, de las cuales se destacan dos publicaciones en el mes de diciembre de 1995, la primera fue el “Acuerdo para la aplicación de las tarifas por los Servicios Aeroportuarios que presta

Imagen 8

el Organismo Descentralizado de Aeropuertos y Servicios Auxiliares”, la segunda fue la “Ley de Aeropuertos”; el objetivo de las reformas era separar las cuestiones aeroportuarias de la aviación civil para legalizar la participación privada, nacional y extranjera en la construcción, operación y administración aeroportuaria, con lo que se podría ampliar la infraestructura y elevar los niveles de seguridad de la red, afirmaban que con ello se mejoraría la calidad de los servicios, asegurando la operatividad y ampliación de las líneas aéreas.¹⁶⁴

LEY de Aeropuertos.

Al margen un sello con el escudo nacional, que dice; Estados Unidos Mexicanos, -presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN.

Presidente de los Estados Unidos mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

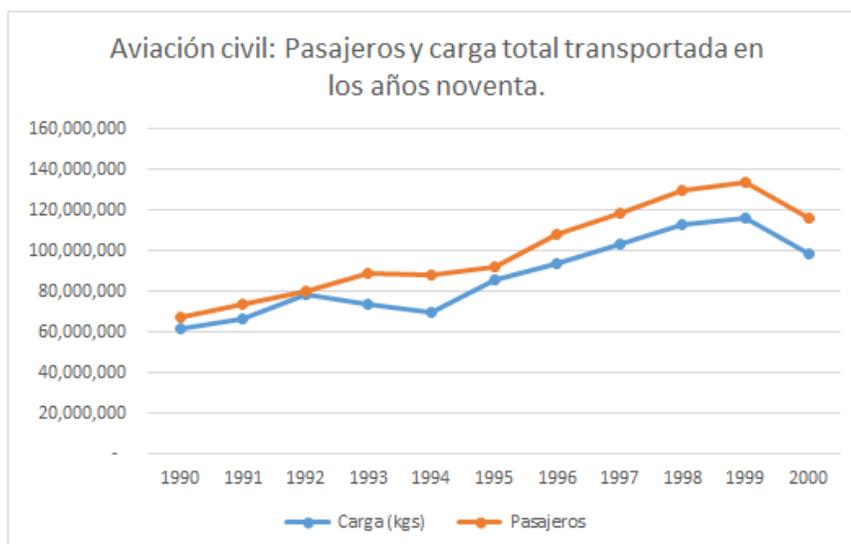
DECRETO

“EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,; DECRETA:

LEY DE AEROPUERTOS

Fuente: Diario Oficial de Federación, 22 de diciembre de 1995, Hemeroteca Lerdo de Tejada.

Gráfica 4



Fuente: Elaboración propia con datos de Estadística Mensual Operativa Monthly Traffic Statistics consultado en www.gob.mx

¹⁶⁴ Ruiz, 50 años...Óp. pp 331-333

La creciente demanda de pasajeros, operaciones y consumo de gasolina, no pudieron ser cubiertas más por el Estado, el cual se encontraba sumergido en crisis, se determinó incluir treinta y cinco aeropuertos en el proceso de privatización, para tener una equivalencia en ingresos se formaron cuatro grupos en donde la administración del AICM se contempló a parte:

Tabla 3

Grupos Aeroportuarios conformados a partir de la "Ley de Aeropuertos" para su administración, 1995.					
GRUPO	Ciudad de México	Centro Norte	Pacífico	Sureste	ASA
Aeropuertos que lo conforman	AICM	Acapulco	Aguascalientes	Cancún	Campeche
		Ciudad Juárez	Del Bajío	Cozumel	Chetumal
		Culiacán	Guadalajara	Huatulco	Ciudad del Carmen
		Chihuahua	Hermosillo	Mérida	Ciudad Obregón
		Durango	La Paz	Minatitlán	Ciudad Victoria
		Mazatlán	Los Mochis	Oaxaca	Colima
		Monterrey	Manzanillo	Tapachula	Guaymas
		Reynosa	Mexicali	Veracruz	Loreto
		San Luis Potosí	Morelia	Villahermosa	Matamoros
		Tampico	Puerto Vallarta		Nogales
		Torreón	san José del Cabo		Nuevo León
		Zihuatanejo	Tijuana		Poza Rica
		Zacatecas			Puebla
					Puerto Escondido
					Tajín
			Tehuacán		
			Tepic		
			Uruapan.		

Fuente: Elaboración propia con datos sacados de Ruiz Romero Manuel, "50 años; Aeropuertos y Servicios Auxiliares ASA", Biblioteca Mexicana del Conocimiento, México, Primera Edición, Mayo 2015.pp 331-333

Finalmente, el 18 de diciembre de 1998 se firmó entre la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) y el Grupo Aeroportuario del Sureste el contrato de compraventa de acciones, el Grupo Aeroportuario del Pacífico firmó el 25 de agosto de 1999 y el 14 de junio del 2000 el Grupo Aeroportuario del Centro

Norte. Terminando con esto el proceso de la privatización de Aeropuertos en este periodo.¹⁶⁵

Figura 8



A un año de entrar al nuevo siglo, la mayoría de los aeropuertos ya estaban privatizados, pagaban cuota al Estado y la demanda del servicio crecía, así llegaríamos a una nueva etapa donde se anunciaría la necesidad de construir un nuevo aeropuerto central, surgiendo polémica, así como un nuevo contexto social.

3.4 Siglo XXI: Nuevas oportunidades para los proyectos de Infraestructura aérea

El siglo veintiuno en México inició con el triunfo de Vicente Fox Quesada, candidato del Partido Acción Nacional (PAN), después de todo un legado, el Partido Revolucionario Institucional (PRI) cedía su lugar, la liberalización comercial estaba

¹⁶⁵ Ruiz, 50 años...Óp. pp 336-338

en su esplendor y las privatizaciones ya estaban en marcha, el modelo neoliberal ganaba cada vez más terreno, la participación del Estado como regulador era menor y las concesiones al capital extranjero, impulsadas de antemano por el TLCAN aumentaban, aparentaba un escenario económico favorable para el sexenio, sin embargo la crisis del gobierno anterior había dejado inestabilidades.

La lógica del capitalismo funciona en relación a la obtención de la máxima ganancia, no es otro el móvil de los capitalistas. por eso están sujetos a la ley de la selva capitalista, en donde no existen amigos ni los sentimientos de hermanos, solo les importa la ganancia y se mantienen en competencia permanente recurriendo al despojo, al soborno, a la corrupción, a la violencia, a los golpes bajos encubiertos o al descubierto. El capitalismo significa, por su misma naturaleza, la generalización de estas inmorales prácticas a toda la sociedad, a este obsoleto modo de producción.”¹⁶⁶

Ante esta apertura, los aeropuertos se convirtieron en pequeños monopolios por la privatización, llamados por algunos autores monopolios naturales, debido a su larga duración, inflexibilidad de uso, la necesidad de inversiones cuantiosas, la presencia de economías de escala, la inestabilidad de la demanda, el consumo etc., ya que son comparables con otras industrias como el agua, la energía eléctrica o la salud, logrando eficiencia económica al obtener los beneficios de las economías de escala, teniendo regulaciones por parte del Estado.

En las últimas décadas del siglo veinte, la consideración de los mercados de transporte como monopolios naturales -necesariamente regulados por el Estado, o incluso como servicios públicos propios de la autoridad gubernamental ha sido fuertemente cuestionada por los economistas neoliberales argumentando que la apertura de los mercados a la libre competencia es el mecanismo que garantiza la mayor eficiencia económica [...].¹⁶⁷ También se argumenta que la competencia entre portadores fomenta no solo la disminución de la tarifa, sino la adición de valor

¹⁶⁶ García Vázquez, Ramiro, *Universidad Autónoma Chapingo; Origen histórico, alcance de sus postulados y su situación actual*, México, Universidad Autónoma Chapingo, (Tesis de Licenciatura en Economía Agrícola) 1991, pp. 29

¹⁶⁷ D. BANISTER and K. BUTTON, *Transport, the Environment and Sustainable Development*, E. & F. N Spon, London 1993, pp. 162.

al servicio (mediante la mejora de los atributos de calidad), e incluso el desarrollo de servicios adicionales que fomentan la integración logística de la actividad ¹⁶⁸

En los dos mil, la demanda de la aviación comenzó a aumentar, así como se ve en la gráfica

Gráfica 5



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

El crecimiento de la economía mexicana se orientó al mercado externo y en la apertura del mercado mundial, las exportaciones y las importaciones tomaron gran relevancia así como las desregularizaciones de los aranceles, este impulso en el comercio internacional de las mercancías daría también el impulso a los medios de transporte, de entre los cuales la industria aeroportuaria sería una de las beneficiadas, como ya se mencionaba en los capítulos anteriores, el transporte de mercancías y de personas era prioridad de la aviación, ya que este con los mejoramientos se convertía en uno de los transportes más seguros y rápidos, así mismo, la entrada y salida de mercancías, para el año 2000 había crecido considerablemente en comparación con los inicios de los noventa, y no solo los servicios de transporte de pasajero sino también los de carga habían aumentado en

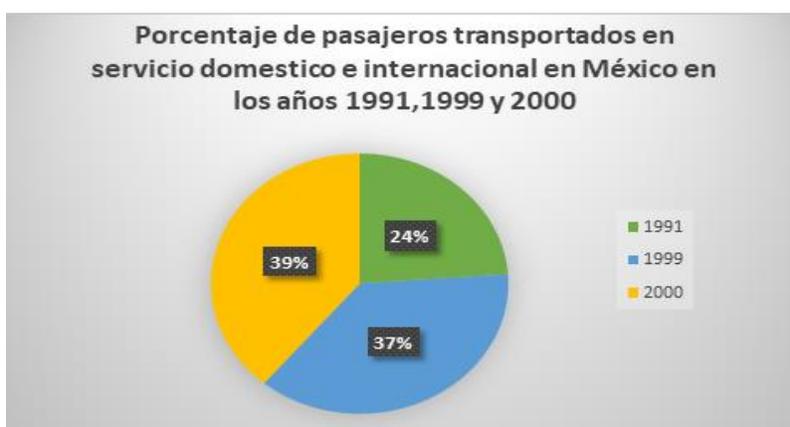
¹⁶⁸ Canseco González, Zúñiga Alcaraz y Blanco Martínez, Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México, en revista electrónica Nova scientia , Universidad de la Salle bajo, México 2015, consultado en <https://scielo.org/>

casi un 30%¹⁶⁹ y es por ello que se retomó la idea de la construcción de un nuevo aeropuerto.

Cómo se vio en apartados anteriores, en 1970, por los problemas presentados por el AICM se había considerado la construcción de un nuevo aeropuerto, este se situaría en el valle de Chalco y se usaría como apoyo al Aeropuerto Central de la Ciudad de México, exclusivamente para transporte de carga, mientras que el principal se centraría en el transporte de pasajeros, sin embargo este fue cancelado por el entonces presidente Luis Echeverría al poder dar solución a los problemas presentados, la solución a la que se llegó fue la ampliación de la base militar de Santa Lucía que proporcionaría servicios a la aviación general, despejándolo un poco de los aviones de carga así como dotar de mejoras al aeropuerto central.

Durante el sexenio de Ernesto Zedillo se dijo que los aeropuertos que no fueron incluidos en los cuatro grupos de la privatización negociarían con los gobiernos de los estados, que los administrarían y operarían. Con el combustible se procedería de igual forma: las estaciones se agruparían en paquetes y, mediante licitación pública, se entregarían a las empresas que desearan participar en el negocio, teniendo presencia sobre todo las compañías extranjeras.

Gráfica 6



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT.

¹⁶⁹ Zepeda Bustos, Carmen Silvia, Privatizaciones realizadas durante el gobierno de Ernesto Zedillo El Cotidiano, núm. 172, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco Distrito Federal, México marzo-abril, 2012, pp. 33

Tras el aumento de la nueva demanda y por las exigencias de la apertura comercial, se revaluó el proyecto y quedó a cargo de la ASA, para la gestión del mismo, el anuncio para la construcción del nuevo aeropuerto se dio el 22 de octubre del 2001 en la zona de Texcoco, para ello se pretendía expropiar cinco mil trescientas noventa y una hectáreas ubicadas en tres municipios: Chimalhuacán, Texcoco y Atenco, siendo este último el que abarcaría casi 70% de la obra.

La obra afectaría a más de cuatro mil familias, obteniendo como indemnización 7.20 pesos por metro cuadrado en tierras de temporal y 25 pesos por metro cuadrado en tierras de riego, el principal desacuerdo se dio por parte de los campesinos que rechazaron la oferta y el 23 de octubre de ese mismo año (un día después del anuncio), se levantaron en huelga, cerrando la carretera Texcoco-Lechería, naciendo el Frente de Pueblo en Defensa de la Tierra, encabezado por Ignacio del Valle Medina.¹⁷⁰

Continuaron las movilizaciones y se unieron a ellos obreros y estudiantes, el 11 de julio del 2002, intentaron manifestarse en un acto público del entonces gobernador Arturo Montiel Rojas en Acolman, sin embargo fueron frenados por la Policía Federal Preventiva dando como resultado un enfrentamiento que dejó un ejidatario muerto y varios heridos, la gravedad del problema hizo que el Gobierno Federal decidiera cancelar el proyecto, en su lugar se ampliaría el antiguo edificio terminal (llamado T-1) del AICM y la construcción de una nueva terminal (denominada T-2).

La T-1 estaba destinada a atender las aerolíneas que operaban con aviones de gran capacidad y largo radio de acción, que utilizaban la Terminal Internacional del antiguo aeropuerto, más los servicios nacionales e internacionales de todas las

¹⁷⁰ Fue encarcelado junto a Felipe Álvarez, y sentenciado el 21 de agosto del 2008 a 45 años de cárcel en el Centro Federal de Readaptación Social número uno, ubicado en Almoloya de Juárez Estado de México, por el delito de secuestro equiparado en agravio de funcionarios y policías mexiquenses, el 1 de julio del 2010 La Secretaría de Seguridad Pública informó que procedía la liberación de los líderes. *Expansión*, 1 de julio 2010, en <https://expansion.mx/nacional/2010/07/01/ignacio-del-valle-y-felipe-alvarez-de-atenco-fueron-puestos-en-libertad#:~:text=Publicidad>.

aerolíneas; por otro lado, la T-2 estaría destinada a atender las necesidades de *Aeroméxico, Delta Airlines, Lan y Copa*, con vuelos nacionales e internacionales, el Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)¹⁷¹ tomó medidas para reducir los espacios entre aviones y así poder controlar de mejor manera el tránsito aéreo, incorporando mejoras en los equipos de navegación.¹⁷²

En el 2005 se comienza la construcción de la Terminal II, a cargo de la constructora ICA, Gutsa y Geotecnia, se construyó sobre una superficie de 242,666.55 m², teniendo un costo final de 508 millones de pesos, la obra fue terminada en el 2006, sin embargo, se inauguró el 26 de marzo de 2008, en la administración de Felipe Calderón, comenzando sus operaciones el 15 de noviembre del mismo año, permitiendo aumentar la capacidad de atención del aeropuerto a 32 millones de pasajeros.¹⁷³

El transporte aéreo fue solicitado en gran medida a partir del año 2000, teniendo una disminución en el 2008 debido a la crisis económica iniciada en los Estados Unidos, bajo el panorama que marcaba en el 2005 la economía estadounidense en el ramo inmobiliario, se predecía una recesión, por la cercanía que México tiene con el país y por los acuerdos comerciales, la recesión de la economía estadounidense se reflejó en una desaceleración de la economía mexicana, de acuerdo al reporte de la Cámara de Diputados, en el tercer trimestre de 2008, el crecimiento real anual descendió a 1.6% comparado con el crecimiento de los años anteriores que habían sido de 4.5%, lo que llevó a la SHCP a estimar en los Criterios Generales de Política Económica para 2009 una tasa de crecimiento de 1.8% para ese año, sin embargo, la agudización de la crisis financiera en Estados Unidos llevó a reconsiderarla, anunciando que no habría crecimiento, los

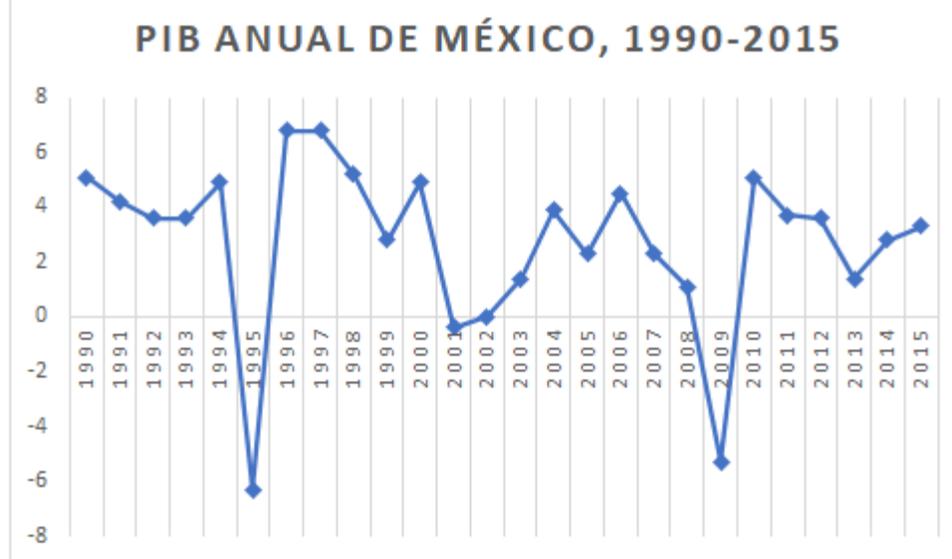
¹⁷¹ Es un Órgano Desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creado por acuerdo presidencial el 3 de octubre de 1978, encargado de la administración de recursos, para atender los requerimientos de la Navegación Aérea y del Control de Tránsito Aéreo.

¹⁷² Canseco González, Zúñiga Alcaraz y Blanco Martínez, "Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo e México", Revista de investigación Electrónica, Nova Scientia, Universidad la Salle, México 2015 pp 24

¹⁷³ León Zaragoza, Gabriel, "En febrero, inauguración formal de la terminal 2 del AICM", en *LA JORNADA*, 26 de diciembre de 2007, consultado en www.jornada.com.mx

inversionistas comenzaron a irse y el gobierno se centraba en las políticas correspondientes para subsanar la crisis.¹⁷⁴

Gráfica 7



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Así se encontraba el panorama económico en el sexenio de Felipe Calderón (2006-2012), en estos años el tema de los aeropuertos pasaba a segundo plano, las modificaciones planeadas se suspendieron y las aerolíneas comenzaban a tener problemas con algunos vuelos, pues estos se cancelaban repentinamente por fallas presentadas en los aviones debido a la falta de mantenimiento, con los aviones de carga no fue diferente, pues el descenso se vio en los mismos años tanto por la crisis como por el problema del combustible, pues éste comenzaba a ser difícil de conseguir por su elevado costo, sin embargo para el 2010 la demanda aumentó tanto para pasajeros como para los de carga, ya que las tasas crecieron en casi 4% , entre 2001 y 2011, por otro lado las mercancías fueron frenadas por el aumento de costos y problemas derivados de la implementación de las nuevas medidas de

¹⁷⁴ Cámara de Diputados, *La Crisis Financiera de los Estados Unidos y su impacto en México*, México, Centro de Estudios de Finanzas, México 2009, consultado en <http://www.cefp.gob.mx>

seguridad después del crecimiento del precio del combustible en 2001 en Nueva York.

La demanda aumentó la competitividad entre las aerolíneas, además de atraer inversionistas extranjeros, incluso algunos autores proyectaron la demanda que tendría para el 2030, en donde el aeropuerto actual no tendría la capacidad de cubrirla.

La consecuencia más importante de la liberación y desregularización ha sido el crecimiento del sector, siendo visible recientemente en regiones como Estados Unidos y la Unión Europea. A partir de los 90s dichas regiones han impulsado fuertemente una mayor competitividad entre aerolíneas y empresas del sector. En 2013, la red mundial transportó 3.1 billones de pasajeros mediante 33 millones de vuelos programados. Diversos estudios sugieren que estas cifras casi se duplicarán para el 2030, representando un papel muy importante en la economía mundial.¹⁷⁵

En ese contexto, llegó a la presidencia Enrique Peña Nieto (2012-2018), su administración se basó en promocionar al turismo dentro y fuera del país, pues las reservas de petróleo comenzaban a escasear y la búsqueda de nuevos yacimientos no era muy viable, ya que la implementación del método *fracking* para la extracción, resultaba cara, haciendo del turismo una fuente de recursos para el país, por ello necesitaría de los servicios de la aviación.

En el 2013 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) declaró que el Aeropuerto Benito Juárez se encontraba nuevamente saturado, con fundamento en la legislación mexicana en el *Reglamento de la Ley de Aeropuertos* en su artículo 100¹⁷⁶ se considera que un aeropuerto se encuentra saturado cuando:

- I. En el campo aéreo, en más de 52 ocasiones en el año y en una hora determinada, se rebasa el número máximo de operaciones o solicitudes

¹⁷⁵ Canseco González, Zúñiga Alcaraz y Blanco Martínez, "Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México", en *Revista de Investigación electrónica Nova Scientia*, México, Universidad La Salle del Bajío, 2015, pp. 34-35

¹⁷⁶ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Reglamento de la Ley de Aeropuertos, México. 2009.

que pueden ser atendidas; o, se demora el aterrizaje o despegue de aeronaves.

- II. Cuando en el edificio terminal, en más de 25 ocasiones en el año durante una hora determinada, se registra una demanda superior al número de pasajeros que se pueden atender o se rechacen solicitudes de aterrizaje o despegue a consecuencia del número de pasajeros que pueden ser atendidos.

Debido a esto, durante su primer Informe de Gobierno, el 2 de septiembre del 2013, el presidente Enrique Peña Nieto anunció la posible construcción de un nuevo aeropuerto:

“Aeropuerto en Hidalgo. El aeródromo ubicado en Pachuca es operado por una empresa del Gobierno del Estado de Hidalgo que llegó al límite de su desarrollo. El objetivo es consolidar la aviación general en esta región del país y se estudia la determinación del sitio para la construcción de un aeropuerto de aviación general.”¹⁷⁷

Se determinó que sería en Tizayuca, contando con 900 hectáreas adquiridas diez años atrás y que con la inauguración de la Terminal 2 del AICM, fue suspendida, sin embargo en enero de 2014, como una alternativa para liberar la carga del aeropuerto central, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Hidalgo seguía trabajando para cumplir con los requisitos técnicos que implicaba la construcción de la terminal, hasta que los exámenes de aeronáutica revelaron que el aeropuerto afectaba la operación de la base aérea de Santa Lucía, Toluca, aeropuerto por el que se inclinaba el entonces Secretario de Comunicaciones y Transporte Gerardo Ruiz Esparza, así como afectaciones en el abasto de agua potable por lo que nuevamente fue suspendido.

¹⁷⁷ Primer Informe de gobierno del presidente Enrique Peña Nieto, pp. 61, consultado en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/103083/1er_Informe_de_Labores_de_la_SCT_2012-2013.pdf

En el 2013, se buscó aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), se creó una segunda pista para canalizar vuelos a esa terminal para así poderse considerar adicional al AICM, para ello debería de existir una vía rápida que comunicara a ambas terminales ,la cual no se tenía definida, se pensaba en Cuernavaca, el Elefante Blanco en Morelos¹⁷⁸, en enero del 2014 se retomó por Julio Mitre Cendejas, secretario de economía de Morelos, con la intención de considerarlo como una opción viable para despresurizar al AICM y al mismo tiempo poder costear sus gastos pero fue rechazado.

Con la anulación de varios proyectos y tras reevaluar las alternativas se anuncia la construcción de un nuevo aeropuerto central en Texcoco, el cual abriría el debate al público sobre los beneficios y las contradicciones que el proyecto traería para la población.

3.5 Anuncio del nuevo Aeropuerto

La sobredemanda del AICM ,no era el único problema por resolver para la aviación, la privatización para el abastecimiento de combustible se venía considerando desde la saturación del AICM con el presidente Ernesto Zedillo, los inversionistas extranjeros esperaban participar, contrataron a Jaime González Garza quien fue director general de Nacional de Combustibles de Aviación para realizar un estudio de factibilidad para invertir en la concesión de dicho servicio, quien estaba al frente del grupo de inversionistas en ese entonces era Carlos Hank González¹⁷⁹,el resultado del estudio determinó que no era rentable a menos que se incluyera al AICM.

¹⁷⁸ Inaugurado en septiembre del 2012, se planeaba promover como alternativa al AICM por su cercanía, no contaba con operaciones de aerolíneas ni vuelos comerciales, además de fallas técnicas y de seguridad. Se había pagado a Volaris y VivaAerobus durante seis meses para ofrecer un vuelo a la semana, el plazo termino en marzo del 2013 y el contrato no se renovó pues no era rentable. Consultado en <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>.

¹⁷⁹ Titular de las secretarías de Turismo y de Agricultura durante el Gabinete de Carlos Salinas de Gortari, líder político del PRI y del grupo Atlacomulco.

Según las cifras de 1998, el AICM manejaba 35.97% del combustible abastecido durante el año, seguido por Cancún con un 12.44% y Guadalajara con 10.19%, en su mayoría los demás aeropuertos eran inferior al 1%.¹⁸⁰

Dada la gran inversión en instalaciones de almacenamiento, gasoductos para alimentar la tomas en las plataformas de los aeropuertos, vehículos de transporte, dispensadores, laboratorios de control de calidad, personal capacitado y experimentado, se corrían muchos riesgos al privatizarlos pues los costos eran altos, así se había decidió que de nuevo ASA vía combustibles, volviera como administrador del sistema aeroportuario, pero al considerarse la desaparición de esta organismo, el abastecimiento del combustible se le dejaría a PEMEX, según el informe dado por la SCT en el 2014.

La entrega de combustible será por parte de PEMEX. En la Fase final del Proyecto se tendrá el máximo crecimiento de esta área con un total de 12 tanques de almacenamiento de 66,600 barriles (799,200 barriles) de turbosina.¹⁸¹

El 2 de septiembre del 2014, en su segundo informe de gobierno , el presidente Enrique Peña Nieto , anuncia la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para este proyecto se pretendía ocupar 4,431.1640 hectáreas, se localizaría en el antiguo Lago de Texcoco, donde se ubica el cuerpo de agua más importante de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, el Lago “Nabor Carrillo”, lacustre artificial construido hace más de tres décadas, para ello se consideró una inversión de 169 mil millones de pesos financiados con recursos federales, y 71 mil millones que provendrían de créditos bancarios y emisiones de bonos solo para la primera etapa.

Al realizar las revisiones técnicas pertinentes, se consideró que el lugar era el más idóneo para ubicar el aeropuerto, primero por la cercanía que tiene con el AICM central y segundo porque no habría afectaciones, se mencionaba que no se

¹⁸⁰ Ruiz, 50 años...Óp. pp 336-338

¹⁸¹ Informe de la SCT 2014, consultado en:

<https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/mex/resumenes/2014/15EM2014V0044.pdf>

expropiarían las tierras y no obstruiría el abastecimiento de agua potable, problema que presentaba el aeropuerto de Hidalgo, a las comunidades y municipios aledaños, ya que el proyecto sería sustentable, aumentaría el empleo y la demanda de transporte, siendo beneficiada la construcción de carreteras, así mismo el comercio aumentaría y por ende la economía de Texcoco:

El presidente afirmó que la construcción generará derrama económica para el país, especialmente para la zona limítrofe del Estado de México y la Ciudad de México, pues los proveedores serán de la zona, además de que habrá 160 mil empleos directos e indirectos; se ampliará el transporte y la red de infraestructura para facilitar la construcción y operación.¹⁸²

La empresa encargada de realizar la construcción de la obra sería la constructora ICA de Bernardo Quintana, empresa que había tras el anuncio del nuevo aeropuerto y siendo la principal constructora, los beneficios que le traerían eran evidentes ya que se firmaron contratos por 29 mil millones de pesos.

"El proyecto aeroportuario" para la zona metropolitana más grande del país se inició con los decretos expropiatorios del 22 de octubre de 2001, que habrían de despojar de sus tierras a los ejidatarios de los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, el gobierno federal negoció la compra de las tierras, el precio se fijó en 7.20 pesos por metro cuadrado, se estaban expropiando 5 mil 400 hectáreas.; a partir del decreto.¹⁸³

Al principio del movimiento, el gobierno firma acuerdos para detener el levantamiento, proponiendo a los propietarios de las tierras aumentar el precio económico además de garantizarles empleos durante y al término de la obra.

"A nosotros nos decían que ya desalojáramos para que iniciaran la construcción del aeropuerto, yo no sabía que hacer porque mi casa y mi negocio están aquí, es con lo que mantengo a mis hijos, soy madre soltera y

¹⁸² Rodríguez García, Arturo, "Presenta Peña proyecto del Nuevo Aeropuerto", en *Revista Proceso*, edición digital, 3 de septiembre del 2014 consultada en <https://www.proceso.com.mx/381200/presenta-pena-proyecto-de-nuevo-aeropuerto>

¹⁸³ Vázquez García, Verónica, "Género y arrebato de tierras: el caso del nuevo aeropuerto internacional de Ciudad de México", diciembre, 2018, en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252018000300007

no tengo dinero para rentar o irme a otro lado, ellos querían darnos poco dinero y cuando terminaran nos darían lo demás, pero esa obra es muy grande, no estoy loca para dejar que me dejen sin nada y sabe dios si llegaré a vieja para poder recibir dinero, igual y me muero y esa cosa ni se termina[...]-”¹⁸⁴

Así se expresaba el descontento de los pobladores porque consideraban que esa solución no era viable, algunos manifestaban su descontento y mencionaban que solo querían engañarlos y que al final les darían nada, lo único que el gobierno buscaba era la apropiación de las tierras para su beneficio.

El Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), no integró a estas demandas al ejido de Santa María Chimalhuacán, por considerarla una identidad ajena a la de la región Texcoco, pese a los acuerdos el descontento seguía y el movimiento comenzó a cobrar más fuerza pues a este se le unieron asociaciones de obreros, estudiantes universitarios y profesores de universidades públicas; tales son los casos de la Universidad Autónoma Chapingo y de la Universidad Nacional Autónoma de México, entre las más conocidas. Tras el anuncio de la construcción del nuevo aeropuerto, se abrió el debate sobre las ventajas y desventajas que traería, no solo a nivel social, sino político, económico y ambiental.

3.6 Evaluación del proyecto NAICM

La administración de Enrique Peña Nieto consideraba la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México un proyecto que según sus argumentos traería consigo un aumento en el empleo y sobre todo un aumento en la demanda del servicio aéreo, a simple vista aumentaría la economía del país, además se pretendía que el aeropuerto fuera de clase mundial que cumpliría las siguientes metas planteadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) en el 2014:¹⁸⁵

- Mantener un ambiente de operación del aeropuerto seguro y confiable.

¹⁸⁴ Trabajo de campo, fragmento de una conversación sostenida con doña Martha, 43 años de edad, comerciante (vendedora de garnachas) en el municipio de San Salvador Atenco, 2018.

¹⁸⁵ Rodríguez García, Arturo, “Presenta Peña proyecto del Nuevo Aeropuerto”, en *Revista Proceso*, edición digital, 3 de septiembre del 2014 consultada en <https://www.proceso.com.mx/381200/presenta-pena-proyecto-de-nuevo-aeropuerto>

- Crear un plan maestro del aeropuerto equilibrado, que haga que las instalaciones coincidan con la demanda prevista.
- Preservar y proteger el terreno para el desarrollo final de seis pistas de aterrizaje e instalaciones para pasajeros, carga e instalaciones de apoyo
- Localizar los distintos usos de aviación y no aviación en zonas que no sólo mejoren el funcionamiento del aeropuerto, sino que permitan el funcionamiento eficiente y eficaz de sus usos respectivos.
- Mantener un negocio sustentable, que sea aceptado como un miembro responsable y valioso de la comunidad y un motor económico clave para México
- Proporcionar un *Hub*¹⁸⁶ eficiente con traslados rápidos de salidas y llegadas, así como una experiencia de calidad tanto para viajeros como para los visitantes del aeropuerto.
- Explorar nuevas oportunidades de crecimiento para aumentar el valor de las empresas existentes o nuevas.
- Ser un aeropuerto ambientalmente responsable.

El aeropuerto se centraría en el Lago de Texcoco, la ubicación era óptima por encontrarse a poco más de una hora del centro de la ciudad de México, según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)¹⁸⁷ en un estudio realizado en el 2013, la construcción del NAIM en Texcoco “*resultaba idónea para la operación aeronáutica*”. ya que las condiciones para las rutas aéreas, así como la condición climática benefician a la aviación.¹⁸⁸

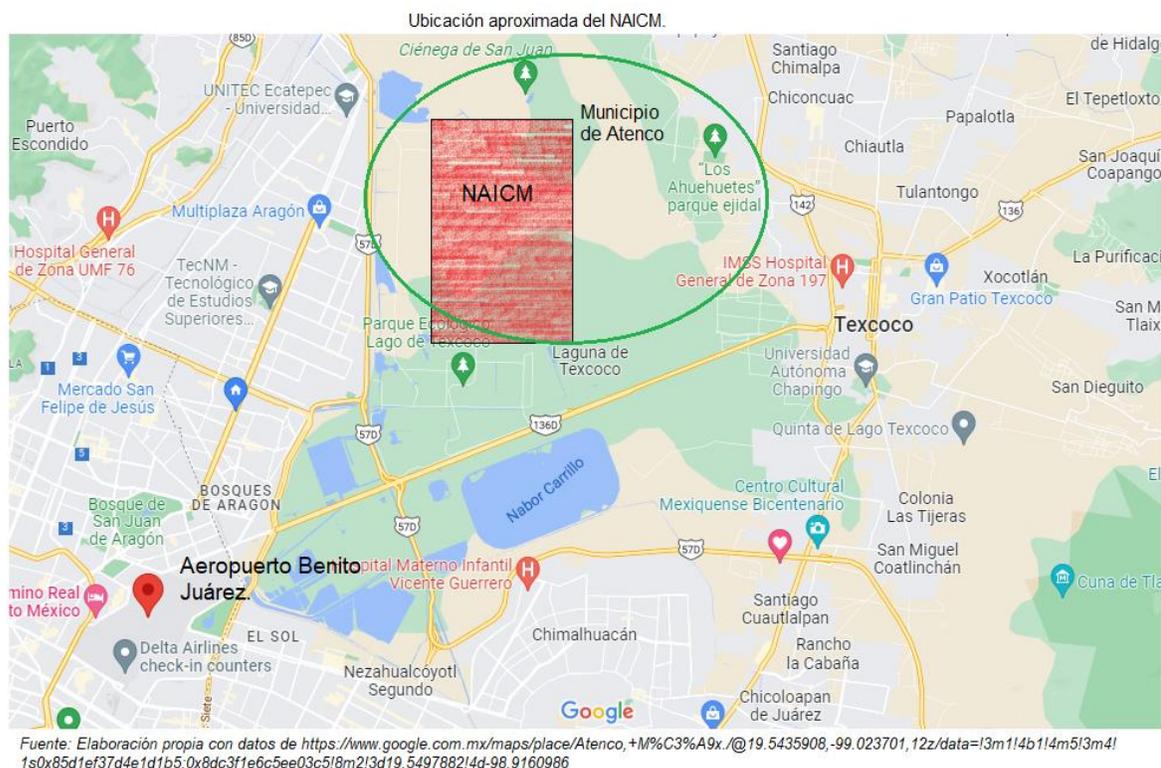
¹⁸⁶ Según la RAE un Hub es un centro de distribución o conexión de tránsito de mercancías o personas. En la aviación es un aeropuerto que una línea aérea utiliza como punto de referencia.

¹⁸⁷ Es una agencia de la ONU encargada de estudiar los problemas de la aviación. Recuperado de <https://definicion.de/hub/#:~:text=Red%20de%20datos>

¹⁸⁸ Revista digital OBRAS, Consultado en <https://obrasweb.mx/construccion/2018/10/15/texcoco-es-la-opcion-que-la-oaci-recomendo-en-2013>

La empresa *MITRE Corporation*¹⁸⁹ decía que el aeropuerto en Texcoco era su “*recomendación definitiva*” ya que *disminuiría la contaminación auditiva, por la orientación de las pistas, evitaría cruzamientos, podrían ser utilizadas al mismo tiempo y ayudaría a las operaciones independientes en cada pista, así como tener tres caminos de llegada y tres de salida.*

Figura 6



Sería un centro de conexión internacional, teniendo menos retrasos por su capacidad de manejar simultáneamente diversos despegues, aterrizajes y movilizar miles de pasajeros.

Según las cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dadas en el 2014, el aeropuerto Benito Juárez, manejaba alrededor de 45 millones de

¹⁸⁹ Organización estadounidense que provee ingeniería de sistemas, investigación y desarrollo, y soporte sobre tecnologías de la información, principalmente al gobierno de Estados Unidos de América, asesorando a los gobiernos de distintos países. Recuperado de <https://www.bnamericas.com/es/perfil-empresa/mitre-corporation>

pasajeros al año, la capacidad del NAICM sería de aproximadamente de 70 millones de pasajeros y podría crecer 9% anual hasta alcanzar una máxima capacidad de 125 millones, al ser vuelos nacionales e internacionales la entrada de divisas sería benéfico para la economía del país.

Otro de los puntos que el gobierno consideraba uno de los más fuertes, sería la generación de empleos, en la construcción habría 160 mil empleos y una vez puesto en funcionamiento llegarían a 450 mil, según *El Economista*, al proyectarlo, por cada millón de pasajeros adicionales, se generarán como 4 mil empleos más. “La infraestructura ayuda a elevar los ingresos y el bienestar de las familias, pues no sólo crea empleos directos en su construcción, sino que también genera empleos indirectos en muchas ramas de la economía.”¹⁹⁰

Además, afirmaban que la economía local se vería beneficiada con un aumento en los comerciantes y transportistas demandados por los mismos trabajadores de las obras. Para que esto se diera, primeramente, tendría que haber una reorganización y reubicación de los habitantes de la zona, pues el Aeropuerto comprendería los municipios de Acolman, Atenco, Chiautla, Chicoloapan, Chiconcuac, Papalotla.

De acuerdo con los datos del XII Censo General de Población 2000, en los municipios de impacto de Texcoco residen 437 mil habitantes, de las 166 localidades que la integraban en 2000, cinco contaban con más de 15 mil habitantes y en ellas residía 40 por ciento de la población de aquel total, mientras que en 134 localidades menores de 2 500 habitantes, que representaban 81 por ciento de las localidades, vivía únicamente 8.5 por ciento de la población, lo que sugiere que la expansión urbana ha sido desordenada y requiera de medidas para reorganizarla, más aún ante un megaproyecto como el NAIM¹⁹¹

¹⁹⁰ Patiño M. Federico, “El NAIM: el empleador número uno a nivel nacional” en *El Economista*, 30/07/2017 consultado en <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-NAIM-el-empleador-numero-uno-a-nivel-nacional-20170730-0010.html>

¹⁹¹ CONAPO, “*Implicaciones demográficas y territoriales de la construcción del nuevo aeropuerto de la ZMVM*”, Serie Documentos Técnicos, México, 2002.

Sin embargo, una reorganización de la población no sería el único problema al que se enfrentaría el proyecto del nuevo aeropuerto, dentro de las afectaciones causaría estragos en el medio ambiente.

3.6.1 El NAICM y los problemas al medio ambiente

Cada nuevo vuelo incrementa el proceso de calentamiento global y genera contaminación sonora, en un principio, las empresas aeroportuarias fueron obligadas a realizar estudios de impactos al ambiente, donde se reflejarían las consecuencias ambientales de la operación en los aeropuertos y así verificar que se respeten los límites impuestos por las leyes aplicables.

La obra costaría la alteración casi total del lago Nabor Carrillo el cual cuenta con una capacidad de 12 hectómetros metros cúbicos y donde residen alrededor de 250 especies distintas de aves, de las cuales 104 son residentes y 146 migratorias o invernales, entre las clases reconocidas se han ubicado 3 familias endémicas a los humedales del centro de México 5 en la isla roja de la IUCN¹⁹², 19 especies consideradas en la NOM-059-ECOL-2010¹⁹³ como en peligro de extinción, amenazados o en protección ambiental; 23 más enlistadas como prioritarias para la conservación por la SEMARNAT y 199 en el Acta para la Conservación de las Aves Migratorias no Tropicales (NMBCA, por sus siglas en inglés.)

La zona del lago Texcoco funciona como el área donde se regulan los excedentes de los ríos del oriente y los ríos Churubusco y Remedios por el poniente, la Ciudad de México, que desde tiempos histórico sufría de inundaciones y problemas de desabasto de agua, provocados principalmente por el crecimiento poblacional y la urbanización necesitaba crear un sistema hídrico completo para el almacenamiento y tratamiento del agua del área metropolitana además de ayudar

¹⁹² Por sus siglas en ingles *International Union for Conservation of Nature* (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza UICN)

¹⁹³ Esta Norma Oficial Mexicana tiene por objeto identificar las especies o poblaciones de flora y fauna silvestres en riesgo en la República Mexicana, mediante la integración de las listas correspondientes, así como establecer los criterios de inclusión, exclusión o cambio de categoría de riesgo para las especies o poblaciones.

con el problema de hundimiento de la ciudad pues se establecía en un suelo fangoso, el Lago Nabor Carrillo, un cuerpo de agua de mil hectáreas fue implementado con el objeto de respetar la vocación lacustre del Valle de México y del Lago de Texcoco, sería amenazados por la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), que se construía sobre un terreno blando y bajo el riesgo de inundación.¹⁹⁴

“No creo que ese terreno sea el mejor para construir una obra tan grande, hemos tenido problemas de hundimiento, tuvimos dos tractores que se quedaron atascados y fue complicado sacarlos, en días lluviosos uno se queda atascado y no se puede caminar bien.”¹⁹⁵

Construir el aeropuerto requería casi 37 millones de toneladas de rocas, que serían conseguidas de las minas de basalto y tezontle en la zona, desgajando montañas en los alrededores, creando riesgosos socavones, estas alteraciones ecológicas crearían el llamado “*efecto Isla de Calor*”¹⁹⁶ perturbando las condiciones de temperatura de la zona.¹⁹⁷

Los pueblos y municipios afectados por la explotación minera comprenden entre otros los siguientes: San Luis Tecuautitlan, Ixtlahuaca, San Pablo Atlazalpan, Santiago Tepetitlan, Maquixco, San Agustín Actipac, San Pedro Tepetitlan, San Lucas Tepango, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca, Ixtapaluca, Temascalapa, San Juan Teotihuacan, Chalco, Amecameca, en el municipio de Tepletaxtoc, se encuentran autorizadas 23 minas federales y 26 estatales, pero que en realidad son alrededor de 80 minas ya que varias funcionan sin los permisos correspondientes.

¹⁹⁴ Padilla Saez, Ana Karen, “Caracterización de los riesgos de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México sobre el antiguo lago de Texcoco: un enfoque de resiliencia”, tesis de Licenciatura en geografía, UAM.I, 2017, PP.55-58.

¹⁹⁵ Trabajo de campo, Entrevista a una trabajadora en la construcción del NAICM realizadas en sep-nov del 2018.

¹⁹⁶ Es una situación urbana, de acumulación de calor por la inmensa mole de hormigón, y demás materiales absorbentes de calor; y atmosférica que se da en situaciones de estabilidad por la acción de un anticiclón térmico, consiste en la dificultad de la disipación del calor durante las horas nocturnas.

¹⁹⁷ Lipovich, Gustavo, “*Los que no quieren más aeropuertos y las consecuencias no deseadas en la relación Aeropuerto-Ciudad*”, Instituto de Geografía CONICET, Universidad de Buenos Aires, 2008, ¿páginas?

Actualmente la superficie de los municipios de Atenco y Texcoco está conformada por parcelas agrícolas y tierras ejidales que permiten que el ciclo de regulación hidrológico continúe, con la construcción del proyecto aeroportuario se urbanizaría el área correspondiente a las tierras ejidales, con lo que no estarían de acuerdo los habitantes.

Con el anuncio de la construcción del Nuevo Aeropuerto que se centraría en Texcoco y al expropiar las tierras, comenzaron los desacuerdos entre los habitantes, quienes como medida comenzaron con movimientos e incluso confrontaciones, principalmente del municipio de Atenco, contra el gobierno federal, algunos de estos movimientos serían encabezados por el ya formado Movimiento del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, así como partidarios a favor de la conservación del medio ambiente.

Una de las acciones del municipio de Texcoco fue contratar al *Lic. Alberto Ruiz de la Peña Brandy* para la elaboración de la demanda de Controversia Constitucional, nombrándolo su representante ante el Supremo Tribunal. El 4 de diciembre de 2001 se interpuso la demanda, sin llegar a la audiencia, él mismo, menciona que el *“Ejecutivo federal abrogó los decretos expropiatorios del 22 de octubre de 2001 dejando sin materia el juicio que se ventilaba en la Corte. La Audiencia Constitucional estaba citada para el 16 de agosto de 2002 y con anterioridad había presentado los alegatos y los conocía el Ministro Instructor.”*¹⁹⁸

Entre los alegatos propuestos se rescatan los siguientes: artículo 89, fracción XIII, de la Carta Magna le otorga al jefe del Ejecutivo Federal para "habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación". Lo cual responde al objetivo de velar por los intereses del desarrollo y la seguridad nacional, justificando que el Estado tiene el derecho de expropiar las tierras a voluntad y que además justifica la intervención de los particulares siempre

¹⁹⁸ Ruiz de la Peña Brandy, Alberto, *“Controversia constitucional. el caso del Aeropuerto de Texcoco”*, en Estudios Políticos, núm. 33, Séptima Época, mayo-agosto, 2003

que se pruebe que existe un beneficio social, tomando al art.27 y de la Ley de Expropiación, artículo 1º, fracción I11:

Art. 1 Frac. III -El embellecimiento, ampliación y saneamiento de las poblaciones y puertos, la construcción de hospitales, escuelas, parques, jardines, campos deportivos o de aterrizaje, construcciones de oficinas para el Gobierno Federal y de cualquier obra destinada a prestar servicios de beneficio colectivo.¹⁹⁹

Contradiendo a esta ley, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha manifestado que: "*Una expropiación no es sino el medio final con que cuenta el Estado para cumplir con algunos de sus fines, por lo que no puede hacerse uso de él mientras pueda cumplirse en otras formas*".²⁰⁰

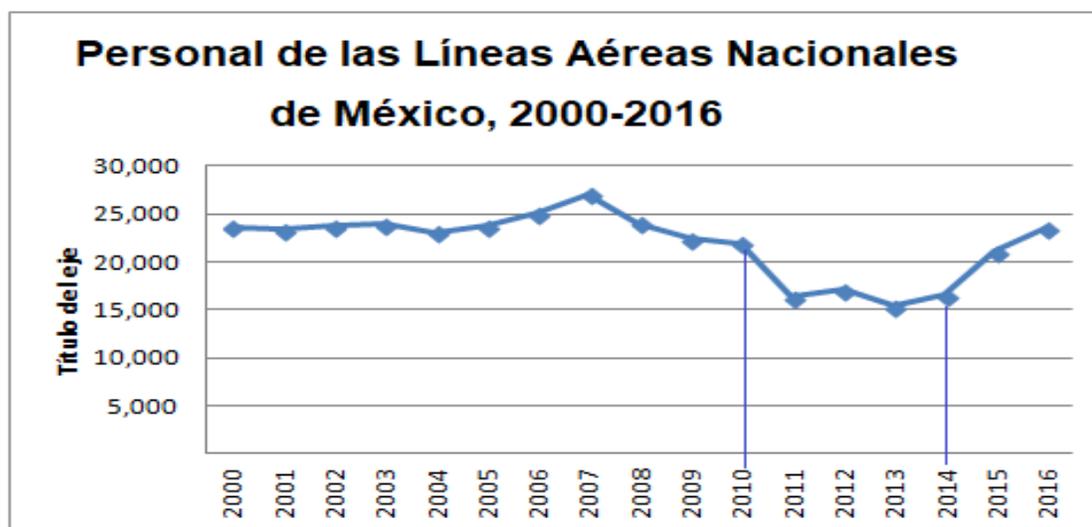
Aparentemente las normas propuestas, están para resguardar la integridad de la población, sin embargo son trastocadas y usadas a conveniencia por aquellos que son beneficiados con su uso, así con cada una de ellas se sustenta la expropiación de la tierra y se lanza un discurso que pueda ser aceptados para disipar las dudas de los pobladores, si bien es cierto que el valor del suelo en el municipio aumentaría generando beneficios a los dueños, el destierro de la población, solo hará más grande los anillos de pobreza en las zonas aledañas e incluso potenciarían la delincuencia.

Los aeropuertos se han vuelto una necesidad que responde a los intereses de la globalización, si bien es cierto la generación de empleos y la entrada de capitales así como de mercancías impactan de manera positiva a la economía del país, esta demanda se ha visto afectada por las olas de violencia en nuestro país, a partir del gobierno de Calderón, decretado como el sexenio de la guerra contra las drogas, de acuerdo con datos del INEGI, de 2006 a 2012, hubo 132,065 homicidios en el país, a partir del 2011 al 2014 la violencia aumentó considerablemente, este incremento llegó incluso a afectar a turistas extranjeros, por ello el turismo decreció teniendo un impacto en la economía y por ende en la demanda del servicio aéreo,

¹⁹⁹ LEY DE EXPROPIACIÓN, Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de noviembre de 1936, TEXTO VIGENTE, Última reforma publicada DOF 27-01-2012

así, como se puede ver en la gráfica, a la industria aérea no le fue bien en esos años, pues su principal motor era la promoción del turismo, causando despidos y aumentando el desempleo y aunado a este, la delincuencia. Si bien el alto índice de criminales no fue el principal problema de la deserción en la planta de la aviación, si contribuyó a ello.

Gráfica 8



Fuente:Elaboración propia con datos de ICA

En el tema económico, el precio original del aeropuerto era de 169 mil millones de pesos y actualmente está en 285 mil millones.²⁰¹ Según Gerardo Ruiz Esparza, el secretario de Comunicaciones y Transportes durante el sexenio de Peña Nieto, este cambio se debió a que aumentaron los precios de los materiales y el precio de dólar se fue para arriba de 2014 a la fecha, en el 2017 se anunció que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) logró la colocación de 4,000 millones de dólares a través de dos bonos con la participación de cerca de 500 inversionistas de Asia, Europa, Estados Unidos y América Latina²⁰².

²⁰¹ IMCO, "Nuevo Aeropuerto Internacional de México, un proyecto indispensable: riesgos y oportunidades". 2018 en <https://imco.org.mx/nuevo-aeropuerto-internacional-mexico-proyecto-indispensable-riesgos-opportunidades>

El primer bono se emitió por 1,000 millones de dólares a 10 años con una tasa de 3.875% y el segundo por 3,000 millones de dólares a 30 años con una tasa de 5.50% donde se justificaban los retrasos del aeropuerto. De acuerdo con un estudio de la consultora estadounidense *Parsons y Bloomberg* el aeropuerto estaría listo para finales de 2022.

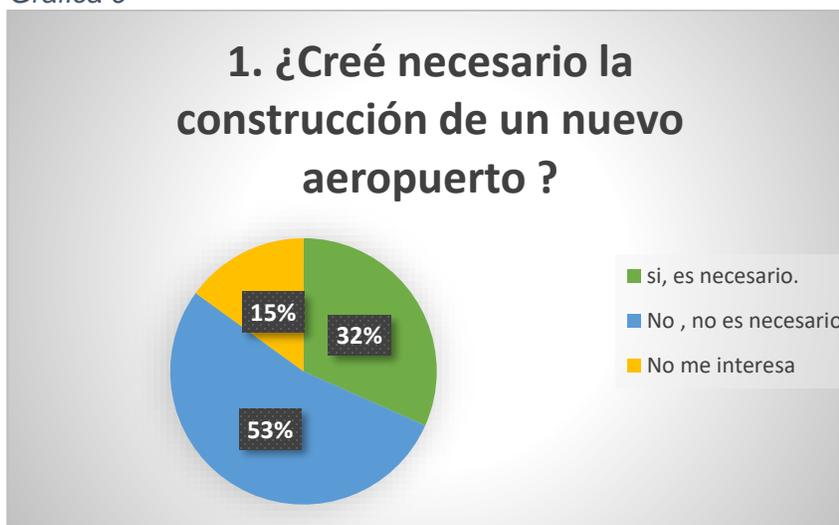
El proyecto del NAICM se presentó como un proyecto que haría ver a México como un país vanguardista, además de apoyar a la economía y ser fuente de empleo, pero la realidad era otra, para los pobladores de los municipios y para los trabajadores, el megaproyecto representó una amenaza, el despojo de las tierras y el daño que recibiría el medio ambiente, se vislumbró en movimientos sociales, pero los pobladores alejados así como los trabajadores que no se encontraban inmersos en esos movimientos para poder conservar su fuente de ingresos o simplemente conservar su paz, pudieron decir su inconformidad de manera anónima para fines de esta investigación, teniendo como resultado los datos que se presentaran en el siguiente apartado.

3.7 Opinión pública

Si bien es cierto que la inconformidad de los pobladores se manifestó mediante movimientos sociales, no todos los habitantes participaron en ellos, eso no significaba que aceptaran el proyecto en su totalidad, por ello de septiembre a diciembre del 2018 se decidió salir a las calles de Texcoco centro, orillas del municipio de Atenco e inicios del municipio de Chiconcuac para levantar algunas encuestas de opinión en cuanto a la construcción del del proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, presentando los resultados a continuación.

Para este estudio se levantaron 60 encuestas a personas de entre 16 y 60 años, de las cuales 24 de ellas habitan en el centro de Texcoco, mientras que 20 son del municipio de Atenco y 16 del municipio de Chiconcuac.

Gráfica 9



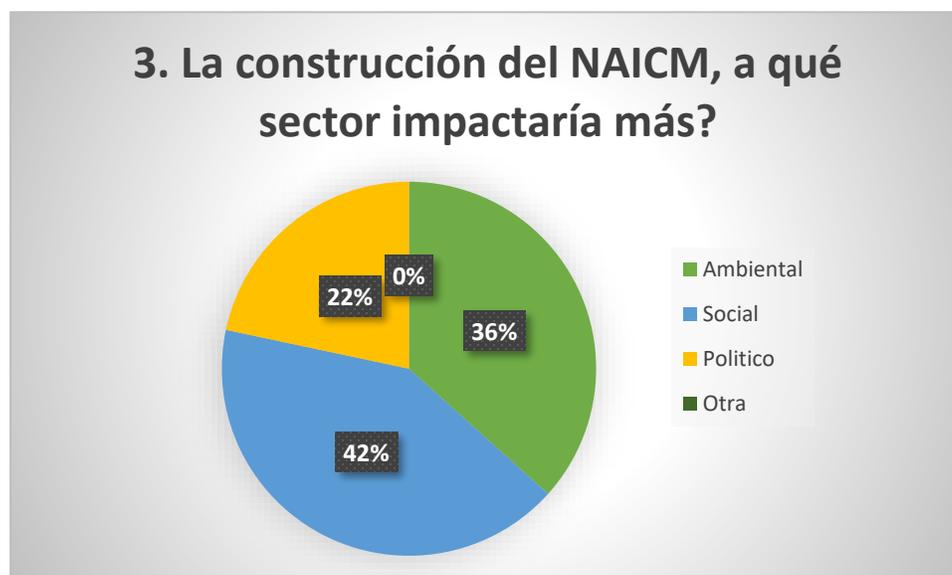
El 53% de las personas no consideraba necesario la construcción de un nuevo aeropuerto, el 32% sí y el 15% no estaba interesado en el tema, a este último, de manera verbal, se les preguntó el ¿por qué?, de las 9 personas, 5 de ellas argumentaron que no utilizaban ese transporte por lo que no les importaba sí se expandía.

Gráfica 10



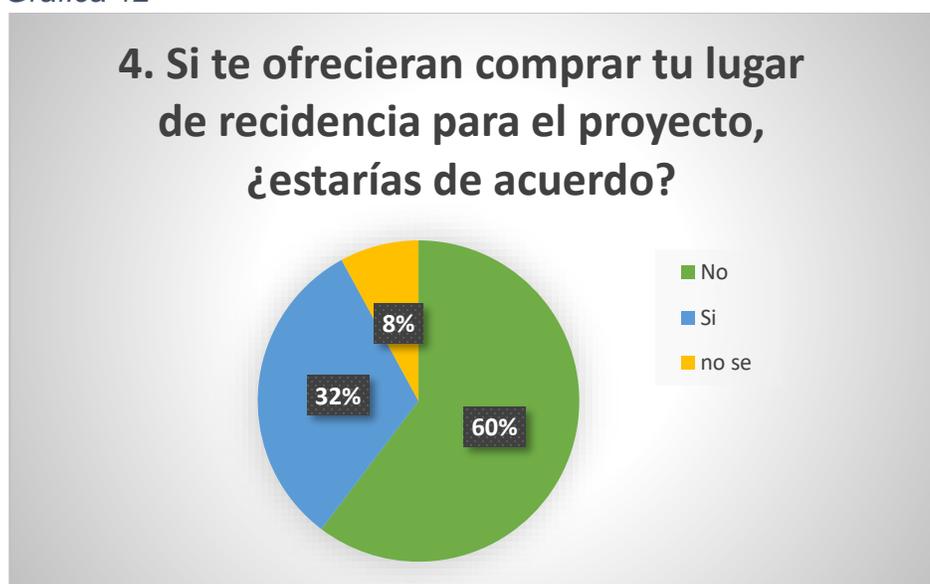
El 67% de las personas argumentaron que no era viable la zona de Atenco para la construcción del aeropuerto mientras que el 33% consideraban que sí, para aquellos que estuvieron de acuerdo mencionaron que esa zona era muy amplia y por ello era el espacio idóneo para construir el megaproyecto.

Gráfica 11



El 42% de los encuestados, consideraron que el aeropuerto traería más problemas en el sector social, principalmente por la movilidad vial, el 36% que afectaría al ambiente, los de la zona centro de Texcoco argumentaban que aumentaría la contaminación auditiva como principal afectación, mientras que los habitantes de Atenco y Chiconcuac priorizaban el impacto en la destrucción de la flora y fauna del lugar, por último el 22% decían que impactaría en la política de la zona de Texcoco mencionando que tendrían que reconfigurar las políticas de desarrollo urbano.

Gráfica 12



El 60% mencionó que no vendería su propiedad argumentando el tiempo en el que han estado viviendo en ella, el 32% decía que sí, considerándolo una oportunidad para el cambio, mientras que el 8% consideraría la oferta dependiendo de la retribución monetaria que ofrecieran.

Gráfica 13



El 59% de las personas, consideraron que el proyecto, al ser tan grande, generaría empleos, ya que necesitaría mucha mano de obra, algunos manifestaron que el problema no era generar empleos si no era la paga que se les daría por realizarlos, el 33% mencionó que no, sosteniendo también el factor monetario, no creían que el salario que ofrecieran cubriría las necesidades básicas, por ello, no podían considerar que generaría buenos empleos, Por otro lado el 8% se decidió por la tercera opción, comentando que tendrían que ver primero el tipo de empleo que ofrecían (es decir la labor a realizar), los requisitos y el salario.

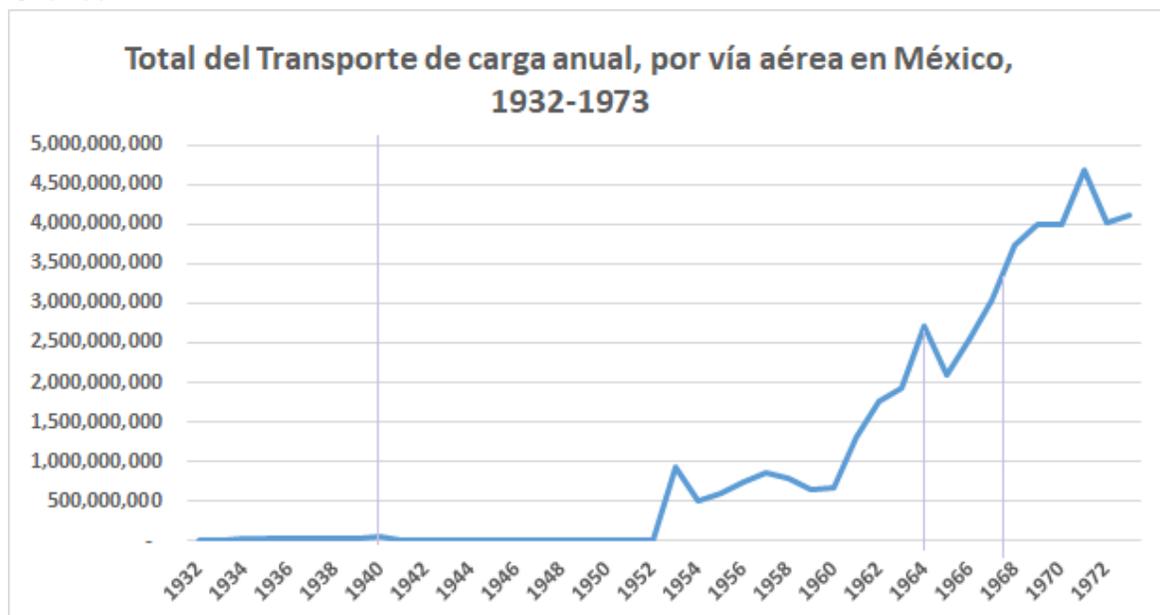
Con los resultados obtenidos concluimos que los habitantes no consideran necesaria la construcción de un nuevo aeropuerto, la zona de Atenco no es viable para su instalación, perjudicaría principalmente a la cuestión ambiental y social, asimismo, la mayoría, no estaría de acuerdo en vender su propiedad y en la cuestión del empleo el factor intrigante es el monto salarial.

Desde la opinión pública, se puede observar que se contradice en su totalidad, lo que se manejaba en el discurso político, con el presidente Enrique Peña Nieto, que consideró necesario la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, poniéndolo como punto central para el desarrollo, no sólo de la economía del país, sino, de la zona de Texcoco.

CONCLUSIONES

A lo largo de la historia, la infraestructura aeroportuaria atravesó por distintas innovaciones tecnológicas demandando grandes inversiones de capital, pasando por diversas fases permitiéndoles adaptarse a los requerimientos de la época, las etapas ya mencionadas por Kondratiev²⁰³, entre estas etapas en donde se da un crecimiento económico se encuentran las llamadas revoluciones industriales, tecnológicas y científicas, que son la transición de las funciones manuales a la automatización facilitando la producción de mercancías, por ello el sistema capitalista requiere del movimiento seguro de éstas, demandando aún más el servicio de transporte aéreo, por ser seguro, tardar menos tiempo en transportarlas y por la facilidad de movimiento, considerando la importancia de invertir en la infraestructura aérea para este fin.

Gráfica 14

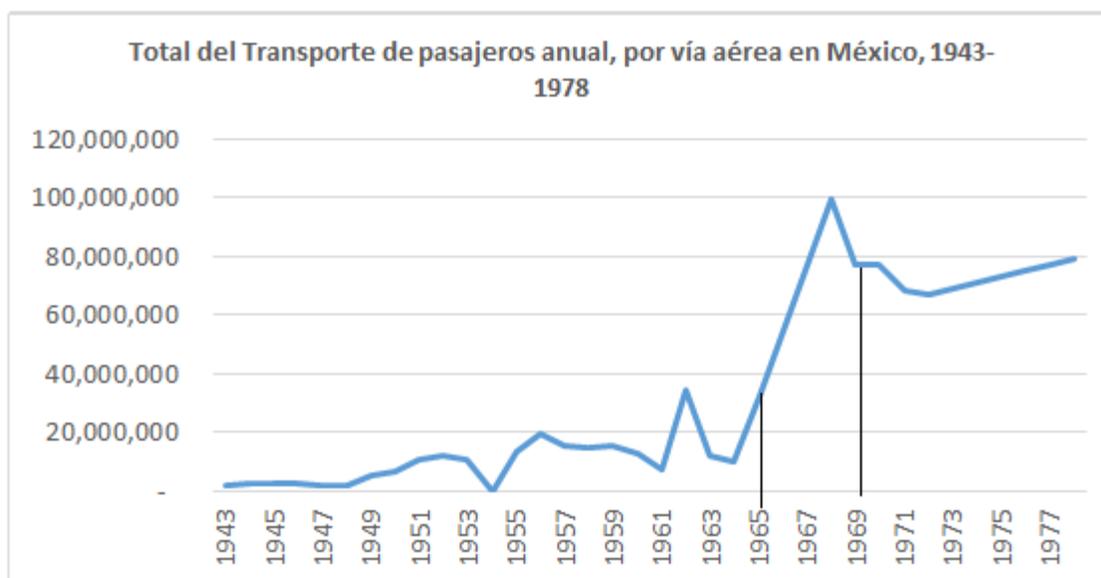


Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía, "Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos de 1920-1975, Hemeroteca Nacional.

²⁰³ Sandoval Ramírez, Luis, *Los ciclos económicos largos de Kondratiev*, ensayo, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México 2004, p. 4

Desde el inicio de la aviación en México, al ser solo para uso militar no tenía mucha demanda, durante los años treinta, con la apertura del servicio de correo y posteriormente con la apertura del servicio a civiles (1929), se puede observar un pequeño crecimiento en la demanda, sin embargo, el primer periodo fuerte para el transporte de carga aéreo fue a partir de los años cuarenta, la apertura comercial y la demanda de productos causados por la segunda guerra mundial, benefició al transporte aéreo dando como consecuencia la necesidad de crear nueva infraestructura que permitiera subsanar estas demandas, esto se reflejó entre los años cincuenta y sesenta, periodo en donde comenzó la construcción de nuevos aeropuertos nacionales que para los años ochenta y noventa comenzaron a funcionar en su totalidad.

Gráfica 15



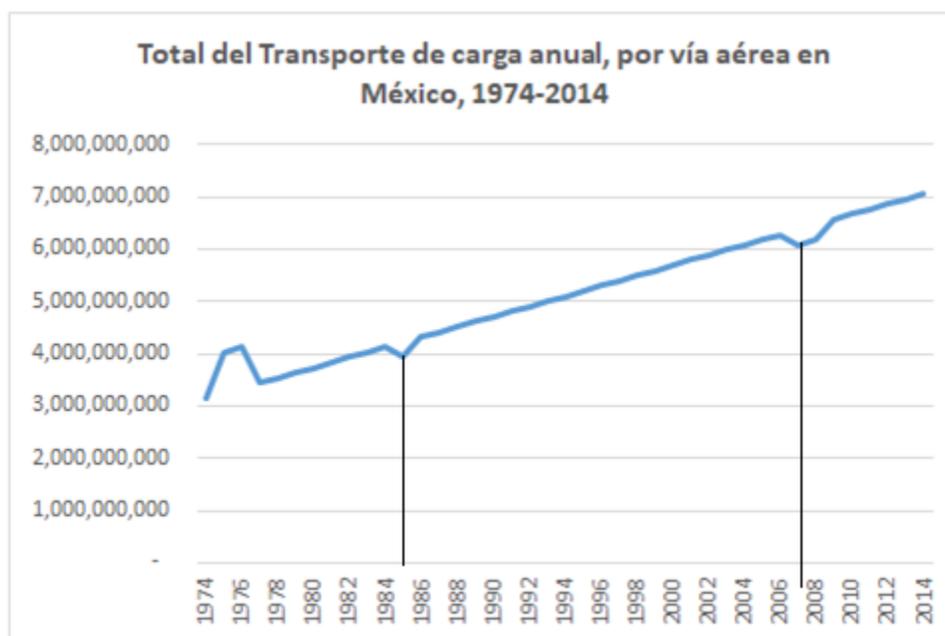
Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía, "Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos de 1943-1978"

El entonces llamado Aeropuerto Central de la Ciudad de México "Benito Juárez", tuvo remodelaciones y ampliaciones, a lo largo de estos años, tanto por la demanda de mercancías como de pasajeros, el punto fuerte para el traslado de

pasajeros fue en la década de los sesenta, ya que el aeropuerto central recibía vuelos nacionales e internacionales por el evento de las olimpiadas.

Con la ayuda de nuevas rutas y líneas aéreas, los costos de transportación comenzaban a disminuir parcialmente, se tenía más confianza en el traslado aéreo y se aseguraba el cargamento, además de ser una gran ventaja para las exportaciones por los destinos a los países vecinos. Por otro lado, el crecimiento de las líneas aéreas no solo beneficiaba al comercio, además era una nueva fuente de empleo, requiriendo desde los pilotos para los nuevos aviones que se empezaban a adquirir, hasta los cargadores y encargados de limpieza, así como una amplia red de empleados que comenzaban a darle mayor funcionamiento a las líneas aéreas. Al mismo tiempo las zonas circundantes comenzaban a poblarse cada vez más.

Gráfica 16

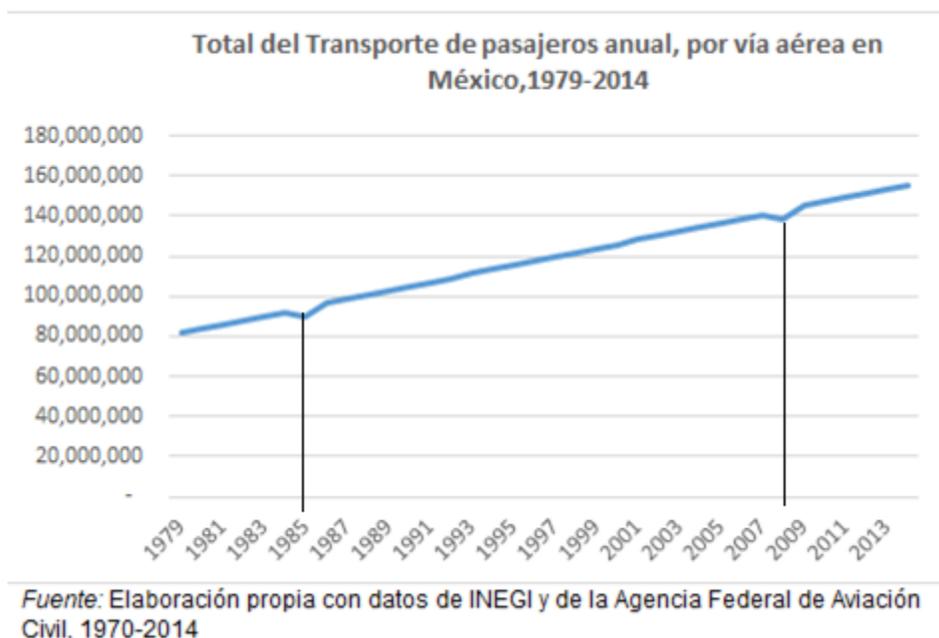


Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI y de la Agencia Federal de Aviación Civil, 1970-2014

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se enfrentó a problemas que demandaban aún mayores mejoras y ampliaciones, entre ellas tenemos a la de 1985 que se encontró en paro por el terremoto y fue utilizado como cede para el reconocimiento de cuerpos, en la crisis económica del 2008 se observa

también una baja tanto en el transporte de carga como en el de pasajeros. A pesar de esos baches la demanda del transporte aéreo continuó en crecimiento pidiendo mayores espacios.

Gráfica 17



El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM), fue un proyecto que se venía planeando desde la década de los cuarenta, en esta investigación realizamos un recorrido histórico que nos permitió mostrar bajo una perspectiva de la larga duración de los hechos económicos, las transformaciones de la política del desarrollo del servicio de transporte aéreo y sus infraestructuras desde el periodo de la expansión económica hasta el neoliberalismo, poniendo nuestra atención en los diferentes proyectos aeroportuarios para la Ciudad de México hasta el llamado “Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México” presentado en 2014.

En el proyecto se argumentó que traería beneficios, entre los cuales encontraríamos un aumento en el empleo salarial, tanto en el tiempo de su construcción como en la puesta en marcha, sin embargo, esto solo se vería a largo plazo, sería además una fuente de comercio, pues los residentes locales

considerarían poner pequeños negocios, beneficiándose también con las mejoras en la vialidad, además del aumento en las atracciones turísticas y la entrada de capital extranjero. El transporte aéreo se beneficiaría con una mejora en el tráfico aéreo y las rutas estarían mejor trazadas.

Si bien en el discurso político, la implementación de los megaproyectos, en la economía y desarrollo es favorable, sin embargo, como es propio del sistema capitalista, este crecimiento es a costa de los que menos tienen, del ambiente y de reorganizar el curso natural de la zona.

Para el NAICM, la destrucción de la flora y fauna que ha distinguido a la zona de Texcoco sería inevitable, se alteraría parte de las cuencas fluviales, aumentaría la contaminación auditiva y la emisión de gases por los combustibles fósiles.

Las afectaciones sociales se darían a partir de la expropiación de la tierra ejidal, repercutiendo en una emigración de los pobladores hacia zonas aledañas o lejanas, evidenciando que el proyecto solo beneficiaría a algunos pocos, entre ellos a los inversionistas de este, al gobierno y a las transnacionales, abriendo aún más la brecha de desigualdad, confirmando la hipótesis inicial.

Si bien el megaproyecto del NAICM es parte fundamental para la acumulación capitalista, se requiere reevaluar el proyecto en su totalidad y buscar alternativas óptimas para cubrir la demanda, por un lado se mencionó la ampliación del Aeropuerto Central Benito Juárez, el cual debido a su espacio y capacidad, la construcción de nuevas pistas sería un exceso, por otro lado la posibilidad de ampliar el aeropuerto de Santa Lucía considerada la mejor opción por su cercanía y por la nueva carretera que comunica a ambas ciudades.

De entre los proyectos, el más viable habría sido la extensión del Aeropuerto Central en Chalco, dedicado únicamente a recibir mercancías, pero dado que fue rechazado y con el crecimiento poblacional ya no fue posible considerarlo.

Si la construcción del aeropuerto como única vía fuera el de la zona de Texcoco existen alternativas de proyectos, como el realizarlo de manera sustentable, haciéndolo gentil con el medio ambiente, el avance de la tecnología

facilitaría esta visión, sin embargo, requeriría mayor inversión, además de reevaluar el contrato de compra-venta y asegurar un futuro a los antiguos residentes.

Lamentablemente esto requeriría una reorganización donde los intereses de las trasnacionales serían trastocados por lo que no dejarían que esto ocurriera, al final los más perjudicados como siempre son los que menos tienen, los olvidados, siendo ellos los dispuestos a alzar la voz ante las injusticias.

EPILOGO

A partir del anuncio por parte del presidente Enrique Peña Nieto en septiembre del 2014 se comenzaron las especulaciones en torno a los beneficios y contradicciones que traería el proyecto.

Las cuales se presentaban en pequeñas manifestaciones realizadas en la zona pidiendo la cancelación del aeropuerto, entre los grupos estaban los ejidatarios, personas en apoyo al medio ambiente, estudiantes y algunos comenzaban a manifestar su inconformidad a través de redes sociales personales y de opinión pública del municipio, para el 2018 el candidato a la presidencia Andrés Manuel López Obrador, tomó como parte de su campaña la cancelación del aeropuerto, al entrar a la presidencia en diciembre de ese mismo año, en su primera semana, las obras del NAICM fueron detenidas, cancelándolo definitivamente, enfrentando problemas por las pérdidas financieras del avance que se tenía: “El costo total no recuperable para finiquitar los 692 contratos pendientes del proyecto cancelado del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAICM) en Texcoco ascendió a 71,000 millones de pesos, que serían liquidados en los próximos meses tras la toma de protesta, mencionado por el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Javier Jiménez Espriú” anunciado en *EL ECONOMISTA* en agosto del 2019, tomando la decisión de ampliar el Aeropuerto de Santa Lucia.

El presidente Electo ha decidido la cancelación de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) ubicado en Texcoco, a partir de su toma de protesta al cargo en el mes de diciembre del presente año. En lugar de esa terminal aérea, propone crear un sistema aeroportuario entre la actual base aérea militar de Santa Lucía, a la que se adicionarían dos pistas; el actual aeropuerto de la Ciudad de México que se rehabilitaría y el aeropuerto de la ciudad de Toluca.²⁰⁴

²⁰⁴ Del Río, Daniel, Cancelación, construcción del Nuevo Aeropuerto de la ciudad de México, México, 2018 consultado en: <https://www.basham.com.mx/cancelacion-construccion-del-nuevo-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico/#:~:text=noviembre%2C%202018%20%7C%20-,CANCELACI%C3%93N%20CONSTRUCCI%C3%93N%20DEL%20NUEVO%20AEROPUERTO%20DE%20LA%20CIUDAD%20DE%20M%C3%89XICO,de%20diciembre%20del%20presente%20a%C3%B1o.>

El tema cobró relevancia y la decisión del presidente fue criticada, pues los interesados en el proyecto consideraban que el costo de cancelación fue mayor al previsto por el presidente y eso afectaría a la economía del país.

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) concluyó que la cancelación Del N Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) representó un costo de 113,199.5 millones de pesos como informó en febrero pasado.²⁰⁵

Para el momento de su cancelación el aeropuerto ya contaba con cimientos y algunas estructuras.

Imagen 9



Cimientos del NAICM, foto panorámica, EL Economista, 2020.

²⁰⁵ EL Economista, *Cancelación del NAICM costó 113,327.7 millones de pesos: ASF*, 10 de mayo del 2021. Consultado en: <https://www.eleconomista.com.mx/economia/Cancelacion-del-NAICM-costo-113327.7-millones-de-pesos-ASF-20210510-0008.html>

ANEXOS

Apéndice A. Entrevistas.

En el siguiente apartado se rescata el trabajo de campo con la opinión vertida de manera escrita y oral de algunos residentes de la zona de Texcoco, realizadas paulatinamente entre septiembre del 2018 y enero del 2019, incorporando al finalizar, el documento donde los entrevistados permiten la incorporación de sus datos para esta investigación, así como la entrevista original en algunos casos.

Entrevista 1. Conversación sostenida con vendedora ambulante, residente del municipio de Atenco, por cuestiones de privacidad pide no mencionar su nombre y aparecer como anónimo, para fines de este trabajo será mencionada como Sra. A.

E: ¿Hace cuánto tiempo que vive en Atenco?

Sra. A: Toda la vida, mis abuelos son originarios de aquí, ellos trabajaron duro para poder hacerse de sus cosas, mira toda esa zona de allá (Señala una parte de tierra) era muy fértil, todavía pero antes ahí la siembra crecía, yo recuerdo que cuando era niña nos íbamos a pasear a esa parte y nos poníamos a jugar, cortaba flores y atrapábamos ranas, en ese tiempo había muchas, como esto es ejido la mayor parte ha sido campo más antes no había tantas casas y el paisaje estaba limpio.

E: ¿Qué pasó al enterarse de que se construirá un aeropuerto por en esta zona?

Sra. A: Mira, pues al principio se rumoraba y algunas gentes comentaban pero no sabíamos bien, A nosotros nos decían que ya desalojáramos para que iniciaran la construcción del aeropuerto, yo no sabía que hacer porque mi casa y mi negocio están aquí, es con lo que mantengo a mis hijos, soy madre soltera y no tengo dinero para rentar o irme a otro lado, ellos querían darnos poco dinero y cuando terminaran nos darían lo demás, pero esa obra es muy grande, no estoy loca para dejar que me dejen sin nada y sabe dios si llegaré a vieja para poder recibir dinero, igual y me muero y esa cosa ni se termina.

E: ¿Cuál fue el discurso que les dieron para conversarlos de vender?

Sra. A: Nos decían que sería una obra monumental, que no nos preocupáramos porque nos darían casa y nos pagarían bien el terreno, que incluso nos contratarían y nos darían trabajo, la mayoría no quiere vender, aún siguen diciendo que nos aumentan el precio, pero hija, como vamos a dejar nuestra vida aquí para que hagan una obra que no utilizaremos, la mayoría de los ejidatarios ya están grandes, de algunos sus hijos pues ya se fueron de aquí para estudiar o trabajar en otro lado, los hijos no don para toda la vida y luego ellos crecen y se van , entonces quien va a cuidar de nosotros, y luego grandes y sin poder trabajar, de perdida aquí ya la gente nos conoce, entre nosotros nos apoyamos , ya sabemos cómo movernos, aquí esta nuestra historia, tal vez para los nietos no represente muchos porque ellos ya no crecieron aquí, pero para los que aún vivimos aquí queremos estar tranquilo, no tendremos mucho pero si para poner un taco en la mesa.

E: ¿a quienes cree que beneficiaría la construcción del aeropuerto?

Sra. A.: Pues a ellos. A los que gobiernan, a los de dinero, deberían mejor apoyarnos con los servicios o mejorar algunas calles, no ponernos una obra que sabrá dios quien la ocupe, imagínate cuanto tienen que destruir para hacerla, luego a uno le dicen que es el ignorante, no, no hija, yo no terminé la secundaria, pero si sé que hay aquí, que ocupamos porque soy de aquí, ellos usan traje, y se dicen ser estudiados pero les gana la codicia, porque al fin de cuentas no es otra cosa, haber dime tú, ¿para qué lo quieren? Para hacer dinero nada más y a uno el pobre pues que se joda, con perdón de la palabra, yo no creo eso de que sea un beneficio para todos, si habemos quien no podemos pagar un taxi menos pal avión. así son las cosas para los pobres.

E: Entonces cuando se levantaron en lechería ¿estuvo bien?

Sra. A.: Claro que si, como te decía creen que uno siempre va a estar callado pero no , debemos defender lo que es nuestro, donde vivo era de mis abuelos y mi madre en paz descansen, como crees que cambiaría eso por unos pesos.

La verdad es que da miedo enfrentarse al gobierno, en ves d ayudar sabemos que no es así, pero tampoco podemos quedarnos callados y aceptar lo que sea por miedo a que nos encierren, de esa huelga varios fueron apresados y les pegaron feo, no te creas que nada más los meten y ya, pero de eso no se dice nada, y todavía quieras o no te amenazan, tengo hijos y se que ellos serian afectados, al igual tú hija, cuídate, podrás decir que es para tu escuela pero no todos te dirán lo que es , o si te ven preguntando esos del municipio no se tientan y como te ven sola al rato no valla hacer que termines por ahí. Algunos disquen reporteros han venido a preguntar cuando fue lo del pleito, pero yo no he visto que salga en la tele o beto a saber dónde lo publiquen.

E: De mi parte le agradezco el tiempo y la aportación.

Sra. A : No hay de que hija para eso estamos. Dios te bendiga.

Entrevista 2.: Señora Alicia Margarita Rodríguez Torres, trabajadora en el NAICM como banderita, residente de Chimalhuacán.

E.: ¿Cómo entró a trabajar a la obra NAICM?

A.M.: Por recomendación de un conocido.

E.: ¿Qué le pidieron para entrar a trabajar?

A.M.: Simplemente la documentación básica INE, comprobante de domicilio, RFC. Seguro social, solicitud de empleo.

E: considera que el sueldo que recibe es bueno o es menor a al trabajo que realiza'
¿Por qué?

A.M.: Sí, mi trabajo no es pesado, solo tengo que banderear.

E.: ¿El trabajo que realiza en la obra es peligroso?

A.M.: Si, estoy bandereando en medio de transporte pesado y alrededor de máquinas pesadas, a parte el suelo es pegajoso y hemos tenido complicaciones por que como las maquinas son pesadas, cuando llueve se hunden por el suelo fangoso.

E.: ¿Cuenta con la protección necesaria para realizar su trabajo?

A.M.: Si, me daban casco uniforme y botas para poder realizarlo.

E.: ¿Cuáles cree que sean las afectaciones que traería la obra al ambiente?

A.M.: Pues ese terreno no es adecuado para ese proyecto como aeropuerto, además se talan árboles y las maquinas que ocupan contaminan mucho.

E.: ¿Considera que el proyecto traerá beneficios a la población? ¿Cuáles?

A.M.: Pues beneficia a los grandes mandos y a los que trabajamos ahí, pero esa obra es demasiado grande y no creo que yo llegue a verla terminada y mucho menos a ocupar el transporte, lo que gano apenas me alcanza para mantener a mi familia, vamos al día, así que mucho menos nos alcanzaría para pagar el boleto de un avión.

E.: En general que opina de los proyectos grandes como esté?

A.M.: Que si se necesitan por que dan empleo a la población y realizan obras de movilidad vial las cuales hacen falta, además gracias a ellas procuran la reparación de las carreteras dañadas.

Entrevista 3: C. Marcela Márquez Fuentes de manera escrita, estudiante universitaria y residente de Texcoco.

E: ¿Considera usted la necesidad de un nuevo aeropuerto con mayor capacidad?
¿Por qué?

M.M.: Consideró que no es necesario construir un nuevo aeropuerto, ya que para fines comerciales el que existe puede y ha podido abastecer ese requerimiento.

E: ¿Por qué elegir Atenco para para situar al nuevo aeropuerto?

M.M.: creo que el terreno donde se encuentra este municipio cuenta con el espacio suficiente para concretar la idea de un nuevo aeropuerto, pero no considero que la extensión territorial sea suficiente para tomarlo como la única opción.

E: ¿Considera que el terreno elegido es óptimo para la construcción de esta obra?
¿Por qué?

M.M.: primero que nada, por el hecho de que es un municipio donde viven personas. tienen sus casas y familias, algunos incluso siguen tradiciones inherentes al respecto a la tierra. segundo porque es bien sabido que algunos seres vivos atraviesan esa ruta en sus migraciones y tercero porque el suelo tiene poca estabilidad, ya que antiguamente fue un lago.

E: ¿Quiénes son los beneficiados en la construcción de este aeropuerto?

M.M.: las instituciones y corporativos que trabajan para ello.

E: ¿Desde el punto de vista social, ¿Cuáles son las afectaciones que traería este proyecto a la zona en la que habita?

M.M.: los municipios que rodean dicha extensión territorial no están hechos para albergar a más personas o turistas. si un aeropuerto se construye, la dinámica social se verá afectada principalmente por el crecimiento demográfico. eso a su vez trae más problemas de inestabilidad social, como la delincuencia.

E: Por el lado ambiental, ¿Cómo podría impactar este proyecto?

M.M.: impacta directamente al suelo y a las especies de aves migratorias que utilizan esa ruta.

E: ¿Considera que existen beneficios de este proyecto para su zona? ¿Por qué?

M.M.: por lo que mencioné en la pregunta 5 no considero que existan beneficios en mi zona.

E: Desde su perspectiva ¿Cuáles serían los pros y contra más importantes de esta obra que tengan un impacto importante para su traslado diario?

M.M.: el crecimiento demográfico, aumenta el flujo vehicular, lo cual representa un gran problema para muchas personas a la hora de trasladarse a sus trabajos e incluso a su hogar.

E: ¿Cree que existan alternativas que den solución a las problemáticas causadas por el proyecto?

M.M.: pienso que se debe tener una estructura social sólida y organizada para poder resolver cualquier problema relacionado con este proyecto, el problema es que no contamos con eso, muchas personas son indiferentes a la situación y algunos otros no tienen absolutamente nada de conocimiento al respecto.

Entrevista 4.: Ing. Ramiro García Vázquez, profesor investigador del área económica de la Universidad Autónoma Chapingo.

E: A partir del anuncio del proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México y su posicionamiento en la zona de Texcoco, surgen varios cuestionamientos en torno a él, por lo que me gustaría pedir su opinión como profesionista y por su acercamiento al proyecto, ¿Considera usted la necesidad de un nuevo Aeropuerto con mayor capacidad? ¿Por qué?

Ing. Ramiro: El Aeropuerto Internacional Benito Juárez García de la ciudad de México actualmente, está saturado, a tal grado que se dice que despegar o aterrizar un vehículo cada minuto en las horas de mayor saturación, por lo que se hace

indispensable aumentar la capacidad de pistas o crear uno nuevo que de ese servicio de cada vez mayor demanda.

E: ¿Por qué elegir la zona de Texcoco, principalmente el municipio de Atenco para situar al nuevo aeropuerto?

Ing. Ramiro: La propuesta de Vicente Fox y luego de Calderón Hinojosa de establecer un nuevo aeropuerto en terreno de Atenco, era el más adecuado, ya que una gran parte se ubicaría en suelo firme. Por toda la infraestructura aeroportuaria establecida que ha que ha requerido una enorme inversión de muchas décadas, también Atenco era el lugar más adecuado.

E: ¿Considera que el terreno elegido es óptimo para la construcción de esta obra?
¿Por qué?

Ing. Ramiro: El lugar era el óptimo por que abarcaría gran parte del terreno firme, se cuenta con vía de comunicación adecuada, cercanía a la Ciudad de México, que es la metrópoli que más demanda tiene de viajeros; además, para los pilotos que ya conocen de los problemas a los que se enfrentan al bajar a esta cuenca cerrada, sería adecuado, ya que solo modificarían algunos grados su protocolo de despegue y aterrizaje.

E: ¿Quién o quiénes son los beneficiados de la construcción de este aeropuerto?

Ing. Ramiro: Los problemas se presentan cuando se ve el impacto de beneficio social, financiero y de agudización de la desigualdad entre los mexicanos: no podemos olvidar, que México está catalogado como uno de los países más corruptos del mundo. Por ello se denunció, le creímos todo y al final resulto cierto que unos cuantos, con información privilegiada, amigos del presidente en turno y miembros de la “mafia en el poder” ofrecieron una bicoca por la tierra y se dispusieron a especular con ella. Seguramente se dispusieron a repartirse el gran portal de ganancias inmediatas y fortunas, de ese negociazo del siglo.

E: Desde el punto de vista social, ¿Cuáles serían las afectaciones que traería este proyecto?

Ing. Ramiro: El impacto social será fuerte, ya que los agricultores (pequeños propietarios y ejidatarios) cederán a la tentación de enriquecimiento súbito. Será una riqueza temporal, que pocos canalizaran a empresas productivas, que les asegure un futuro próspero; y entonces se espera que pronto ingresen a ser desempleados y a la delincuencia organizada o desorganizada.

E: Por el lado ambiental, ¿De qué manera impactaría?

Ing. Ramiro: Se agudiza el problema ambiental que se inició con la eliminación de los lagos de esta cuenca cerrada. Los ríos no dejarán de seguir fluyendo. Ríos que antes fueron de aguas limpias y llenas de vida animal y vegetal; y, que sustentaban la vida armónica de las culturas prehispánicas y que hoy son canales de aguas negras, llenas de basura y veneno; y. refugio de fauna nociva.

La constante llegada de agua superficial exigirá continuar el desecamiento del suelo y el subsuelo, para que el peso de los aviones no deforme rápidamente las pistas de aterrizaje y despegue.

Se afectará a la fauna acuática, en especial se continuará ahuyentando a las aves locales y migratorias, que llegan a estos lagos.

Otro aspecto es la agudización de la contaminación mayor que provocaran la combustión de los combustibles fósiles de las turbinas, que ya hay un problema del que nadie habla.

E: ¿Qué repercusiones tendría en materia agraria?

Ing. Ramiro: Las tierras, altamente productivas de alimentos, se continuarán sustituyendo por la gran plancha de asfalto, de instalaciones, pistas y plataformas, que un gran aeropuerto exige.

Los hijos de los antiguos propietarios no estarán preparados para trabajar en los proyectos ligados al nuevo aeropuerto; hoteles de lujo, restaurantes, como camareros, traductores, guías de turismo etc., y engrosarán el desempleo y serán

“carne de cañón” para la delincuencia. Si no es que se volverán parásitos, que ni trabajan, ni estudian, pero que se quedan acostumbrados a exigir sus “privilegios”, conseguidos sin que les haya costado.

E: Desde la perspectiva económica ¿Cuáles serían los pros y contra más importantes de esta obra?

Ing. Ramiro: Desde el punto de vista de la economía y las finanzas, es un beneficio para todas las multinacionales ligadas a la aviación, los servicios aeroportuarios, el turismo, el movimiento rápido de mercancías a nivel nacional e internacional, ya sea de manera legal o ilegal.

Sus contras se refieren a que, mientras seamos un país capitalista dependiente y neocolonial, los enormes beneficios que se ganaran, será para el pequeño número de bancos, empresas, monopolios, consorcios, mafias... que dominan el capital financiero a nivel mundial. Además de que los usuarios y beneficiarios, de los servicios de este mundo cada vez más desigual, serán solo unos pocos.

E: ¿Considera que existen alternativas que den solución a las problemáticas causadas por el proyecto?

Ing. Ramiro: Como el desarrollo del capitalismo globalizado no puede detenerse y un nuevo aeropuerto para la gran Ciudad de México y en zona metropolitana es necesario, entonces debiera proponerse en área donde se censó una menor problemática, como puede ser la ampliación del aeropuerto de la Ciudad de Toluca, Estado de México.

Con la actual vía rápida de la autopista México-Toluca y el posible tren rápido entre ambos destinos, ésta podría ser una opción. Además, los usuarios del aeropuerto cuentan con vehículos rápidos y adecuados. Y todos los servicios de taxis y de socios de UBER, harán rápida, segura y placentera, la movilización a los viajantes.

Entrevista 5.: C. Pablo Edgar Arrollo Salinas de manera escrita, docente de la Preparatoria Próceres de la Educación y residente de Texcoco.

E.: Considera usted la necesidad de un nuevo aeropuerto con mayor capacidad?
¿Por qué?

P.E.: Si, sin duda la movilidad humana y de mercancías es mayor en esta década. la posibilidad de aumentar los traslados es un imperativo de esta nueva fase del capitalismo México es de los países con mayor número de socios comerciales y recibe una gran cantidad de turistas, la falta de planeación urbana determina resolver el problema de un aeropuerto adecuado para las décadas de los 60-70, el costo en sí en si hace falta uno nuevo suntuoso e inarmónico con su entorno o se deben actualizar y operativizar los ya existentes.

E: ¿Por qué elegir Atenco para para situar al nuevo aeropuerto?

P.E.: El capitalismo y la distribución del poder político determinaron que el megaproyecto se situaría en Atenco, por una parte, los poderes federales la conocían, la economía, la vida cultural y política se está en el centro del país. Por otro lado, el control político del país radica en el estado de México, además de ser el que más aporta al PIB. En consecuencia, las tierras del antiguo lago de Texcoco permiten entretrejer todos estos intereses. La ambición desmedida y la falta de respeto al equilibrio social/natural se están imponiendo a costa de la historia y el buen sentido de la ingeniería.

E: ¿Considera que el terreno elegido es óptimo para la construcción de esta obra?
¿Por qué?

P.E.: No, definitivamente, el otrora lago cumple una serie de funciones vitales para el equilibrio ecológico de la zona, como la refrigeración del aire, habitat de especies migratorias, absorción de agua, filtración, limpieza de la misma. Prácticamente son lodos que afectarán a mediano plazo la estabilidad de las estructuras, teniendo como consecuencia un alto costo para el mantenimiento de las mismas.

E: ¿Quiénes son los beneficiados en la construcción de este aeropuerto?

P.D.: Empresariales, nacionales y extranjeras. El aeropuerto forma parte de un conjunto de megaproyectos que dinamizarán el flujo humano y de mercancías.

Corredor Transístmico/Paso interoceánico.

Plan Puebla Panamá.

Modernización acción-ampliación puerto de Veracruz.

E: ¿Desde el punto de vista social, ¿Cuáles son las afectaciones que traería este proyecto a la zona en la que habita?

P.D.: Vivo en Texcoco, las afectaciones van desde el aumento en el costo de la vida, industrialización, apropiación de recursos por parte de empresarios. El crecimiento sin orden poner la disputa entre de los espacios simbólicos de ahí con la violencia. Texcoco resguarda tradición y costumbres, la llegada de población migrante sin duda reconfigurará la organización social. El resultado es de pronóstico incierto.

E: Por el lado ambiental, ¿Cómo podría impactar este proyecto?

P.D.: Texcoco es rico en tepetate, mantos acuíferos, ríos, cultura, su tierra es fértil para el tejocote, chile, pera, manzana, durazno, nopal, tuna, entre otros, la reconfiguración en el uso de suelo de ejido a zona de vivienda seguramente generará en un colapso natural.

E: ¿Considera que existen beneficios de este proyecto para su zona? ¿Por qué?

P.D.: Si sostuviéramos en la balanza el costo-beneficio, sin duda el costo sería mayor. Se pierde una reserva natural extraordinaria a costa de empleos mal pagados y una urbanización voraz.

E: Desde su perspectiva ¿Cuáles serían los pros y contra más importantes de esta obra que tengan un impacto importante para su traslado diario?

P.D.: El tiempo de traslado ha aumentado considerablemente desde que en algunos terrenos ejidales se han levantado naves industriales y zonas residenciales cuando inicie funciones el NAICM el caos vehicular será una constante.

E: ¿Cree que existan alternativas que den solución a las problemáticas causadas por el proyecto?

P.D.: Seguramente existen otras opciones, pero con menos rédito para los promotores. Personalmente considero que nada ni nadie detiene el capitalismo.

Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México

Nombre:

Ocupación:

Lugar donde labora:

Lugar de residencia:

1. ¿Considera usted la necesidad de un nuevo aeropuerto con mayor capacidad? ¿Por qué?

Es un hecho la necesidad humana y de mercancías en mayor en esta ciudad la posibilidad de aumentar los vuelos es imprescindible de esta manera para del crecimiento México es de las ciudades con mayor número de vuelos comerciales y recibe una gran cantidad de pasajeros. La falta de planeación urbana determina resolver el problema de un aeropuerto una capacidad de los 60-70 El asunto es si hace falta una más aeropuerto o simplemente con su aumento o se debe reubicar y optimizar los ya existentes.

2. ¿Por qué elegir Atenco para situar al nuevo aeropuerto?

El crecimiento y la distribución del poder político determinaron que el nuevo proyecto se situara en Atenco. Por un lado los poderes ejecutivo, legislativo, judicial y político se están concentrando en Atenco. Por otro lado, El control político de Atenco está en el estado de México, además de ser el gobierno estatal el que tiene las fuerzas del ejército. En Atenco se encuentran además los poderes ejecutivo, legislativo y judicial. La falta de planeación urbana y la falta de control al crecimiento urbano en Atenco ha impuesto a costa de la historia y del buen sentido de la Tercera

3. ¿Considera que el terreno elegido es óptimo para la construcción de esta obra? ¿Por qué?

No, definitivamente. El terreno que ocupa una serie de funciones vitales para el equilibrio ecológico de la zona, como la reproducción de la avifauna, la presencia de especies migratorias, absorción de agua y regulación de la temperatura. Por otro lado, con todos que afectarían a medio y largo plazo la estabilidad de las estructuras, teniendo como consecuencia un alto costo para el mantenimiento de las mismas.

4. ¿quiénes son los beneficiados de la construcción de este aeropuerto?

Ahor grupos económicos nacionales y extranjeros. El aeropuerto forma parte de un conjunto de obras que dinamizarían el flujo humano y de mercancías.

- Corredor Transatlántico Paso interoceánico
- Pista de la Zona
- Modernización Aeropuerto Puerto de Veracruz

1000000

5. Desde el punto de vista social, ¿cuáles son las afectaciones que ha traería este proyecto a la zona en la que habita?

Vivir en Teneo, las afectaciones van desde el aumento en el costo de vida, industrialización, contaminación de recursos naturales por los gases de los autos. El crecimiento sin orden genera la disputa de los recursos limitados, de ahí la violencia. Teneo es una zona con tradición y costumbres, la llegada de población migrante sin duda reconfigurará la organización social. El resultado es de carácter incierto.

6. Por el lado ambiental, ¿cómo podrá impactar este proyecto?

Teneo es rico en plantas, muchas acequias, ríos, cultura, su riqueza vegetal para el tejocote, chile, papa, manzana, durazno, uva, fresa, entre otros, la reconfiguración en el uso de suelo de ejido a zona de vivienda seguramente generará un colapso natural.

7. Considera que existen beneficios de este proyecto para su zona, ¿por qué?

Si incluimos en la balanza el costo vs beneficio, sin duda el costo sería mayor. Se pierde una riqueza natural extraordinaria a costa de empleos mal pagados y una urbanización voraz.

8. Desde su perspectiva ¿cuáles serían los pro y contra más importantes de esta obra que tengan un impacto directo para su traslado diario?

El tiempo de traslado ha aumentado considerablemente desde que en algunas terrenos ejidales se han levantado nuevas industriales y zonas residenciales, cuando inicia funciones el VAIET el caos vehicular será una constante.

9. ¿Cree que existan alternativas que den solución a las problemáticas causadas por el proyecto?

Seguramente existen otras opciones pero con menos rédito para los beneficiarios. Personalmente considero que nada ni nadie detiene al capitalismo.

Nota: en caso de ser necesario considere anexar otras hojas para su respuesta.

6.- Se agudizará el problema ambiental, que se inició con la eliminación de los lagos de esta cuenca cerrada. Los ríos no dejarán de seguir fluyendo. Ríos que antes, fueran de aguas limpiadas y llenas de vida animal y vegetal; y, que sustentaban la vida armónica de las culturas prehispánicas y que hoy son canales de agua, negras, llenas de basura y venenos; y, refugio de fauna nociva.

La constante llegada de agua superficial exigirá el ^{continuar} derribo del suelo y el subsuelo, pero que el peso de los aviones no deforme rápidamente las zonas de aterrizaje y despegue.

Se afectará a la fauna acuática, en especial se continuará ahuyentando a las aves locales y migratorias, que llegan a estos lagos. Otro aspecto es la agudización de la contaminación mayor que provocará la combustión de los combustibles fósiles de la turbina, que hoy ya es un problema del que mucho habla.

7.- Las tierras altamente productoras de alimentos, se continuarán sacando por la gran plancha de asfalto, de instalaciones, pistas y plataformas, que con gran aeropuerto exige. Los hijos de los antiguos propietarios, no estarán preparados para trabajar en los proyectos ligados al nuevo aeropuerto: hoteles, de lujo, restaurantes, ^{plomo} camareeros, traductores, guías de turistas, etc., y engrosarán el desempleo y serán "carne de cañón" para la delincuencia. Si no es que se volverán parásitos, que ni trabajan, ni estudian pero que se quedan acostumbrados a exigir sus "privilegios", conseguidos sin que les haya costado.

8. Desde el punto de vista de la Economía y las Finanzas es un beneficio para todas las multinacionales ligadas a la Aviación, los servicios aeroportuarios, el turismo, el movimiento rápido de mercancías a nivel nacional e internacional, ya sea de manera legal o ilegal.

Por contra, se refiere a que, mientras seamos un país capitalista dependiente y neocolonial, los enormes beneficios que se generarán, serán para el pequeño número de bancos, empresas, monopolios, concesionarios, mafias... que dominan el capital financiero a nivel mundial. Además, de que los usuarios y beneficiarios de los servicios de este mundo cada vez más desigual, serán sólo unos pocos.

9. Como el desarrollo del capitalismo globalizado no puede detenerse y un nuevo aeropuerto para la gran Ciudad de México y su Zona Metropolitana es necesario, entonces, deberían proponerse en áreas donde se cause un menor problema: como puede ser la ampliación del Aeropuerto de la Cd. de Toluca, Edo. Méx.

Con la actual vía rápida de la Autopista México-Toluca y el posible tren rápido que entre ambos destinos, ésta podría ser una opción. Además, los usuarios del aeropuerto cuentan con vehículos rápidos y adecuados. Y todos los servicios de taxis y de servicio de VIBER, harían rápida, segura y placentera, la movilización de los viajeros.

Saludos
Ramos

(4)



Chimalhuacán Edo. De México a 25 de septiembre de 2018

Presente:

Me permito distraerlo de sus actividades, solicitándole de la manera más atenta su colaboración para dar respuesta al presente cuestionario y su consentimiento con el fin de ser citado textualmente tomándose como evidencia en la elaboración de un trabajo de investigación titulado ***"La creación de infraestructura aeroportuaria en México, de la expansión económica al neoliberalismo, 1940-2014"***, hago constar que será usado únicamente con fines académicos y de investigación.

Esperando contar con su consentimiento le reitero mi gratitud.

"Por mi raza hablara mi espíritu"
Vázquez López María Teresa
No. De Cta. 41308559-5

Alicia Margarita Rodríguez Torre
Alicia R.T.

Nombre y firma de la persona
que autoriza



Chimalhuacán Edo. De México a 25 de septiembre de 2018

Presente:

Me permito distraerlo de sus actividades, solicitándole de la manera más atenta su colaboración para dar respuesta al presente cuestionario y su consentimiento con el fin de ser citado textualmente tomándose como evidencia en la elaboración de la tesis titulada *"La creación de infraestructura aeroportuaria en México, de la expansión económica al neoliberalismo, 1940-2014"*, hago constar que será usado únicamente con fines académicos y de investigación.

Esperando contar con su consentimiento le reitero mi gratitud.

"Por mi raza hablara mi espíritu"
Vázquez López María Teresa
No. De Cta. 41308559-5

Nombre y firma de la persona
que autoriza



Chimalhuacán Edo. De México a 25 de septiembre de 2018

Presente:

Me permito distraerlo de sus actividades, solicitándole de la manera más atenta su colaboración para dar respuesta al presente cuestionario y su consentimiento con el fin de ser citado textualmente tomándose como evidencia en la elaboración de la tesis titulada ***“La creación de infraestructura aeroportuaria en México, de la expansión económica al neoliberalismo, 1940-2014”***, hago constar que será usado únicamente con fines académicos y de investigación.

Esperando contar con su consentimiento le reitero mi gratitud.

“Por mi raza hablara mi espíritu”
Vázquez López María Teresa
 No. De Cta. 41308559-5

Ing. Ramiro García Jaeger
 Nombre y firma de la persona
 que autoriza

Apéndice B.: Periódicos.

Noticias y encabezados recolectados de los periódicos propios de la época, retomados de la Hemeroteca Miguel Lerdo de Tejada, en el 2019.

SRIA. DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

DECRETO por el cual se dan a conocer los lugares que han sido declarados puertos aéreos para el servicio internacional.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.—Estados Unidos Mexicanos.—México.—Secretaría de Gobernación.

El C. Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos, se ha servido dirigirme el siguiente Decreto:

“EMILIO PORTES GIL, Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Coah.; Ciudad Juárez, Chih.; Nogales, Son., y Mexicali y Tijuana, B. C., de la frontera Norte; San Miguel de Cozumel, en el litoral de Quintana Roo; Progreso, Yuc., en la costa del Golfo, y la población de Mariscal, en la frontera con Guatemala.

ARTICULO 2o.—Los puertos mencionados servirán para efectuar a través de ellos, el servicio aéreo internacional, ya sea en rutas regulares establecidas en este país o en los vecinos de los Estados Unidos de América o de Guatemala, así como para todos los demás vuelos, debiendo establecerse en los mismos puertos, las oficinas de Migración, Sanidad y Aduanas que se encarguen de llevar a cabo las inspecciones necesarias en los servicios que les estén encomendados.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Diario Oficial, Oct-1929

Bajó la Importación de Combustible, en 1957

Informes del Director de Petróleos Mexicanos, Sobre Esas Transacciones

El director de Petróleos Mexicanos, Antonio J. Bermúdez al hablar ayer de las principales actividades de Pemex en el año 1957, reveló que las importaciones de combustible disminuyeron considerablemente a par-

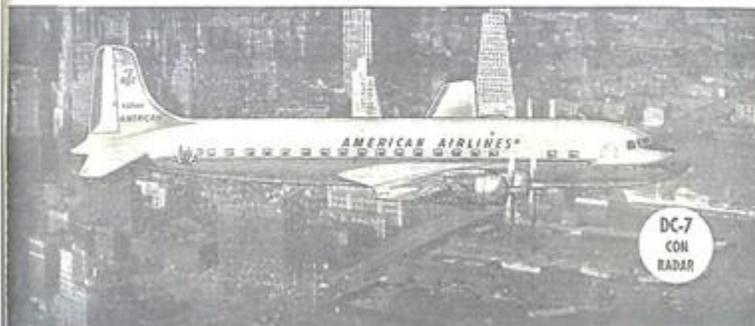
Excelsior, Enero-1957

Viajes extra de transbordadores en las 3 rutas que controla SCT

El Universal, Diciembre-1982

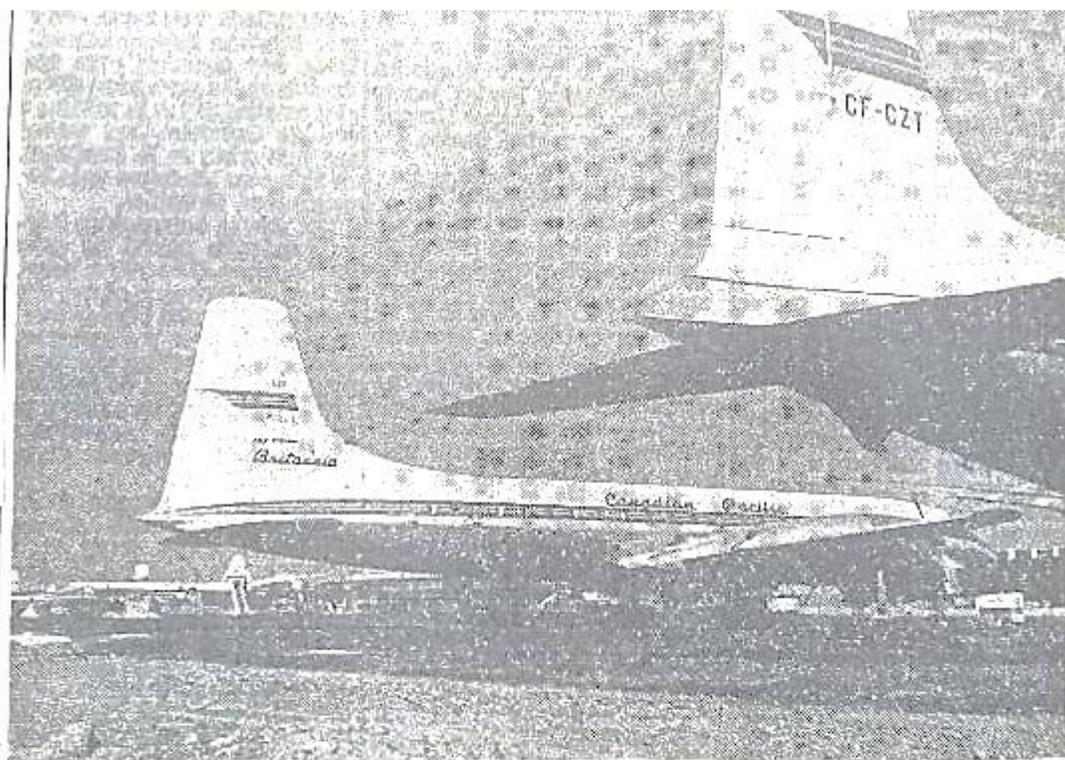
A partir del 5 de Enero

DOS NUEVOS SERVICIOS A ELEGIR A CHICAGO, SIN ESCALAS



DC-7 CON RADAR

Excelsior, Enero 1958



Canadian Pacific Airlines cubrirá desde hoy su ruta México-Lima-Santiago-Buenos Aires exclusivamente con aviones Britannia de chorro-hélice, de 640 kilómetros por hora, como el que aparece en el grabado. Las veloces naves reducirán en cuatro horas y 35 minutos el recorrido de los tetramotores Super DC-6B que había venido utilizando hasta la fecha. Estos aparatos tienen capacidad hasta para 112 pasajeros, pero sólo transportarán 81 para brindarles mayor comodidad.

Excelsior, Mayo-1960

Operará los Aeropuertos

VIENE DE LA PRIMERA PLANA

construya el Gobierno Federal; todos los bienes relacionados con la operación y administración de dichos aeropuertos.

La administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares queda a cargo de un consejo de administración, la dirección general, las gerencias especiales y el personal técnico y administrativo necesario.

Diez consejeros y cuatro vocales integrarán el consejo de administración, siendo los consejeros el Secretario y el Subsecretario de Comunicaciones; los Secretarios de Obras Públicas, Hacienda, Patrimonio Nacional, Gobernación, Agricultura, Salubridad, el je-

fe del Departamento de Turismo y el director de la Nacional Financiera.

Los cuatro vocales, tendrán derecho a voz, pero no a voto y serán: el director general de Aeronáutica Civil, el director general de Telecomunicaciones, uno más designado por el Secretario de Obras Públicas y otro designado por el consejo de administración.

El Secretario de Comunicaciones presidirá el consejo de administración y el de Obras Públicas será el vicepresidente.

AHORRE TIEMPO ENVIANDO SUS CARTAS POR CORREO AEREO.

El Universal, Junio 1965

Operará los Aeropuertos un Organismo Descentralizado

El Universal, Junio-1965

Rompió el conflicto laboral su precario equilibrio económico

● Pérdidas por más de 15,000 millones de pesos, a causa de la huelga, imposibilitan a la empresa para cumplir sus compromisos financieros ● Reconoce fallas de administración acumuladas y deformaciones que, en conjunto, han deteriorado el servicio y motivado la irritación y descontento de los usuarios ●

Por RODOLFO GUERRERO, JUAN MANUEL VIGNON y ADOLFO SANCHEZ VENEGAS

Reporteros de EL UNIVERSAL

El Universal, Abril-1988

DIEZ MIL AEROS VIAJEROS VARADOS

La suspensión de todos los vuelos en el país y de cinco internacionales que cubren empresas mexicanas, originada por el paro decretado por la Asociación de Pilotos Aviadores, está afectando de una manera sensible al turismo nacional y extranjero y a un gran número de negocios que directa o indirectamente están conectados con las actividades aeronáuticas.

Excelsior, Enero-1959

"Influyentismo" en plataformas del aeropuerto

Por JUAN RODRIGUEZ

Reportero de EL UNIVERSAL

Pese a las nuevas disposiciones del nuevo gobierno para evitar abusos e influyentismo, en el aeropuerto internacional de la ciudad de México supuestos "poderosos" continúan utilizando como estacionamiento las plataformas y zonas exclusivas para aeronaves y equipo auxiliar.

El Universal, Diciembre-1982

EXCELSIOR Viernes 20 de Septiembre, 1985 5-A

Sólo Daños Menores en el Aeropuerto del DF

Excelsior, Septiembre-1985

Con Motivo de la culminación de la Obra de Remodelación de Edificio Terminal en el Aeropuerto Internacional de esta Ciudad
INAUGURADA el día de Hoy por el Sr.

LIC. JOSE LOPEZ PORTILLO

Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos
 Las Empresas Participantes FELICITAMOS Cordialmente al Sr.

LIC. ENRIQUE M. LOAEZA TOVAR

Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares
 Impulsor de esta Obra, que coadyuva a Satisfacer la demanda
 de Servicios Aeroportuarios de la principal terminal Aérea
 del País.

Excelsior, Agosto-1979

La quiebra de Aeroméxico debe ser una llamada de alerta para que el Gobierno liquide o venda sin tardanza todas las paraestatales ineficientes antes de que sufran situaciones económicamente dolorosas, como la de esa línea y, asimismo, debe dar pie a una revisión exhaustiva de todo el sistema de transporte del país, para corregir sus fallas.

Así lo señalaron José María Basagoiti, presidente en México de la Cámara Internacional de Comercio; Enrique Arroyo, vicepresidente de Concamin y Gilberto Ortiz, consejero de la Canacintre, quienes indicaron que otras empresas extranjeras podrán suplir a la compañía mencionada, ya que en la próxima ronda de negociaciones del GATT se demandará una mayor apertura de nuestro país en el sector de servicios, como la aviación y el turismo.

Sostuvieron que la desaparición de esa empresa es impostergradable y así lo debe entender el movimiento obrero, pero demandaron que el Gobierno informe claramente las causas de este proceso.

Al respecto, Basagoiti manifestó que "no debe incurrirse en el absurdo nacionalismo de impedir que otras líneas aéreas del extranjero vinieran a ocupar el lugar de las nacionales que trabajan con pérdidas y constituyen una carga para el país".

El Universal, Abril-1988

Por la mañana...o por la tarde,



Western le ofrece los mejores horarios de salidas y llegadas a Los Angeles.

Excelsior, Septiembre-1985

Fraccionamiento clandestino de ejidos, en Chalco

● Anárquico y desproporcionado crecimiento del municipio mexiquense, dijo un funcionario local ● Asentamiento irregular de más de 20 familias al día ●

El Universal, Abril-1988

Enmarca la riqueza natural de Chiapas la pobreza extrema de sus habitantes

- El 75% de sus 16,442 localidades tiene menos de 99 habitantes ● Sólo 56.8% de los chiapanecos cuenta con agua entubada ● Recibe un salario mínimo, o menos, 59% de la PEA ●

Por **ARTURO TORNEL**
Reportero de EL UNIVERSAL

EL Universal, Enero-1994

Presente y Director General
J. E. JUAN FRANCISCO EALY ORTIZ

NUMERO 25,802

ESTABLECIDO EN 1916

MEXICO, D. F., DOMINGO 17 DE ABRIL DE 1988

AÑO LXXII • TOMO CCLXXXV

Director General
BARTOLOMEU PEL BARROSO

Debe desaparecer toda paraestatal ineficiente: IP

El Universal, Abril-1988

Quebrará 50% de las empresas por falta de modernización

- Es necesario promover la internacionalización de la industria ● Debe ampliarse la actividad empresarial mexicana a otros continentes: Caintra ●

Por **GUSTAVO CHAVOLLA**
Corresponsal

El Universal, Enero-1994

Favorecerá a México la entrada en vigor del TLC; poco, lo que debemos comprar: Garduño

- Es más lo que pueden vender al exterior los sectores productivos en este momento, estima el presidente de la Comisión de Comercio de la Cámara ● "Comprimido", el mercado interno ●

Por **FRANCISCO ARROYO**
Reportero de EL UNIVERSAL

El Universal, Enero-1994

Respuestas concretas, reclaman los indígenas y campesinos de Chiapas

● Sorpresivo viaje del jefe del Ejecutivo a Tuxtla Gutiérrez ● Habló sin reservas, sin barreras, con 42 dirigentes y representantes de 280 organizaciones ● De frente, recias, duras, las demandas ● Advirtió el Presidente que nadie quiere la paz para volver a la situación de antes ● Ofrece cambiar los viejos procedimientos, lo que no funcionó ●

Por FIDEL SAMANIEGO

Enviado

El Universal, Enero-1994

Rápida respuesta de las tropas ante los ataques, dice la SDN

● Estaban acuarteladas, en espera de un posible diálogo a cargo del gobierno estatal ● Actuaron ante la agresión ● Oficialmente han muerto seis soldados y hay 12 heridos ● Prevé nuevas incursiones ●

Por JOSE LUIS FLORES

Reportero de EL UNIVERSAL

El Universal, Enero-1994

Abandonados, han tenido que subsistir los indígenas de Chiapas, desde 1957

● Como parte de una estrategia oficial, fueron utilizados para poblar el sur de esa entidad ● Advierte el Conapo que hay casos similares de marginación en Guerrero, Hidalgo, Oaxaca y Veracruz ●

Por JORGE CAMARGO

Reportero de EL UNIVERSAL

El Universal, Enero-1994

Se favorecerán los flujos de comercio regional con el Tratado, indica Secofi

● Fortalecieron las maquiladoras sus operaciones en los últimos cuatro años, puntualiza la dependencia ●

El Universal, Enero-1994

Apéndice C. Tablas y Mapas.

Tabla 1

Estructura porcentual del financiamiento de la inversión del sector paraestatal (consolidado con PEMEX)					
Años	Ahorro corriente*	Transferencias corrientes y de capital	Ingresos de capital	Financiamiento Neto	Total
1965	-57,3	303,9	0,0	-146,6	100
1966	-11,9	221,8	0,5	-10,4	100
1967	-14,2	132,2	0,6	-18,6	100
1968	-6,3	98,7	20,9	4,7	100
1969	3,5	124,6	1,3	-29,4	100
1970**	6,8	56,9	0,5	35,8	100
1971	-15,9	78,7	6,5	30,7	100
1972	-7,8	76,9	7,4	23,5	100
1973	-20,2	60,8	8,4	50,8	100
1974	-50,7	93,1	4,0	53,6	100
1975	-24,9	51	2,5	71,4	100
1976	-32,3	65,2	3,6	63,5	100
1977	-41,8	95,5	4,4	41,9	100
1978	-17,5	82,3	5,4	29,8	100
1979	-8,3	93,2	4,4	10,7	100
1980	-77,8	254	6,5	-82,7	100
1981	-70,2	109,8	1,7	58,7	100
1982	-75,8	140,8	1,6	33,4	100
1983	153,2	200,3	2,4	50,5	100
1984	-134,6	188,6	4,9	41,1	100
1985	-15,6	196,9	4,2	85,5	100

* Después de pago de impuestos y antes de transferencias.

** A partir de 1970 se incluye AHMSA, TELMEX y STC. Y en 1985, Azúcar, S.A.

Fuente: Elaboración propia am partir de SHACP, Estadísticas hacendarias del Sector

Tabla 2

Financiamiento por ramas económicas concedido por Nacional Financiera, S.A. (En porcentajes)									
Ramas Económicas	1934	1940	1950	1960	1965	1970	1975	1980*	1984
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Infraestructura	2,0	14,5	14,9	9,6	17,3	30,6	21,3	21,6	20,6
Industrias	44,7	11,4	65,3	81,5	73,9	65,6	73,6	61,8	53,1
Básicas	0,3	8,2	48,1	63,4	56,9	47,8	56,6	46,6	40,6
Otras de Transformación	43,8	3,2	17,2	17,2	17,0	17,8	17,0	15,2	12,5
Otras Actividades	53,3	74,1	19,8	19,8	8,8	3,8	5,1	16,6	26,3

*Comprende el ejercicio de Junio de 1979 a Junio de 1980

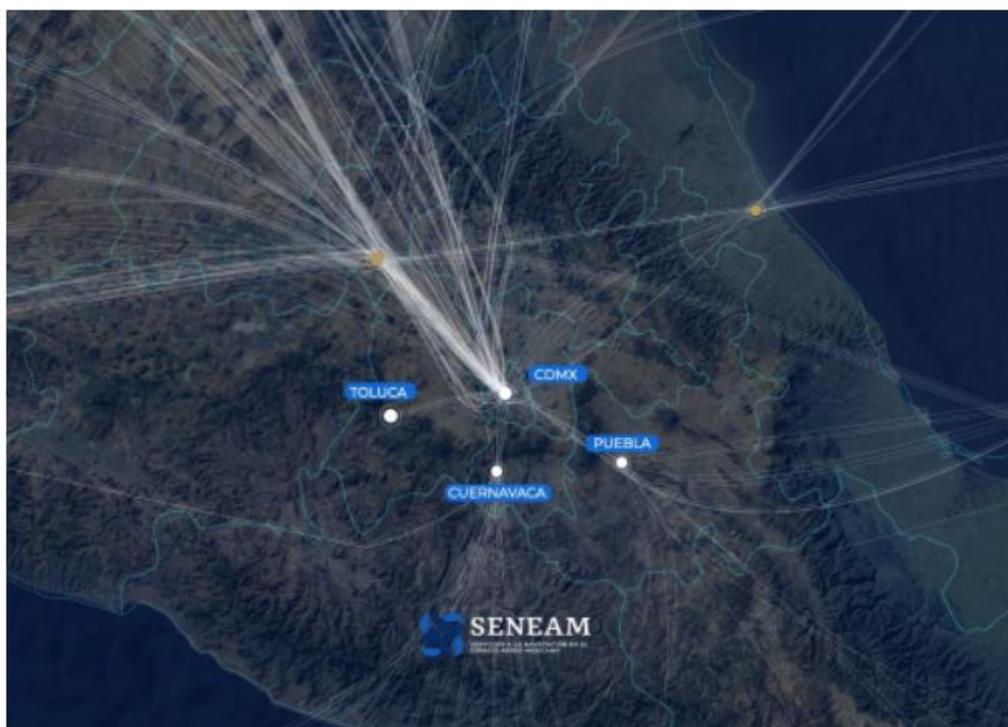
FUENTE: Nacional Financiera, S.A., 40 años en el desarrollo de México, México, 1974, e informes anuales.



Aeropuerto de la Ciudad de México, 1952, Colección Fundación ICA.



Lomas de Tecamachalco, 1954, Colección Fundación ICA.



Rutas Aéreas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, 2021. SENEAM.

Plano del Aeropuerto Benito Juárez en el sexenio de Vicente Fox



Referencias consultadas

Bibliografía básica:

- Aportela Fernando y Durán Roberto, "Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria. Financiamiento: retos y oportunidades". Cumbre iberoamericana, IDEAL, Asunción Paraguay 2011
- Babb, Sarah, "Proyecto: México; Los economistas del nacionalismo al neoliberalismo", Fondo de Cultura Económica, primera edición, México 2003.
- Barcelata Chávez, Hilario, "La económica mexicana crisis y reforma", Grupo Eumed, Universidad Veracruzana, México 2008.
- Bassols Batalla, Ángel, "Geografía económica de México, teoría, fenómenos generales, análisis regional". Trillas 4ª. Edición, México 1980.
- Cámara de Diputados, La Crisis Financiera de los Estados Unidos y su impacto en México, Centro de estudios de finanzas, México 2009, consultado en <http://www.cefp.gob.mx>
- Cantillon, Richard, *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.
- Cárdenas Sánchez, Enrique en *El largo curso de la economía mexicana; de 1780 a nuestros días*, México 2015, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica.
- Cárdenas, Enrique, "La Hacienda Pública y la Política Económica 1929-1958", Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México, 1994.
- CEPAL, "Información para la gestión de riesgo de desastres, estudio de caso de cinco países; México", México, diciembre 2007
- Cordera Rolando, Carlos Tello, "México: La disputa por la nación. Perspectivas y opciones del desarrollo", México, Siglo XXI, 1983.
- De Rus, Guines. "Infrastructure: what can the economists say?", España, Universidad de las Palmas.
- Escribano, Gonzalo. "Teorías des desarrollo económico", Universidad Nacional de Educación a Distancia, UNED, México 2010
- Forero Campos, Francy, "La infraestructura logística como herramienta competitiva en Colombia", Universidad militar Nueva Granada, Bogotá, Colombia 2014
- Furtado, Celso, "Teoría y política del desarrollo económico", Ed. Siglo XXI, decimosexta edición, México 2006.
- Garza Gustavo y Schteingart Martha, "Ciudad de México: Dinámica industrial y estructuración del espacio en una metrópoli semiperiférica", El Colegio de México, Demografía y Economía XVIII: 4, México.

- Gilberto Adame, Ángel, "Octavio paz en 1968; el año axial: cartas y escritos sobre los movimientos estudiantiles", Grupo editorial México, septiembre 2018.,
- González Arévalo, A.L.:(2009) "El proceso de sustitución de importaciones en América Latina: el caso de México, 1940-1980", Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales. Universidad de Málaga. En <http://www.eumed.net>
- Guajardo Soto, Guillermo," Infraestructura y logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México,1850-1970", UNAM Consultado en: <http://alhe.mora.edu.mx>
- H. Montemayor, Aurelio México "75 años de Revolución", México, 1988, Serie: Desarrollo Económico, Tomo II.
- Harvey, David, "Breve Historia del Neoliberalismo". Ediciones Akal, Madrid-2005.
- Hobsbawm, Erick, *Problemas de la realidad mexicana contemporánea, Tomo 2, Transformaciones internacionales*, Departamento Académico de Estudios Generales, ITAM, México, 2014.
- Kusnets Simon, "Toward a Theory of Economic Growth", 1968, paper consultado en <http://www.eh.net>
- Luis Alberto de la Garza, (et al), *Evolución del Estado mexicano*, México, Caballito, 1986, Vol. III,(Consolidación 1940-1983)
- María Eugenia Romero Sotelo (coord.), "Historia del pensamiento económico en México. Problemas y tendencias", México, Trillas, 2005.
- Márquez Graciela y Meyer Lorenzo., "El México moderno y contemporáneo, 1946-2010", Departamento de Estudios Generales, ITAM, México 2015.
- Marx, Karl prólogo de la Contribución a la crítica de la economía política, consultado en <https://pensaryhacer.files.wordpress.com>
- Maynard Keynes, John, "Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero", México-Buenos Aires, Fondo de cultura económica, 1983.
- Moreno Brid, Juan Carlos y Ros Bosch, Jaime, "Desarrollo y crecimiento en la economía mexicana, Una perspectiva histórica", México, Fondo de Cultura Económica, 2012.
- Obregón, M., Arturo, "Historia social de la Asociación Sindical de los Pilotos Aviadores de México: 1921-1964", Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), México 2017.
- Paul Bairoch en "Cities and Economic Development" consultado en <https://books.google.com.mx>
- Pérez Pineda, Jorge A. y Ayala Martínez, Citlali "México y los países de renta media en la cooperación para el desarrollo: ¿hacia dónde vamos?" FLACSO, México 2009.
- Rivero Martha, "Entre la guerra y la estabilidad política; El México de los años 40", Grijalbo, Primera edición, México 1990.

- Rodas, Germán, *“América Latina Hoy; ¿Reforma o revolución?”*, México, Primera Edición, 2009
- Ruiz Romero Manuel, *“50 años; Aeropuertos y Servicios Auxiliares ASA”*, Biblioteca Mexicana del Conocimiento, México, Primera Edición, Mayo 2015.
- Sen, Amartya. *“Desarrollo y libertad”*, Ed. Planeta, Buenos Aires 2000,
- Smith, Peter H., *“El México moderno y contemporáneo, 1946-2010”*, Departamento de Estudios Generales, ITAM, México 2015.
- Tello, Carlos “El desarrollo estabilizador”, en *Economía Informa*, Revista de divulgación, núm. 364, UNAM, Julio-septiembre 2010.
- Valdés, Víctor y Ramírez, José Carlos, *“Economía mexicana nueva época”*, vol. XX, núm. 1, primer semestre de 2011.
- Villarreal René, *“El desequilibrio externo en la industrialización de México (1929-1975). Un enfoque estructuralista”*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981.
- Xavier Fageda y Germa Bel, *“Aeropuertos y globalización: Opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio”*, Instituto de Estudios regionales y metropolitanos de Barcelona (IERMB), Barcelona, 2006,

Bibliografía complementaria:

- Aceves Olvera Fernando, González José y Velázquez Jesús, *“Propuesta para establecer nodos con la infraestructura aeroportuaria para impulsar el desarrollo de la carga aérea en México”*, tesis de Licenciatura, Ingeniería Aeronáutica, Escuela superior de Ingeniería Mecánica y eléctrica TICOMAN, Instituto Politécnico Nacional (IPN), México 2006
- Clavijo Héctor, Álzate Antonio y Mantilla libia, *Análisis del sector de infraestructura de Colombia*, Bogotá Colombia Chapter, Bogotá 2015.
- Conferencia de prensa referida al tercer aniversario de la toma de posesión del presidente Gustavo Díaz Ordaz, 1^o de diciembre de 1967 en Memoria Política de México, Instituto nacional de estudios políticos, <http://memoriapoliticademexico.org>
- García Vázquez, Ramiro; *“Universidad Autónoma Chapingo; Origen histórico, alcance de sus postulados y su situación actual”*, Tesis de Licenciatura en Economía Agrícola, Universidad Autónoma Chapingo, México-Julio de 1991.
- Helmbold, Gretel, (Tesis), *“Crisis de las aerolíneas mundiales”*, Argentina. Universidad Nacional de Mar del Plata, 2004
- Hernández Quintana, Arturo Alberto, *“Comisión de infraestructura, órgano legislativo clave para potencializar el desarrollo en México”*, Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 2014, (Licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública)
- Lipovich, Gustavo Andrés, *“Los casos de movilización social relacionados con la intensificación de los impactos negativos de la relación aeropuerto-ciudad y su incidencia de la planificación aeroportuaria en la planificación”*

urbana”, Tesis de maestría, Maestría en Economía Urbana. Universidad Torcuato Di Tella, Argentina, 2009

Revistas y Periódicos:

- Canseco González, Zúñiga Alcaraz y Blanco Martínez, “*Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México*”, Revista de Investigación electrónica Nova Scientia, Universidad La Salle del Bajío, México 2015
- Carlos Salinas de Gortari. “*Reformando al Estado*”, Nexos, No. 148, abril de 1990.
- Castillo Martin, Patricia.” *Política económica: crecimiento económico, desarrollo económico, desarrollo sostenible*” en Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho Volumen III, México 2011.
- Cerdio, Máximo,” *El transporte aéreo de carga en México*”, revista Comercio Exterior, Vol. 55, Núm 12, BANCOMEX, diciembre del 2005
- Delgados Viveros David, “*Impactos en el tejido social y el medio natural de la región Atenco-Texcoco: repercusiones del NAICM*”, en Artículos y Ensayos de Sociología Rural, Universidad Autónoma de Chapingo, México, Año 10, Núm. 19, enero-junio 2015
- Díaz, Catalina, “*Los intentos fallidos de un nuevo aeropuerto para el DF*”, en Milenio Diario, 03 de septiembre del 2014 consultado en www.milenio.com
- Discurso de la Toma de Protesta del presidente Ernesto Zedillo, diciembre de 1993, tomado de www.memoriapoliticademexico.org
- È.Logística, Revista énfasis, consultada en <http://www.logisticamx.enfasis.com>
- *El desarrollo de la infraestructura en Colombia en la década de los noventa, colección; series históricas*, CEPAL, 2000
- García Reynoso, Placido, “*La carta de punta del este: Planeación económica*”, Revista Comercio Exterior, Tomo XI No. 12, Banco Nacional De Comercio Exterior, S.A., México, diciembre de 1961.
- León Zaragoza, Gabriel, “*En febrero, Inauguración formal de la terminal 2 del AICM*”, periódico LA JORNADA, 26 de diciembre de 2007, consultado en www.jornada.com.mx
- Logística, Revista énfasis, consultada en <http://www.logisticamx.enfasis.com>
- López Asio, Carlos. “*Análisis de la evaluación de los efectos indirectos del impacto de una infraestructura de transporte en el desarrollo regional*” en *Revista de obras públicas*, España, febrero de 1982
- Nava Díaz, José Luis “*Aprovechamiento integral de la Infraestructura*” en Revista Dimensión, Año II, N. 5, México, Enero-Marzo 2008.
- Núñez Leticia, “*Las infraestructuras en Paraguay son una “gran oportunidad” para las empresas españolas*” en periódico digital el ALavio.18 de oct, del 2017, <https://alnavio.com/noticia>

- Patiño M. Federico, “*El NAIM: el empleador número uno a nivel nacional*” en *El Economista*, 30/07/2017 consultado en <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-NAIM-el-empleador-numero-uno-a-nivel-nacional-20170730-0010.html>
- Revista digital OBRAS, Consultado en <https://obrasweb.mx/construccion/2018/10/15/textcoco-es-la-opcion-que-la-oaci-recomendo-en-2013>
- Rodríguez García, Arturo, “*Presenta Peña proyecto del Nuevo Aeropuerto*”, en *Revista Proceso*, edición digital, 3 de septiembre del 2014 consultada en <https://www.proceso.com.mx/381200/presenta-pena-proyecto-de-nuevo-aeropuerto>
- Romero Ibarra, María Eugenia “*La clase obrera en la estructura de América Latina 1950-1980*” en *Revista Investigación Económica*, Facultad de Económica de la UNAM, México, julio-septiembre 1988, Núm. 185 vol. XLVII.
- Ruiz Pérez, Magaly, “*Cronología del caso Mexicana de Aviación. Y cuando despertamos... la rata seguía allí*”, revista *Análisis Plural*, Instituto tecnológico y de estudios superiores de occidente ITESO, 2011 consultado en: <http://hdl.handle.net>
- Sampere, Pedro “*La década Prodigiosa: 60s, 70s*” en revista virtual *Errancia*, La palabra inconclusa, Tomo 6, Universidad Nacional Autónoma de México, Diciembre 2014, <http://www.iztacala.unam.mx>
- “*Transporte aéreo en Paraguay cierra año con relevantes números*”, en revista CONTACTOS NEWS, Asunción, Abril 2018, <https://contactonews.com>
- Vargas M, Luis Daniel, “*Lo que no corre, vuela*”, en *Revista de LOGISTICA*, divulgación-Colombia, 9na. Edición, Año 3, 2010
- Gutiérrez, Victo Hugo, “*A 59 Años del Paro Nacional de Pilotos en México*”. artículo publicado por la Academia de Historia Aeronáutica en México, 23 de enero del 2018, revista en línea *EnEIAire*.
- Caño, Antonio, 17/Abril/1988, “*El Gobierno mexicano decide liquidar Aeroméxico*” Periódico *El PAIS*, México, consultado en Hemeroteca virtual <https://elpais.com/diario/>.

Leyes y documentos oficiales:

- Banco de Desarrollo de América Latina, Informe 2017.
- Banco Iberoamericano, documento de apoyo, Cumbre Kobe-Japón 2008.
- Desarrollo, Washigton D.C. 1993.
- Diario Oficial de la Federación, 20 de diciembre de 1993
- Diario Oficial de la federación, 22 de noviembre de 1950
- Dirección general de obras públicas reporte de inversión en Aeropuertos, 2010
- Informe de la SCT 2014,
- Ley de Aeropuertos, México. 2009.

- Ley de Aeropuertos. Última reforma publicada DOF 08-06-2016, México 2016.
- OCDE, Directorio de Gobernanza Pública, abril 2017.
- *Official Report of the Organizing Committee of the Games of the XIX Olympiad*. Ciudad de México: 1969.
- Plan nacional de desarrollo 1989-1994,
- Plan Nacional de Desarrollo Colombiano, 2014-2018.
- Primer informe de gobierno del presidente Enrique Peña Nieto.
- Procolombia, Bogotá-Colombia 2016
- *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006*; México, 2001.
- *Reporte del impacto del transporte en Paraguay, Cámara de comercio Impacto 2014*,
- Segundo Informe de Gobierno del Luis Echeverría Álvarez, 1 de sep. de 1972.
- Tercer informe de gobierno de Carlos Salinas de Gortari, 1 de Sep. de 1991,
- Tercer Informe de Gobierno del Miguel de la Madrid Hurtado, 1 de sep. de 1985.
- WEF. Reporte del Foro Económico Mundial” (2014).

Páginas electrónicas:

- AICM www.aicm.com.mx
- ASA www.gob.mx/asa
- BANCO MUNDIAL www.bancomundial.org
- BID www.iadb.org
- CONAPO www.conapo.gob
- Gobierno de México www.gob.mx
- OCDE www.oecd.org
- RAE <http://www.rae.es>
- SCT www.gob.mx/sct
- SHCP www.sat.gob.mxhttp://www.fundacion-ica.org.mx/