



Cancelación de aeropuerto en Texcoco, *Expansión*, 2018. Fuente: <https://expansion.mx/nacional>

# El proyecto fallido del aeropuerto de Texcoco: ¿Qué ocurrió?

## Una síntesis de aspectos cruciales para entender su cancelación

Herman Barrera Mejía, René Cosme Arreola  
Doctorado en CyAD, UAM-X

En el año 2006, ciertos noticieros de la televisión cubrían de manera sesgada eventos que se suscitaban en el municipio de Atenco al oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: despojos de tierra y autoritarismo por parte del gobierno, pero que los noticieros matizaron como “oposición al progreso” por parte de los pobladores. El aparato coercitivo gubernamental y los medios de tv no cesaban de reproducir imágenes de civiles, conformados como Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), golpeando a policías municipales, estatales y federales. Lo más fácil era darles la razón a estos noticieros, en parte, por la desinformación imperante en esos instantes...

Ahora existen variedad de artículos periodísticos y bibliografía que analizan el tema del Aeropuerto de Texcoco (A-T) de manera más analítica, por ende, menos parcializada. De este modo, he podido ampliar mi opinión sobre lo acontecido ese año (2006), pero sobre todo entender mejor como se relaciona ese momento, y otros más, con el megaproyecto del A-T, el cual en octubre de 2018 fue cancelado.

Me interesa conocer la convergencia de factores políticos, económicos, sociales, territoriales, agrarios y hasta ambientales, los momentos claves en el periodo de 1999 a 2018, en el que tuvo vida el megaproyecto. Las razones de su cancelación son el objetivo de este breve artículo. A lo anterior, se presenta un mapa que permitirá entender los elementos abordados, las situaciones que desencadenaron una disputa por el territorio en esta zona geográfica de gran relevancia para el país. Igualmente, describimos factores claves para entender el contexto de su cancelación, al categorizarlos en ejes que nos sirvan para brindar una mejor comprensión sobre lo ocurrido.

### Especulación del suelo y despojos de tierras

El anuncio del Proyecto del A-T fue publicado en septiembre de 2014 durante la administración de Enrique Peña Nieto (EPN), pero realmente se había previsto muchos años antes. La revista *Proceso* (2018)<sup>1</sup> identificó un periodo que inicia de 1999 a 2015, en donde los gobiernos mexicanos de Arturo Montiel y EPN, con ayuda de prestanombres, fueron adquiriendo terrenos colindantes al megaproyecto.

Con esta acción se detonó la especulación inmobiliaria de predios y terrenos cercanos al Proyecto del A-T, así como el despojo de tierras pertenecientes a Núcleos Agrarios (NA), que evidenciaron el negocio, ya que no sólo era

la construcción del cancelado A-T, también englobaba la adquisición de terrenos aledaños al equipamiento en cuestión, pues aumentarían paulatinamente su valor derivado de la derrama económica que generaría una vez aprobado.

Por medio de prácticas de hostigamiento y de represión así como actos de expropiación e indemnizaciones paupérrimas por parte del gobierno se sumaron terrenos que complementarían toda la superficie (4430 ha) del polígono para el A-T, que en su mayoría se localizan dentro del municipio de San Salvador Atenco y, en menor proporción, Texcoco. De este modo, surgió el FPDT en protesta por el decreto expropiatorio de 2006 que afectaba el patrimonio de más de cuatro mil familias, que verían como se devaluaba parte de sus terrenos al ofrecerles (el gobierno federal) indemnizaciones de 7.20 pesos y 25 pesos por m<sup>2</sup> en tierras de temporal y tierras de riego respectivamente, por motivo de la construcción del A-T. De estas superficies, la mayoría se ubicaba en el municipio de San Salvador Atenco, seguido de Texcoco y de Chimalhuacán, entre otros. En contraste con el monto de indemnizaciones, la derrama económica que representaría el aeropuerto se calcularía en 300 mil millones de pesos una vez operando.<sup>2</sup>

Los NA más afectados derivado de las expropiaciones fueron Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac, Atenco, Francisco I. Madero (municipio de San Salvador Atenco), Tocuila y sus barrios San Felipe y Santa Cruz de Abajo y San Bernardino (Municipio de Texcoco).

Durante los años 2008 y 2013 se dio la adquisición de terrenos atribuido a Instituciones de gobierno como la CONAGUA en los NA: Santa M. Chimalhuacán, San L. Huexotla, Santa Cruz de Abajo, Santa I. Ixtapan, S. C. Nexquipayac y Francisco I. Madero<sup>3</sup>. Los fines eran proyectos complementarios de rehabilitación de zonas naturales aledañas al Aeropuerto

<sup>1</sup> Jenaro Villamil, "NAIM: El meganegocio que se derrumbó", *Proceso*, México 2018; en <https://www.proceso.com.mx/author/> (Consultado 7 de octubre de 2019).

<sup>2</sup> María de la Luz González, "Cronología del conflicto de San Salvador Atenco", *El universal*, México, 2008, en <https://eluniversal.com.mx/notas/> (Consultado 28 de septiembre de 2019).

## Mapa de localización del Proyecto del Aeropuerto Texcoco (A-T) y sus implicaciones territoriales



Fuente: Elaboración propia con información tomada de PHINA-Registro Agrario Nacional; y del artículo Enrique Pineda, “4 mitos sobre el nuevo aeropuerto de Texcoco a los que debes renunciar”, Tercera Vía, México, 2018, en [terceravia.mx/2018/10/4](http://terceravia.mx/2018/10/4) (Consultado 7 octubre 2019); Imagen aérea tomada de Google maps.

### Aspectos políticos- económicos

Para darnos una idea de la relevancia productiva de un aeropuerto, de acuerdo con datos de la consultora OAG, publicados en 2018, el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (con sus 710 ha de superficie) como el primero de América Latina y el número 20 dentro de la lista de los 50 Aeródromos mejor conectados del planeta.<sup>4</sup>

El Proyecto del A-T implicaba quitarle, en términos territoriales, económico-administrativos y políticos, un equipamiento de tal relevancia para el país al extinto DF (ahora Ciudad de México) y a su gobierno “perredista izquierdista” y morenista (recientemente) para reubicarlo en el principal bastión priísta: Estado de México.

<sup>3</sup> AG, “Megahubs international index2018. The world’s most internationally connected airports”, EUA., 2018, p.4, en [https://www.oag.com/hubfs/Free\\_Reports/Megahubs/2018/](https://www.oag.com/hubfs/Free_Reports/Megahubs/2018/)

<sup>4</sup> *Ibid.*

La derrama económica que puede generar una obra de este nivel para los municipios, entidad mexiquense y para la región centro es un punto crucial, que motivó una tácita lucha entre gobiernos y partidos políticos de entidades distintas, para hacerse de diversos bienes, servicios e impuestos que orbitan alrededor de un equipamiento de este calibre.

Igualmente, las numerosas licitaciones que obtuvieron varias empresas para la ejecución de la obra<sup>5</sup>, algunas por adjudicación directa que formaban parte de toda una red de contubernios como ICA, Carso, Grupo Hermes, Grupo Empresarial, Angelos y constructora GIA; pertenecientes a una cúpula que desde hace varias décadas se ha posicionado en la toma de decisiones político-económicas en el país y que han favorecido sólo a unos cuantos.

<sup>5</sup> Jenaro Villamil, *op. cit.*

## Impactos ambientales

En la construcción del A-T, se han visto notables los impactos ambientales sobre lo que queda del Lago de Texcoco, pero también por la extracción de materiales como arenas, arcillas, basalto y tezontle en varios de los municipios cercanos para subsanar las oquedades o la inestabilidad del terreno. Quien ha transitado en la autopista México- Texcoco sabe que toda la vida ha tenido hundimientos por lo blando del suelo. Ahora Imaginémonos meter en esta zona cientos de aviones que pueden pesar entre 270 a 360 toneladas. Esta extracción ha significado el deterioro de la naturaleza y la transformación literal de cerros; ese material ha sido llevada a las superficies del proyecto con la intención de rellenar el terreno como parte de las técnicas de prearga que necesita la obra al estar sobre suelos que en su momento fueron o son lo que queda de un lago. Asimismo, dichas actividades impactan en la destrucción de arroyos y biodiversidad y desvío de manantiales por uso de explosivos; tanques de almacenamiento de agua y destrucción de zonas de recarga de acuíferos; daños a la salud por polvos y ruidos de la explotación pétreo; daños a viviendas; destrucción de zonas de valor arquitectónico, arqueológico y cultural<sup>6</sup>. Esto ha sido registrado en municipios como Nopaltepec, Otumba, Teotihuacán, Axapusco, San Martín de las Pirámides, Acolman, Temascalapa, Tezoyuca entre otros.

## Apuntes finales

Durante la administración de Andrés Manuel López Obrador, como parte del proyecto de nación, su política se ha enmarcado dentro de ciertos aspectos clave que él mismo ha reiterado en continuas ocasiones como combate a la corrupción, gobiernos más austeros con todo

<sup>5</sup> Enrique Pineda, “4 mitos sobre el nuevo aeropuerto de Texcoco a los que debes renunciar”, Tercera Vía, México, 2018 en [terceravia.mx/2018/10/4](http://terceravia.mx/2018/10/4) (Consultado 7 de octubre de 2019).

lo que ha implicado, apoyos sociales a las poblaciones mas desfavorecidas, interés en temas ambientales, juicios a políticos que de manera excesiva y hasta flagrante incidieron en actos de enriquecimiento ilícito con erario público.

Por lo anterior, la cancelación del Proyecto A-T se dio por cuatro motivos principales. Primero. Especulación-apropiación autoritaria de tierra a pequeños propietarios privados y ejidatarios, quienes recibieron cantidades por debajo del costo real por parte de autoridades del gobierno y sus prestanombres para hacerse de suelo barato, que evidentemente alcanzaría precios exorbitantes una vez en operación el A-T.

Segundo. Después del acaparamiento de tierras, el negocio siguiente sería la ejecución de la obra, lo cual representarían contratos millonarios a constructoras pertenecientes a la misma cúpula que diseñó el proyecto.

Tercero. Lo que representa construir el A-T: trasladar el principal aeropuerto y equipamiento del país, ubicado dentro de los límites de la Ciudad de México (bastión político de la “izquierda perredista” y morenista) y llevarlo al Estado de México con todo lo que implica económica, social, política y territorialmente.

Cuarto. El impacto ambiental que conlleva una obra de tal magnitud en esa zona lacustre. Afectaciones ecológicas ya comentadas que han generado daños considerables para una metrópoli que agoniza.

El Proyecto Arquitectónico del A-T era muy bueno. La ubicación no era la mejor, considerando aspectos ambientales y edafológicos. Causó impactos sociales y ambientales que hasta la fecha son visibles en la zona, pero el gran problema fue toda la esfera de corrupción y sus relaciones político-económico, mediáticas-territoriales, auspiciadas por un grupo muy selecto de personas, beneficiadas desde hace ya décadas por administraciones de gobierno federal de larga duración, las cuales han hecho y desecho autoritariamente proyectos a su antojo, atropellando el Estado de derecho de los más vulnerables, grupo que históricamente se ha ocupado en defender y mantener sus intereses.