

- Se reubicaría uno de los rellenos sanitarios más importantes, lo que aliviaría a la capital de toneladas de desechos.
- Incremento en los problemas que produjo el crecimiento urbano alrededor del aeropuerto del D.F., lo que generaría un presupuesto muy elevado.
- Es uno de los pocos espacios que tiene el valle de México para la regulación de caudales hidrológicos (se evitan inundaciones).

Hagamos un análisis integral de cada uno de los aspectos mencionados y decidamos qué es lo más conveniente para todos. Otorguemos prioridad a la postura ecológica idealista, misma que en la actualidad resulta de suma importancia, no sólo para nosotros sino para las próximas generaciones.

Pensemos en la opción de otro lugar que facilite la ubicación de un aeropuerto que opere eficientemente más allá de la primera mitad del siglo XXI **e**

## Expansión urbana al noreste Aeropuerto en Tizayuca

José Luis de la Cruz Luna\*

**D**urante los últimos meses los medios de comunicación han dado a conocer diversas opiniones acerca de los sitios propuestos para ubicar el nuevo aeropuerto de la ciudad de México. Sin embargo, es lamentable que no haya existido un intercambio constructivo de argumentos.

La humildad de los ecologistas involucrados y el elevado costo de tales inserciones, revelan el papel que juegan las organizaciones civiles, en un mundo donde la política, la economía y los diversos intereses no sólo se globalizan, sino que se entremezclan y confunden.

Ya sea por estrategia, táctica o simple omisión, el gobierno federal no se ha responsabilizado, pues la construcción del nuevo aeropuerto ha generado conflictos entre el estado de Hidalgo y el Estado de México.

¿Será porque son dos estados en donde gobierna el PRI?, ¿por qué el gobierno federal no integró una comisión interinstitucional para la evaluación de las alternativas existentes?

Es un hecho que las implicaciones del nuevo aeropuerto rebasan por mucho las facultades y capacidades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; se trata de una decisión con profundos significados urbanos, ambientales e hidrológicos.

Aún es tiempo de integrar una comisión donde participen la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, la Semarnat, la Comisión Nacional del Agua, los gobiernos del Estado de México, Distrito Federal e Hidalgo, así como entidades gremiales y de investigación.

En París, donde se piensa construir un nuevo aeropuerto, el gobierno ha creado un consejo de evaluación y consulta, donde participan, además de todos los sectores interesa-

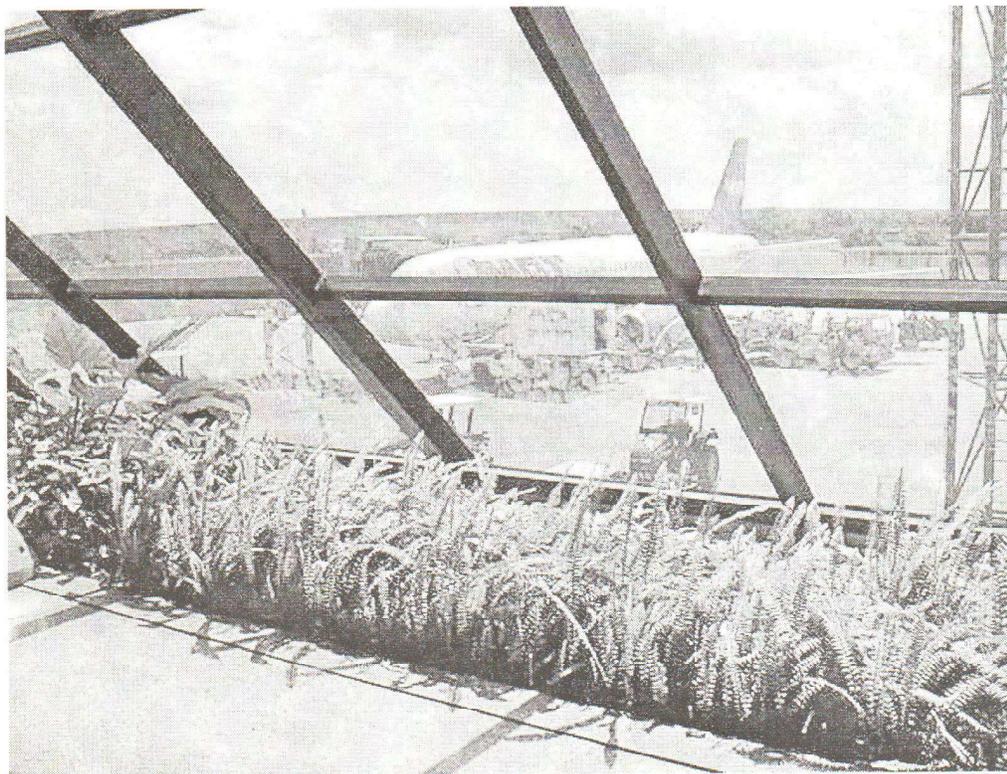


Foto: Ricardo A. Tena Núñez

dos de la sociedad, las dependencias y las entidades gubernamentales involucradas en el proyecto. El nuevo aeropuerto implica mucho más que la construcción del mismo. La decisión tendrá consecuencias importantes en el desarrollo urbano de la zona metropolitana de la ciudad de México, en sus procesos ambientales y en su funcionamiento hidrológico.

Independientemente de las condiciones aeronáuticas, ubicar la terminal aérea en Tizayuca significará asumir de manera explícita la expansión urbana hacia el noreste del valle de México en un continuo metropolitano que abarcará hasta Pachuca. Esto a su vez, acentuará el vaciamiento demográfico y la decadencia en las áreas centrales de la ciudad, especialmente en el Distrito Federal (fenómeno preocupante, conocido en los Estados Unidos como *urban sprawl*).

Por otro lado, la distancia entre Tizayuca y el centroide de demanda de servicios aeroportuarios (Fuente de Petróleos en la intersección de Reforma y Periférico) es de casi 80 kilómetros; lo que representaría costos muy elevados de movilización además de que se necesitaría nueva infraestructura de transporte con el fin de lograr que opere el nuevo aeropuerto.

En estos términos, la opción de Tizayuca está ineluctablemente aunada a la construcción de una autopista y de un tren de alta velocidad desde Buenavista.

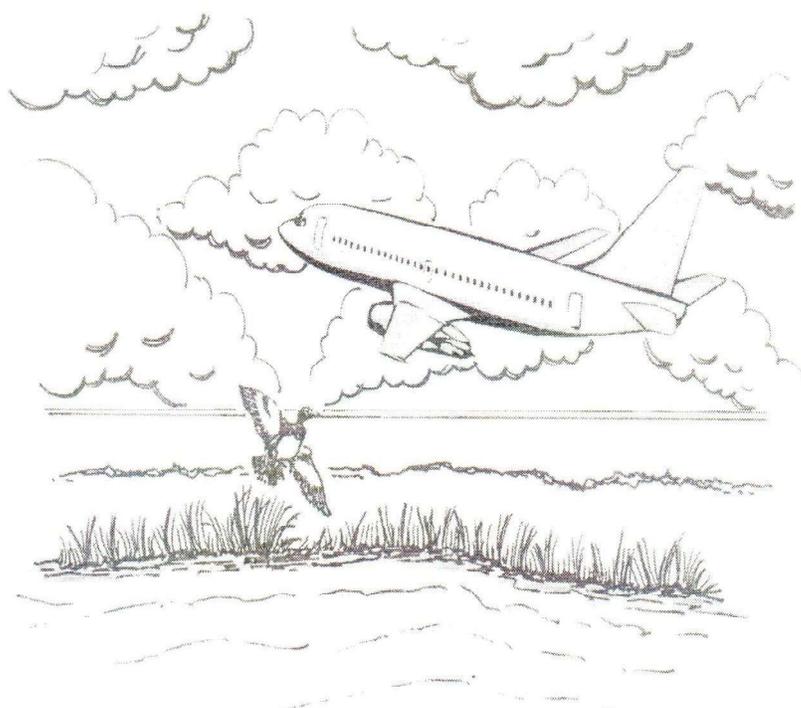
En suma, el proyecto completo es: aeropuerto más autopista, más ferrocarril, más nuevo desarrollo urbano para 500 mil habitantes (tal y como lo plantea el proyecto Tizayuca).

En el caso de Texcoco, a pesar de que las condiciones aeronáuticas son también adecuadas, el proyecto no sería viable sin un ambicioso componente ecológico, indispensable para asegurar su factibilidad política y sustentabilidad ambiental.

De ubicarse en Texcoco el nuevo aeropuerto (y las obras complementarias) se utilizaría un territorio de propiedad federal, mismo que en la actualidad está invadido por asentamientos irregulares, esto ocasionaría la urbanización de esta área en pocos lustros, además de que estaría enmarcado en un escenario dantesco con tensiones social, ambiental e hidrológico (un nuevo Chalco). Es claro que una decisión a favor de Texcoco impediría la continuación de estas tendencias, incluiría nuevos lagos, obras de regulación y protección hidrológica, restauración de suelos y nuevas áreas públicas verdes.

Deben añadirse también obras de recuperación urbana, desarrollo inmobiliario, instalaciones industriales para manufacturas de alta tecnología y áreas recreativas en las casi 800 hectáreas que hoy abarca el Aeropuerto Internacional de la ciudad de México (superficie mayor a las tres secciones de Chapultepec).

Éste último tendría que cerrar si entrara en operación el de Texcoco, pues existe incompatibilidad aeronáutica entre ambos. Puesto en perspectiva,



Ilustraciones: Rosario Tovar Alcazar.

el proyecto completo de Texcoco sería: aeropuerto, más nuevos lagos, más plantas de tratamiento de aguas residuales (para abastecerlos), más infraestructura hidráulica de protección y regulación, más áreas de restauración ecológica, más parques y otra infraestructura a desarrollarse en el terreno de la actual terminal aérea.

Desde luego, habría que establecer sistemas de manejo de aves para minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas, tal y como se hace en la mayor parte de los grandes aeropuertos del mundo, los cuales se localizan en zonas planas e inundables, rodcadas de cuerpos de agua (Vancouver, Toronto, Nueva York, Hong Kong, Tokio y Amsterdam, entre otras).

Es obvio que la disyuntiva Texcoco-Tizayuca envuelve a dos proyectos alternativos, cada uno involucra mucho más que sólo la construcción de un aeropuerto. Para que se llegue a una decisión adecuada, se requiere de un profundo análisis, pues es necesario tomar en cuenta algo más que las consideraciones aeroportuarias ☺

\*Alumno de la ESIA Tecamachalco.