

Fecha 24.02.2014	Sección Metrópoli	Página 1-3
---------------------	----------------------	---------------

BORRANDO EL AZUL DE NUESTRO ESCUDO NACIONAL

José Luis Luege

En este espacio hemos tratado las distintas alternativas que deberían ser ampliamente analizadas por la SCT para un nuevo **aeropuerto**. Sin embargo, de acuerdo a la información con que contamos, sólo se está considerando una: la más riesgosa, poco viable, antiecológica y absurda



Borrando el azul de nuestro escudo nacional

Hemos hablado ampliamente de tres proyectos para un **aeropuerto** alternativo en los artículos pasados y aquí plasmo lo más importante de cada uno

En este espacio hemos tratado las distintas alternativas que deberían ser ampliamente analizadas por la SCT para un nuevo **aeropuerto**. Sin embargo, de acuerdo a la información con que contamos, sólo se está considerando una: la más riesgosa, poco viable, antiecológica y absurda. Reconociendo la saturación y el mal servicio del actual **aeropuerto**, no hay duda que se requiere una solución de fondo, que puede ir desde la modernización y ampliación del actual **aeropuerto**, hasta la construcción de uno totalmente nuevo en otro sitio, que complementa el actual.

Ha habido a lo largo de más de 30 años varios proyectos que por diversas razones no han prosperado; en este momento yo hablaría solo de tres alternativas, dos que se han considerado viables por la SCT en distintos momentos y una tercera que muchos especialistas objetan y que por esas extrañas circunstancias de la política es la única en la que —en este momento— se está trabajando, me refiero a la opción de Texcoco.

Hemos hablado ampliamente de los tres proyectos en los artículos pasados y aquí plasmo lo más importante de cada uno.

La ampliación del **aeropuerto** de Toluca tiene muchos años analizándose, al princi-

pio hubo objeciones por la altitud de Toluca, condición que requiere más potencia en el despegue de los aviones. Con los avances tecnológicos en el diseño de los motores, esa circunstancia ha ido desapareciendo. De esta forma, la SCT y el gobierno del Estado de México decidieron realizar el proyecto para ampliar a una segunda pista, con la separación suficiente para operaciones simultáneas y los terrenos disponibles se encontraban al oriente del **aeropuerto**.

Tristemente y consecuencia de la corrupción de autoridades municipales y estatales, apenas teniendo indicios de ese importante proyecto, casi en automático, se iniciaron una serie de construcciones e invasiones en los terrenos aledaños que eran agrícolas. ¿Quiénes y por qué autorizaron o toleraron esas invasiones? La respuesta es muy sencilla: las autoridades y políticos que conocían el proyecto, porque ese es el *modus operandi* de siempre.

Aún así me parece que el proyecto es viable; se requiere la expropiación de todos los terrenos que se necesitan hacia el oriente, incluso una reserva territorial del otro lado del río Lerma y la autopista libramiento a Atlacomulco, que podrían



Fecha 24.02.2014	Sección Metrópoli	Página 1-3
---------------------	----------------------	---------------

servir para instalaciones y servicios del mismo **aeropuerto**.

Esta opción debe incluir la construcción de un tren rápido desde el DF al **aeropuerto** y ciudad de Toluca. Además, hay que modernizar y resolver los graves problemas de saturación en la autopista.

La opción de Tizayuca fue aprobada por la SCT hace más de 30 años. El gobernador, Jesús Murillo Karam, creó una reserva territorial de 50 mil hectáreas, Manuel Ángel Núñez Soto contrató el proyecto ejecutivo y Miguel Osorio Chong obtuvo permisos para operar un **aeropuerto** multimodal.

Este proyecto requiere la construcción de un tren rápido del actual **aeropuerto** a Tizayuca, y resolver la salida de Insurgentes Norte a la autopista de Pachuca-Pirámides, mediante la construcción de túneles en la Sierra de Guadalupe y finalmente una interconexión del suburbano Buenavista-Huehuetoca a Tizayuca.

Estas dos opciones son viables y representan una verdadera solución de distribución de carga aérea, pero lo más importante es el ordenamiento urbano regional que generan, y que permiten polos de desarrollo.

La opción Texcoco es inviable desde el punto de vista hidrológico, ya que la zona

federal representa el último reducto de lo que fue el Lago de Texcoco y la única zona capaz de actuar como reguladora de fuertes tormentas en temporada de lluvias.

El **aeropuerto** en esta zona borraría de un plumazo todos los esfuerzos y trabajos para el rescate ambiental de la zona que se han llevado a cabo por más de 60 años a través de distintos programas: desde la Comisión Lago de Texcoco, el Proyecto Lago de Texcoco y finalmente el Parque Ecológico, iniciado en la pasada administración. Además de violatorio de la Constitución y la Ley de Aguas Nacionales, pone en situación de muy alto riesgo a la Ciudad de México.

Este proyecto dejaría fuera de operación todas las instalaciones del actual **aeropuerto** y probablemente también a la Base Militar de Santa Lucía y anularía para siempre la opción viable de Tizayuca.

Resulta increíble que habiendo opciones reales de solución, la SCT solo está trabajando en la única que además de inviable, es incompatible con la vocación natural del Lago de Texcoco. Al seguir por este camino, se estaría arriesgando el futuro de la ciudad y literalmente borrando el azul de nuestra historia y del escudo nacional.