

# Resiente la T-2 hundimientos

## Advierten estudios sobre acelerados asentamientos de la construcción

MARTHA MARTÍNEZ

Desde 2010, el hundimiento diferenciado de las seis estructuras que conforman la Terminal 2 del **Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México** (AICM) es motivo de preocupación para las autoridades.

Información del Fondo Sectorial de Investigación para el Desarrollo Aeroportuario y la Navegación Aérea -que maneja Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) junto con el Conacyt- indica que cada año la Terminal 2 del **AICM** se hunde 10 veces más de lo que originalmente proyectaron quienes desarrollaron el proyecto de la nueva terminal.

Habían pasado sólo dos años desde su inauguración, cuando ASA incluyó por primera vez en el fondo sectorial una solicitud del **AICM** para realizar el Estudio Estructural de los edificios que conforman la Terminal 1 y Terminal 2; así como un sistema de monitoreo estructural del mismo.

La información a partir de la cual se solicitó el financiamiento, precisa que en menos de dos años y medio -entre su inauguración, en marzo de 2008 y agosto de 2010-, la nueva terminal había acumulado el hundimiento proyectado para cinco o seis años.

A partir de dicho estudio el **AICM** entregaría el proyecto ejecutivo de una "solución definitiva inmediata" al problema; no obstante, los asentamientos de la Terminal 2 continúan has-

ta el día de hoy.

En 2013, ASA incluyó en el fondo sectorial un nuevo estudio, titulado Investigación para el control y rectificación geométrica de los asentamientos diferenciales para el Edificio Terminal 2, pues a pesar de que desde 2010 se realizaban renivelaciones periódicas, los hundimientos continuaron afectando la estabilidad de la estructura.

En un recorrido por el Edificio Terminal se constató que los pisos del segundo nivel se encuentran botados en la zona aledaña a los elevadores y el pasillo comercial.

En la planta baja, en el área de restaurantes, se puede apreciar a simple vista el desfase entre el piso del pasillo y el de los locales que albergan restaurantes como La Mansión.

No obstante, es la fachada del Edificio Terminal y la zona de la **central camionera** la más afectada: el piso está roto, algunas losas se botaron y en los accesos se colocaron rampas para facilitar la movilidad de los usuarios.

Para ocultar la separación entre el piso exterior y el edificio se colocaron zoclos y en algunas zonas las tuberías fueron reemplazadas debido a que las originales ya no embonan.

Además, las rampas que conectan dicho edificio con el estacionamiento están ligeramente inclinadas y algunas secciones de concreto que conforman

los muros que delimitan la salida del estacionamiento están más hundidas que otras.

De acuerdo con documentos oficiales y especialistas, los asentamientos críticos de la nueva terminal son el resultado de irregularidades en su construcción y planeación.

En el Informe de Resultados de la Revisión de la Cuenta Pública 2006, la Auditoría Superior de la Federación informó que ASA no verificó que TGC Geotecnia, empresa encargada de realizar los estudios de mecánica de suelo, realizara los 19 sondeos que exige la norma.

La ASF determinó que Ingenieros Civiles Asociados y Gutsa, empresas responsables de la cimentación y estructura metálica, recibieron pagos extraordinarios por trabes que al parecer no colocaron.

Además, sobre el mismo pilote fueron construidos el Dedo Sur y el Edificio Terminal a pesar de que cada estructura debía tener su propia cimentación y en el edificio del estacionamiento se colocaron columnas rectangulares que, según los planos, debían ser circulares.

Aunque la ASF dio por solventadas la mayoría de estas observaciones, no informó cómo es que ASA y las empresas ICA y Gutsa dieron cumplimiento a sus recomendaciones, pues cuando éstas se hicieron, la Terminal 2 ya se encontraba concluida y en operación.



## Sufre saturación

Con la Terminal 2 el Gobierno federal pretendía lograr que el AICM manejara hasta 30 millones de pasajeros en los próximos 20 años: 20 millones en la Terminal 1 y 10 millones en la Terminal 2.

Pero, según cifras del AICM, en 2013 estos cálculos ya estaban más que rebasados en lo que se refiere a la Terminal 2: ese año el aeropuerto atendió un total de 31 millones 534 mil 638 pasajeros: 16 millones 882 en la Terminal 1 y 14 millones 652 en la Terminal 2.

Para Fernando Gómez Suá-

rez, especialista en el sector aeronáutico, la nueva terminal fue sólo una operación estética, pues si bien redujo el problema del espacio en tierra, no resolvió los problemas del tráfico aéreo.

“Si bien se resolvieron posiciones de contacto, esto es, lugares para estacionar los aviones en la terminal; se hicieron algunas adecuaciones en las pistas, el problema (de saturación del AICM) subsiste porque tenemos un aeropuerto con dos pistas que operan una a la vez, no simultáneamente”, advierte.

## Proyecto resentido

Estructuras que conforman la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México:

- Edificio terminal
- Edificio Dedo Norte
- Edificio Dedo Sur
- Patio Hotel
- Estacionamiento
- Edificio de Servicios

### Operaciones 2013

**16,882,000**

**Pasajeros**

movilizados  
en la terminal 1

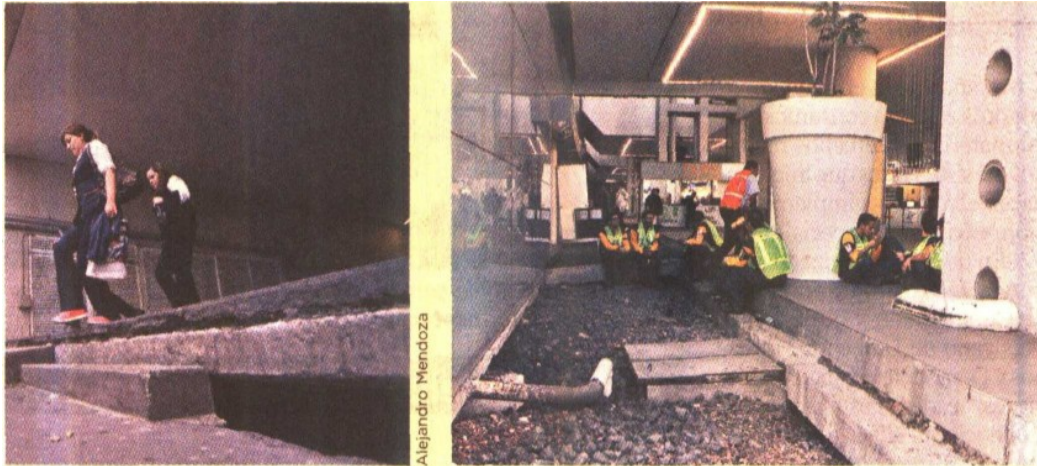
**14,652,000**

**Pasajeros**

movilizados  
en la terminal 2



■ El hundimiento de las seis estructuras que conforman la Terminal 2 del AICM es motivo de preocupación para las autoridades.



■ De acuerdo con estudios de suelo, la Terminal 2 ha acumulado un hundimiento en sólo dos años lo que estaba previsto para cinco o seis años.



■ La fachada del Edificio Terminal y la zona de la central camionera son de las más afectadas con pisos rotos y desniveles evidentes.