

EL DESPEGUE DE MÉXICO

Por Maribel Zavala
 Imágenes: Cortesía SCT
 Gráfico: José Tepezano

Sobre el proceso de construcción, Ruiz Esparza aclaró que a la par de los proyectos arquitectónico y ejecutivo de ingeniería, en este mes de octubre se trabajará en el tema hidráulico, mejoramiento de suelo y conectividad de la zona, con la finalidad de que el próximo año se pueda iniciar con las vinculadas al desarrollo del propio aeropuerto.

Respecto de los terrenos del actual aeropuerto, especificó que se rescatarán para convertirse en áreas verdes, a fin de elevar la calidad de vida, abrir nuevas oportunidades de educación, capacitación, desarrollo tecnológico y científico, áreas culturales, deportivas, de esparcimiento, centros de salud, desarrollo de nuevos negocios, además de oportunidades de empleo para los jóvenes.

Terminal 100% sustentable

El Secretario apuntó que el proyecto del nuevo aeropuerto contempla con especial énfasis la sustentabilidad ambiental, permitiendo nuevas opciones de conectividad que hasta ahora se han visto limitadas.

“En materia hidráulica, el proyecto detonará obras de gran magnitud. Se crearán mil hectáreas de nuevas lagunas, las cuales triplicarán la capacidad de regulación de la zona hasta 38 millones de metros cúbicos (60 veces el Estadio Azteca), limitando el riesgo de inundaciones.

“Adicionalmente, se construirán 24 plantas de tratamiento de agua que aumentarán la capacidad de tratamiento disponible, y se entubarán 25 km de drenajes a cielo abierto. Con estas acciones se reducirán riesgos sanitarios y malos olores, a la vez que se incrementará la oferta de agua limpia en la zona.

En materia ambiental, el proyecto rescatará una zona ecológicamente degradada. Se generarán nuevas áreas verdes, entre las que destaca el Bosque Metropolitano, que con un área de 670 hectáreas, se convertirá en el principal pulmón de la zona. También se acondicionarán nuevos humedales para proteger la biodiversidad y se reducirá la población afectada por altos niveles de ruido.

En materia de conectividad y movilidad, la creación de este nuevo motor de desarrollo estará acompañada de programas en infraestructura que mejorarán la calidad de la vida de la zona. A través de nuevas obras de gran dimensión, se promoverá una mejor y mayor movilidad que beneficie a los habitantes del Distrito Federal así como de estados colindantes, y se facilitará el uso de transporte público”, afirmó el secretario Ruiz Esparza.

Reconocidos arquitectos

En cuanto al diseño arquitectónico de la terminal, la torre de control y los servicios anexos, Ruiz Esparza indicó que se recibieron propuestas de los mejores especialistas del país con tradición arquitectónica y los más calificados en el ámbito internacional.

“Para el desarrollo arquitectónico de esta terminal aeroportuaria, de la torre de control y de los servicios anexos, se recibieron ocho propuestas, cada una de ellas integrada por un arquitecto mexicano en conjunto con despachos internacionales con experiencia en grandes proyectos aeroportuarios”, aseguró el Secretario.

El proyecto presentado por el arquitecto Norman Foster y por el arquitecto Fernando Romero en sociedad, es un proyecto moderno, vanguardista que expresa gran dosis de simbolismo mexicano y que será, sin duda, referente a nivel mundial y una gran puerta de entrada a nuestro país.

La elección de este proyecto fue resultado de un análisis llevado a cabo por un comité de especialistas de alto nivel técnico y fue seleccionado por unanimidad.

De hecho, el arquitecto Fernando Romero indicó que el proyecto tiene la intención de dotar de identidad a nuestro país en el Siglo XXI, y en su diseño se buscó que fuera el más sustentable, el más eficiente y el más hermoso.

La estructura de este espacio se vinculará con la esencia de nuestro pasado, explicó y es el resultado de un esfuerzo colectivo donde participaron cientos de profesionales, que dará empleo y transformará la vida de miles de mexicanos.

Afirmó que este proyecto será el símbolo más



visible y de mayor impacto del Programa Nacional de Infraestructura y celebró que este Gobierno vea en la Arquitectura el potencial para fortalecer la identidad nacional.

A su vez, el reconocido arquitecto internacional, Norman Foster detalló que el aeropuerto es único en su diseño, ya que no cuenta con paredes verticales, ni tiene columnas: se trata de una estructura que "vuela" y abre camino de su género.

Esta estructura dictará nuevos estándares internacionales, al ser el primero en el mundo que alcanzará la categoría LEED Platinum, lo que lo convertirá en el más sustentable del mundo.

Asimismo, se dijo honrado de participar en esta línea con visión audaz para el futuro, con una visión más cabal y extensa de la infraestructura.

Los detalles

El secretario Esparza, durante una entrevista radiofónica con Óscar Mario Beteta, brindó mayores detalles de este megaproyecto transexenal.

Por ejemplo, dijo que en la parte de ingeniería no hubieron licitaciones públicas internacionales "porque sería imposible recibir todas las propuestas que llegarían, tuvo que ser a través de invitaciones a los mejores, como fue el caso de la parte arquitectónica; a los mejores como fue la parte de ingeniería, que es la empresa Parsons". Agregó que hubo ocho empresas que participaron en el caso de la arquitectura.

En donde sí habrá licitaciones –de acuerdo con Ruiz Esparza- serán para las obras mayores que son "toda la conectividad, todas las vialidades nuevas que habrá para conectar el aeropuerto; vendrá el tema del Metrobús, del Mexibús en el caso del Estado de México; vendrá el caso también del Metro. Y ahí sí ya serán licitaciones internacionales a los proveedores que no son muchos, lamentablemente, pero que pueden dar este tipo de servicios".

Agregó que conforme vayan avanzando los proyectos ejecutivos en un 30, 40% que podrá ser a mediados del año que entra, un poco antes, pueda iniciarse ya la parte del aeropuerto, las pistas, la torre de control y ya la parte estructural del aeropuerto, pero la idea es avanzar realmente lo más rápido posible.

Total transparencia

Ruiz Esparza también se refirió a la honorable conducción de esta gran obra en el tema de la transparencia. "Para que la población esté más tranquila vamos a tener una auditoría de un despacho internacional que se está seleccionando, de fama internacional; alguien del que no se pueda dudar por su tamaño, por su dimensión, por su honorabilidad, para que vaya auditando todo el flujo financiero que se hace en el aeropuerto y todo el avance de la obra pública, o sea, las dos partes estructurales se vayan auditando.

El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México tendrá un valor total de 169 mil millones de pesos y su primera etapa estará lista para el año 2020.

"Tenemos una página que ya informa ahorita en www.aeropuerto.gob, qué se ha hecho, a quién se ha contratado, por qué se ha contratado; página que se va enriqueciendo todos los días con información con la que vayamos avanzando.

"Desde luego tenemos testigo social, el cual nos lo pone la Secretaría de la Función Pública. Un testigo social es un profesional que ha pasado requisitos tipo notario, para ser testigo social en toda su preparación profesional, normalmente son ingenieros en este caso, puede ser el Colegio de Ingeniería, puede ser en un momento dado alguna autoridad de ingeniería mayor que puede estar como

Fecha 21.10.2014	Sección Revista	Página 150-157
----------------------------	---------------------------	--------------------------

testigo social de todas las decisiones que se van tomando para que se apeguen a la legalidad.

“Y, desde luego, habrá todo lo que es el órgano interno de control, la comisión pública, en fin, la Auditoría Superior de la Federación, que estarán vigilando escrupulosamente esta obra.

Porque los beneficios, de acuerdo con Ruiz Esparza, serán en general para todos, para los que viajan como para los que no. “En un momento dado, al darle conectividad al país con el resto del mundo es que nos sigan viendo los grandes inversionistas que vienen a visitarnos, que vienen a invertir a México,

para captar el agua, para duplicar toda la captación del agua, para limpiar el agua.

“Vamos a tener algo significativo: un aeropuerto moderno que, por ejemplo, tenga su drenaje pluvial, ¿esto qué significa? Que toda el agua que cae en esa inmensa superficie se capte para darle agua al propio aeropuerto y tal vez a las colonias de alrededor, que hasta ahora, pues el agua que cae de la lluvia se va al drenaje y eso es realmente algo que ya se tiene que evitar.

“Y, por otra parte, que produzca su propia electricidad a través de celdas solares, a través del gas de los tiraderos que se habían establecido allí, que ya se cerraron, que producen gas que puede generar electricidad.

“En fin, una obra que sea más ambiental, más social, de desarrollo económico que aeroportuaria, pero que genere crecimiento económico y un gran beneficio a toda esa región, te repito, tan poblada, más de cuatro millones de habitantes viven ahí, con muy pocas oportunidades para sus familias”, aseguró Ruiz Esparza al noticiero de Radio Fórmula.

Al hablar de los tiempos de entrega de la megaobra, el Secretario resaltó que lo que quieren es dejar algo lo más acabado posible. “Ojalá podamos acabarlo, pero no es el compromiso, el compromiso es que haya aeropuerto ahí y que México resuelva su problema, aquí donde se produce tanta economía en el centro del país, resuelva su problema de tener conectividad con el mundo y no que la tengan otros países, por no dar nombres, que son el centro de la conectividad con Europa, con Estados Unidos, porque México no tiene capacidad en el aeropuerto.

“El tema, en esencia, es avanzar mucho más rápido posible, muy probablemente esto se esté inaugurando el sexenio entrante, así se ha comentado, pero bueno, lo responsable es que avancemos muy rápidamente”, agregó Ruiz Esparza.

Acerca de lo que va a suceder con el actual terreno, el titular de la SCT respondió que se trata de uno de más de 700 hectáreas, el cual tendrá que darle servicio a la Ciudad de México, o sea, tendrá que darle áreas verdes, tendrá que darle otros servicios necesarios en aquella región. “No hay duda de que va a haber más áreas verdes con el aeropuerto nuevo que las que nunca se han generado en la historia de México”.

Sobre el fenómeno que siempre va de la mano con las terminales aéreas, el Secretario de Comunicaciones y Transportes también se refirió a la contaminación sonora en la zona poniente de la capital mexicana.

“Los aviones hacen ruido y estamos tratando de tomar las mayores medidas, o las mejores medidas precisamente para que esto amigore, y son muchas.

“La medida más importante es el nuevo aeropuerto, porque hoy tenemos una operación por minuto, quizás hace no mucho teníamos una operación cada 20, y hace no mucho teníamos una operación cada media hora, o cada 40 minutos, hoy es una operación por minuto, pero bueno, es la comunicación que requiere la Ciudad de México, el centro del país, y pues está el aeropuerto ahí y hay que aterrizar ahí”.

Ruiz Esparza se refirió a que justo en estos días se está haciendo una nueva forma de aterrizaje, que es a través de una conectividad satelital que permita a los aviones ya ir con autonomía, por coordenadas, y precisamente esas coordenadas deben de facilitar el paso por zonas menos pobladas.

“Se había disminuido, lo tenemos medido técnicamente, a base de una medición técnica que se hizo por parte de expertos, en un 30 por ciento a lo que había antes, de acuerdo a lo que ofrecemos.

“Y en estos días se está tomando esta nueva medida de hacer aterrizajes por señal satelital que va a permitir, estoy seguro, prácticamente aminorar el problema, si no al 100 por ciento, porque una Ciudad como México tiene un ruido permanente que es muy fuerte, si se mide el ruido de la ciudad, así no haya aviones, es un ruido sonoro muy fuerte, pero hemos logrado disminuir el de los aviones en función de ese otro ruido de una manera relevante”.

Estas son decisiones técnicas que simple y sencillamente toman los técnicos para que pudiera haber mayor seguridad y mayor garantía de aterrizaje a los aviones, concluyó Ruiz Esparza.

Fecha 21.10.2014	Sección Revista	Página 150-157
----------------------------	---------------------------	--------------------------

como un gran centro productor de bienes manufacturados de alta tecnología, de alta especialidad, como hoy se está convirtiendo México.

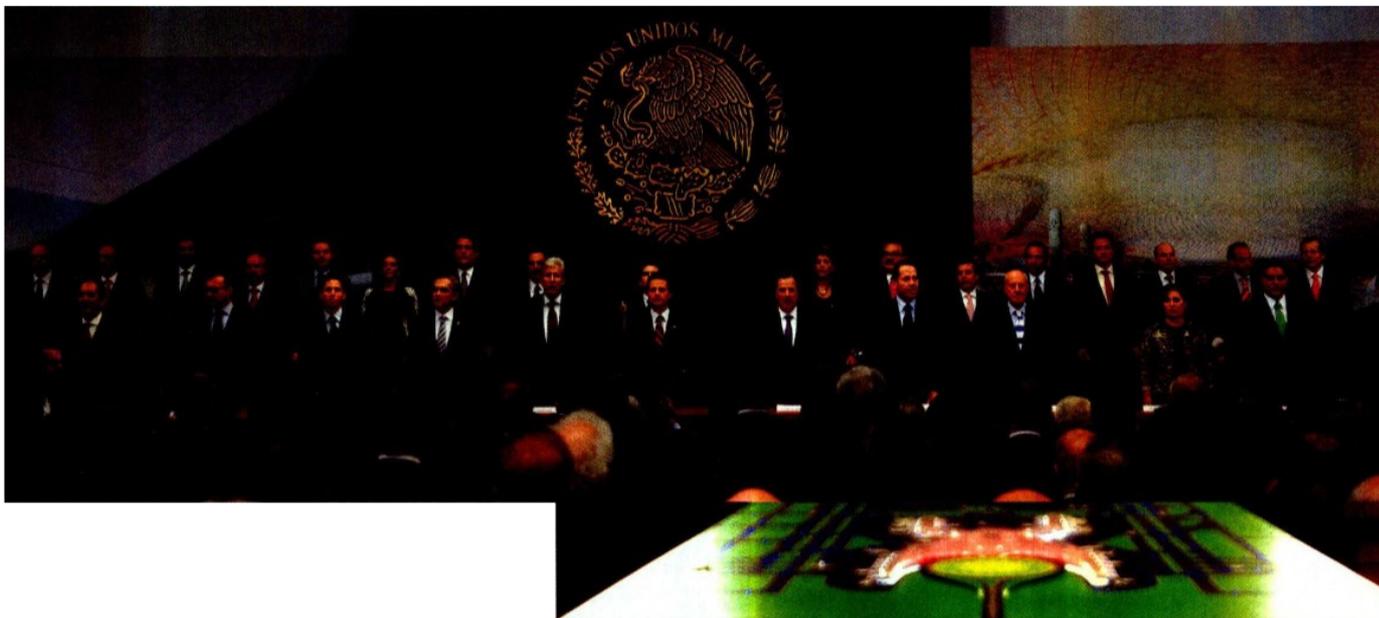
“Estamos siendo líderes mundiales en producción de automotores, algo que quizás jamás hubiéramos imaginado hace poco tiempo; en cuestiones de telecomunicaciones, electrónicas, en pantallas de televisión, en partes de aeronaves, en partes satelitales; en fin, en cuestiones que México está siendo visto por muchos factores, por su conectividad, por su ubicación geográfica, por sus litorales por todos lados -11 mil kilómetros - y, en un momento dado, porque tenemos un bono demográfico, es decir, población joven que le está acreditando al mundo que es capaz de hacer lo que sea y con muy buena calidad. O sea, no estamos mostrando límites para producir artículos de alta tecnología.

Entonces, si queremos aprovechar ese bono demográfico México tiene que tener aeropuertos que permitan que vengan a invertir los inversionistas, que vengan piezas, ma-

terias primas en los aviones para ser aquí producidos en artículos y luego enviados por los aviones a otros países; puertos, que lo estamos viendo también con toda celeridad, duplicando la capacidad de los puertos para que puedan llegar barcos cargados de materia prima y salir con automóviles, salir con piezas grandes de aeronaves, con motores de aeronaves, o bien, piezas satelitales, como ya lo expliqué.

“Y ese es el punto importante, que a veces no lo damos, ¿esto qué significa? Empleo, empleo para la gente, empleo para los mexicanos, empleos permanentes, bien pagados, empleos formales y es la esencia de tener un gran aeropuerto.

“Lo hemos dicho: más que un aeropuerto, es un programa de crecimiento económico de toda esa región tan poblada, con tan pocas oportunidades; se va a recuperar ambientalmente toda esa zona, a pesar de que hay alguna voz por ahí que dice que no, se va a recuperar ambientalmente porque se van a hacer inversiones importantísimas



El genio DETRÁS DE FOSTER

El británico Norman Foster nació el 1 de junio de 1935. Luego de graduarse en Arquitectura y Urbanismo en la Universidad de Manchester, en 1961, fue premiado con la Henry Fellowship (Beca Henry) para la Universidad de Yale donde realizó un Máster de Arquitectura.

Con su firma Foster and Partners, durante más de 45 años ha diseñado y concluido muchas de las estructuras más emblemáticas del planeta. Su pasión por la aviación lo llevó a aprender a pilotear; y más adelante, a diseñar, entre otros, el Aeropuerto de Hong Kong, construido en terrenos ganados al mar. Y después, el Aeropuerto de Beijing, China.

En su trayectoria ha sido distinguido con la medalla de oro del Instituto Americano de Arquitectura, el Premio Pritker 1999 (un premio semejante en importancia y repercusión al del Nobel), y el Príncipe de Asturias de las Artes en el 2010.

Es miembro del Royal Institute of British Architects, miembro de la Royal Academy of Arts de Londres; miembro de honor del Bund Deutscher Architekten; miembro de la Academia Internacional de Arquitectos, Sofía; consejero del Royal College of Art; tiene el título de Doctor Honoris Causa por las Universidades de Bath, East Anglia y Humber-side y posee el galardón de la Fundación Japonesa de Diseño y el Kunst-preis otorgado por la Academie der Kunst de Berlín. Es socio de la Académie Royal de Belgique y miembro de la Ordre d'Architectes Français.

■ Algunas de sus obras más emblemáticas son:

1997

Sede del Commerzbank, edificio más alto de Alemania y de toda Europa occidental.

1998

El Aeropuerto de Hong Kong.

1999

La renovación del edificio del Reichstag de Berlín, Alemania.

2000

El Puente Millenium sobre el río Támesis en Londres, Reino Unido.

2004

El viaducto de Millau, el puente más alto del mundo, Francia.

2009

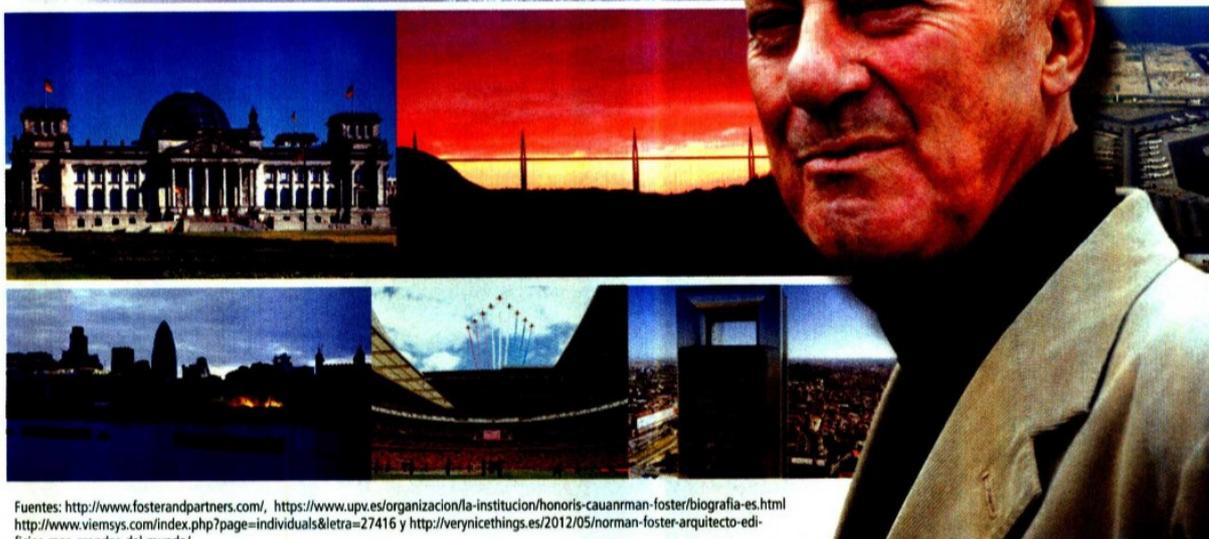
La Torre de Caja Madrid, España.

2008

Ampliación del Aeropuerto Internacional de Beijing, China. El cual construyó en casi cuatro años empleando a más de 50,000 personas y una inversión de 2,800 millones de dólares.

2007

El Nuevo Estadio de Wembley, Reino Unido.



Fuentes: <http://www.fosterandpartners.com/>, <https://www.upv.es/organizacion/la-institucion/honoris-cauanrman-foster/biografia-es.html>
<http://www.viemsys.com/index.php?page=individuals&letra=27416> y <http://verynicethings.es/2012/05/norman-foster-arquitecto-edificios-mas-grandes-del-mundo/>

Continúa en siguiente hoja

La visión FUTURISTA

Con más de 18 años de experiencia, y 42 de vida, José Fernando Romero Havaux es un arquitecto mexicano que, entre otras cosas, ha dado una nueva imagen al poniente de la Ciudad de México con algunas de sus más destacadas obras como son el Museo Soumaya Plaza Carso, por el que recibió el premio al Mejor Edificio en la categoría de Cultura del Consejo Iberoamericano de Diseñadores de Interiores (CIDI) en su edición 2012, y el Edificio Jumex.

Luego de ser rechazado en el área de Comunicación se decidió por estudiar Arquitectura en la Universidad Iberoamericana, en donde se graduó en 1995.

Era 1996 cuando trabajó al lado del español Enric Miralles y después con el francés Jean Nouvel. Sin embargo su mayor aprendizaje sucedió entre 1997 y el año 2000 como Jefe de Proyectos junto al prestigiado Rem Koolhaas (Premio Pritzker 2000), de quien aprendió que la arquitectura no solo es diseñar, sino pensar. En 1999 decide abrir su despacho propio FREE (Fernando Romero EnterprisE), con oficinas en la capital mexicana y, desde 2010, en Nueva York.

Ha impartido cátedra como profesor invitado en la Universidad de Columbia, en Nueva York; conferencias en espacios como TEDx Via Della Conciliazione, en Roma, y es miembro honorario de The American Institute of Architects.

■ De entre sus obras en México destacan:

2005

Torre Panorama Santa Fe (en sociedad con Migdal Arquitectos).

Corporativo Inbursa Palmas.

La Casa de Retiro en el Centro Libanés.

La Casa M.

Durante su estancia en OMA, firma creada por Koolhaas realizó la propuesta ganadora para la Casa de Música en Oporto, Portugal.

2014 (en desarrollo)

Capilla en Miami.

El Juguete Amorfo en Kanazawa, Japón.

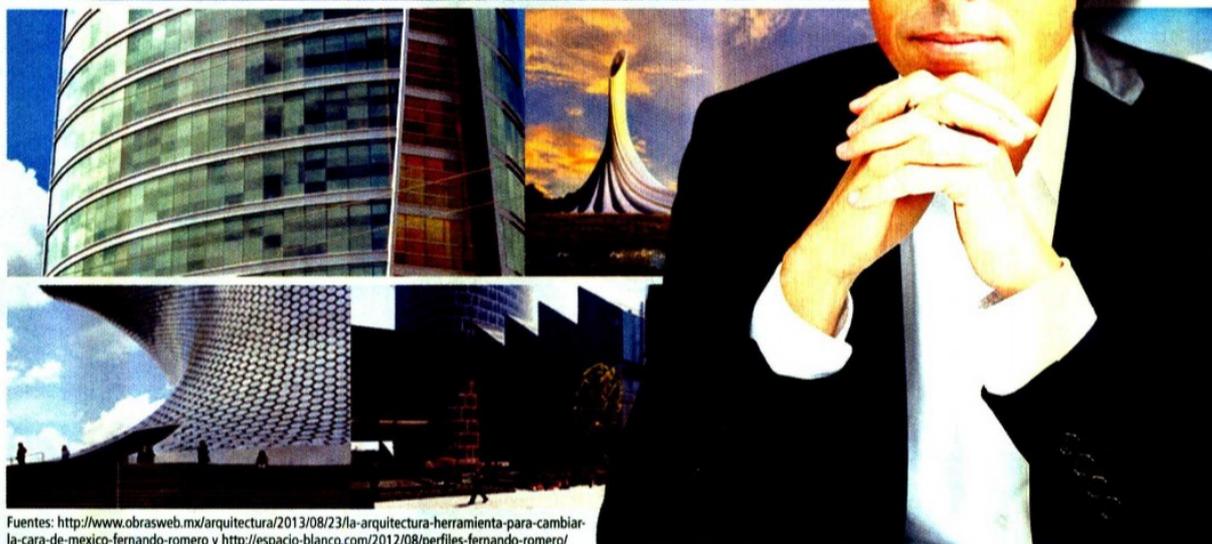
Casa de Té en Jin Dong, Jinhua, China.

2013

Edificio Jumex.

2011

Museo Soumaya Plaza Carso, México. Ocupa una extensión de 17,000 m² de construcción, 47 metros de altura invertidos en un vestíbulo y seis niveles, y una fachada de 16,000 hexágonos plateados.

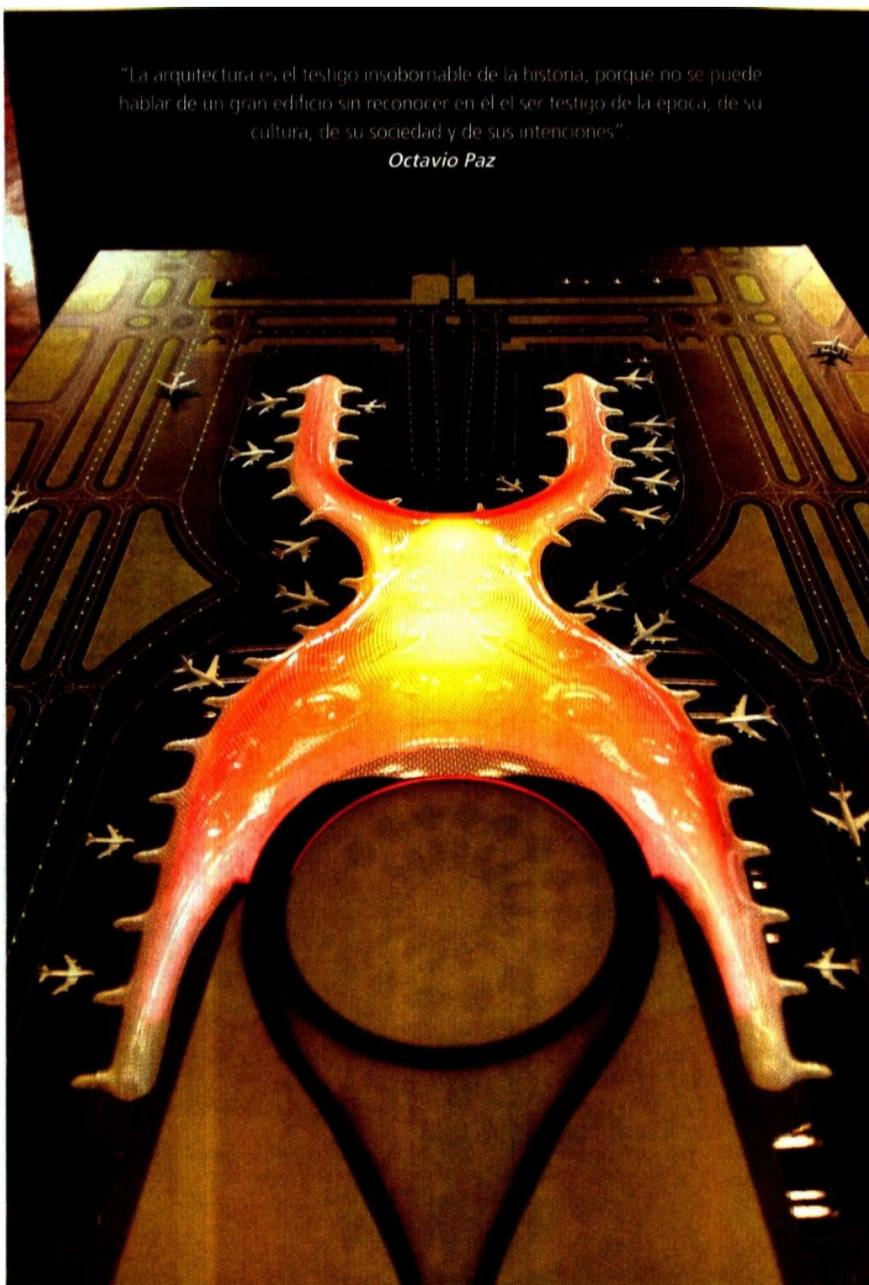


Fuentes: <http://www.obrasweb.mx/arquitectura/2013/08/23/la-arquitectura-herramienta-para-cambiar-la-cara-de-mexico-fernando-romero/> y <http://espacio-blanco.com/2012/08/perfiles-fernando-romero/>

Continúa en siguiente hoja

"La arquitectura es el testigo insobornable de la historia, porque no se puede hablar de un gran edificio sin reconocer en él el ser testigo de la época, de su cultura, de su sociedad y de sus intenciones".

Octavio Paz



Continúa en siguiente hoja

Página 7 11
de

LOS DESPACHOS ARQUITECTÓNICOS QUE PARTICIPARON FUERON:

Gómez Pimienta Magar-Gensler de México

González de León-FentresArchitects

Legorreta Hernández-Rogers

López Guerra-Jahn LLC

Norten-Skidmor&Owings Merrill

Serrano Cacho-ZahaHadidArchitects

Javier Sordo Madaleno, Bringas, Pascal-Watson, y

Fernando Romero-Norman Foster, quienes resultaron los ganadores.

CON PASOS FIRMES

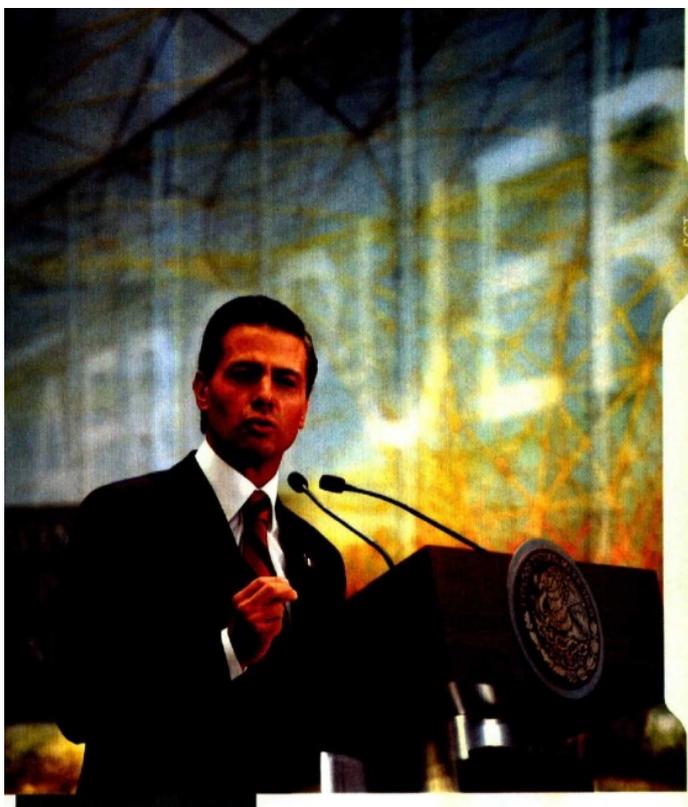
Las nuevas instalaciones se construirán dentro de los terrenos propiedad del Gobierno Federal en la zona Oriente de la capital, que tiene una superficie de 12 mil 500 hectáreas. Sólo el aeropuerto requerirá de cuatro mil 600 hectáreas.

Los terrenos del actual aeropuerto, éstos se rescatarán para beneficio de la Ciudad de México. Se convertirán en un espacio que incrementará las áreas verdes, que a su vez elevarán la calidad de vida de sus habitantes y abrirá nuevas oportunidades de educación y empleo para los jóvenes.

Se privilegiarán proyectos ecológicos, sociales, educativos y de promoción económica en beneficio de toda esta región metropolitana. Tendrán lugares destinados a educación superior, capacitación, desarrollo tecnológico y científico, áreas culturales deportivas y de esparcimiento, así como sitios para el desarrollo de nuevos negocios, centros de salud y estaciones de transporte multimodal.

Además de los beneficios sociales, la nueva terminal propiciará la generación de más de 160 mil empleos dando prioridad a los trabajadores de la zona.

Por cada millón de pasajeros que recibe este país, se generarán mil empleos directos y tres mil indirectos.



EL SOSTÉN FINANCIERO

Se tiene programado que una parte de los ingresos del actual aeropuerto, y del nuevo, en su momento, contribuirán a su financiamiento.

Los ingresos del actual aeropuerto y del nuevo serán suficientes para cubrir el gasto operacional, el pago del financiamiento que se contrate, así como el retorno del capital público invertido.

Se contará con una mezcla de recursos públicos y privados, los cuales en principio se considera que sumarán aproximadamente 120 mil millones de pesos. Habrá recursos públicos adicionales para atender la obra hidráulica, la conectividad de la zona que esperamos. No esperamos; tendrá que ser una mejor conectividad, una mejor comunicación a aquella zona de la que existe actualmente para ir al aeropuerto, y otras obras complementarias que, repito, habrá recursos públicos para este efecto, de acuerdo con el Secretario.

Continúa en siguiente hoja

TERRENOS, BAJO CONTROL

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con los derechos para utilizar las más de 4 mil 431 hectáreas, del inmueble federal denominado ex vaso del Lago de Texcoco, ubicado en los municipios de Texcoco, Atenco y Ecatepec, en el Estado de México, para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez".

Mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial, la Secretaría de la Función Pública (SFP) avaló la asignación toda vez que la SCT sustentó, el 2 de septiembre de 2014, la necesidad de recibir en destino los terrenos, con la finalidad de utilizarlos para la construcción y administración de infraestructura de comunicaciones en sus diversas modalidades, incluyendo las vías generales de comunicación requeridas.

El Acuerdo establece que en caso de que se diera un uso distinto al establecido, sin previa autorización de la SFP, o se dejara de utilizar o necesitar, los terrenos le serán retirados de su servicio para volver a ser administrados por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (Indaabin), dependiente de la SFP.

Lo anterior, debido a que uno de los propósitos del Ejecutivo Federal es el óptimo aprovechamiento del Patrimonio Inmobiliario Federal, privilegiando a las instituciones públicas los inmuebles federales necesarios para la prestación de los servicios públicos a su cargo.

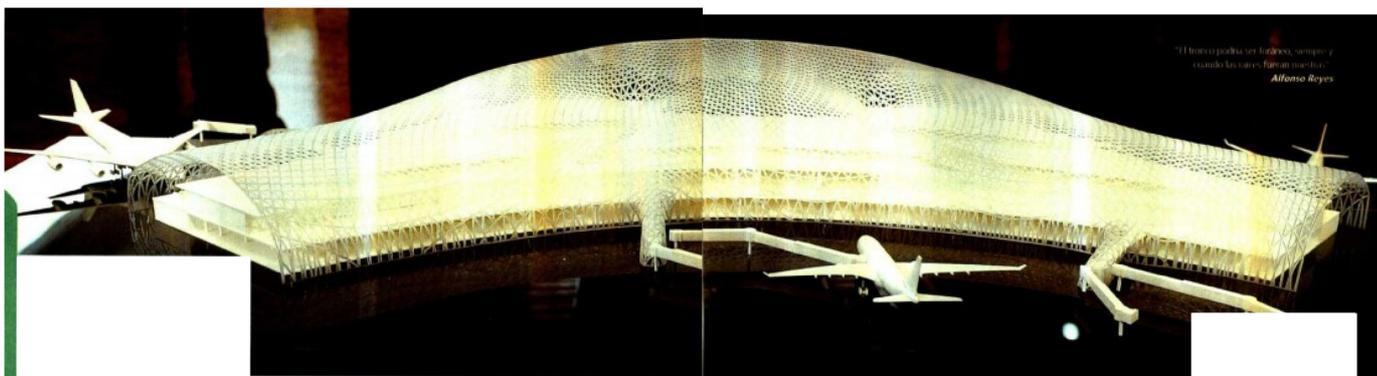
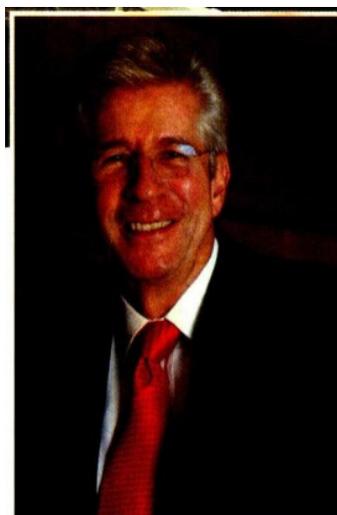
El pasado 28 de agosto de 2014 la Comisión Nacional del Agua puso a disposición del Indaabin una fracción de 4 mil 431-16-40.545 hectáreas, de las 11 mil 600 que componen el terreno, incluida la zona federal.

TODOS CONECTADOS

Con las nuevas instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se tendrá una mejor conectividad de pasajeros y carga, que atienda la creciente demanda internacional, nacional y regional.

Se promoverá una aviación comercial más competitiva, que se caracterizará por incrementar coberturas, frecuencias, costos más accesibles y servicios de mayor calidad.

Este proyecto estratégico es fundamental para la consolidación de México como una plataforma logística, global y con alto valor agregado.





Fecha 21.10.2014	Sección Revista	Página 150-157
----------------------------	---------------------------	--------------------------

