

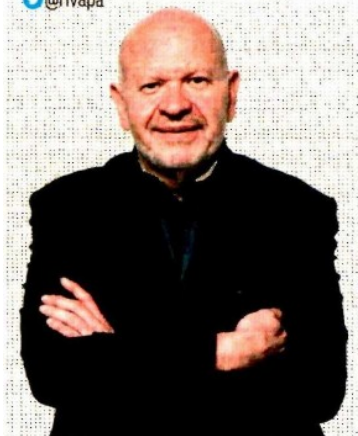
El error de Texcoco

ESTRICTAMENTE
PERSONAL

Raymundo Riva Palacio

Opine usted:
rrivapalacio@ejecentral.com

@rivapa



Con el avance de una tercera parte del nuevo aeropuerto internacional en Texcoco, parece un sinsentido que una consulta ciudadana donde participará menos del uno por ciento de la población, muchos de los cuales ni utilizan ni les importa el destino de la nueva terminal, definiera un modelo de desarrollo nacional. La construcción trunca quedaría en la memoria como el recuerdo lastimoso de la principal obra de infraestructura, que nunca fue, del gobierno del presidente Enrique Peña Nieto, y la más importante desde que se construyó Ciudad Universitaria, en 1952. En el corto plazo, la cancelación de Texcoco significaría la pérdida de 100 mil millones de pesos ya invertidos, más las multas y las pérdidas futuras al cambiar, a valor de mercado, al decidirse por un proyecto conceptualmente enano.

La derrota de Texcoco en una consulta ciudadana sería una

victoria política del presidente electo Andrés Manuel López Obrador, que desde que andaba en campaña dijo que era una obra "faraónica". La paradoja es que Texcoco está en una trampa retórica. Aun si la consulta ciudadana o él, decidieran que Texcoco es la mejor alternativa, la obra no dejaría de ser faraónica. El problema no está en lo que falta por construir y el vestido con los acabados de la terminal, sino en el origen de la asignación del ganador del concurso

por su diseño y construcción. La ambición estrambótica del gobierno de Peña Nieto lo llevó al predicamento de lo que podría ser el colapso estrepitoso de una obra necesaria.

El error de Texcoco no es su ubicación o que haya mejores alternativas. Desde hace casi 50 años en que se ha hablado de un nuevo aeropuerto, Texcoco siempre ha figurado como la opción preferida. El error radica en que el aeropuerto se concibió más como un proyecto arquitectónico que como una obra de ingeniería civil. Esta diferencia conceptual provocó que los costos se elevaran significativamente. El **secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza**, ha comentado que entre los diferentes proyectos que entraron a la licitación, no hubo mucha diferencia en costo. Pero pensar en lo que se vería sobre la superficie, en lugar de funcionalidad pura, que optimizaría costos, llevó el proyecto a una inversión total superior a los 285 mil millones de pesos. Pudo haber costado menos.

El punto central de la elevación de costos es que el reconocido arquitecto británico Norman Foster presentó un **diseño que evoca el aeropuerto de Beijing**, o emula al de Hong Kong y al "Queen Alia", en Aman, que al igual que otros **proyectos arquitectónicos** que ha

desarrollado, refleja su proclividad a la alta tecnología enerrada en arte de acero y vidrio, con futuristas formas a base de curvas que parecen olas o espigas que tocan el cielo. El diseño Foster significó la elaboración de un millón de planos de obra, cuya dimensión se alcanza a ver al comparar que la Línea 12 del Metro, la más sofisticada de todo ese sistema de transporte, tuvo 12 mil planos de obra. Esto significa que por cada plano de obra se tuvieron que construir las piezas exactas para ir las ensamblando, porque muy pocas pueden repetirse con el mismo molde.

El nivel de costo se disparó en la medida que el diseño produjo una complejidad en la construcción. Se puede argumentar que el costo de la obra habría sido inferior si se hubiera recurrido a otro diseño, igual de funcional que el planteado por Foster, pero donde los planos de obra para una terminal pudieran haber sido replicados para las terminales subsiguientes, sin generar costos adicionales. El espectacular **aeropuerto de Nueva Delhi**, el "Indira Gandhi", por ejemplo, tiene tres terminales con un diseño e ingeniería idéntica, como también el aeropuerto internacional de **Denver**, cuyo diseño general incluye lo que en el nuevo aeropuerto en Texcoco denominan la "ciudad aeropuerto".

La opción por el **diseño** del aeropuerto en Texcoco, que integró elementos emblemáticos como el águila y la serpiente de la fundación de Tenochtitlán, pesó más en la decisión final que la obra de ingeniería civil. Lo cosmético por encima de lo profundo. **Ruiz Esparza** explicó que el diseño fue vital, no por priorizar sobre la ingeniería civil, sino porque se quería mostrar como la puerta de entrada a un



Continúa en siguiente hoja

Fecha 18.10.2018	Sección Nacional	Página 44
----------------------------	----------------------------	---------------------

México moderno. Un impacto visual, generador de percepciones y estimulador de emociones, como la primera imagen mexicana.

Aunque el argumento tiene una asidera como concepción de país e identidad, haber soslayado en las disruptivas formas del diseño el ahorro por otro tipo de ingeniería civil, disparó los costos en un porcentaje que no puede ser calculado. La carrera por reducir los costos en las terminales, mediante el cambio de los materiales de los acabados o la contratación de nuevos proveedores para equipos que con las nuevas tecnologías cumplan las mismas funciones pero a costo menor, ayuda a mitigar la inversión final pero, en el conjunto general del gasto, es relativo. El costo pudo haberse reducido con otro diseño, sin bajar la ambición de país, pero es tarde. Lo que emergerá del suelo ya está construido, con su millón de planos de obra. Eso no puede modificarse, y cancelar la obra será más costoso que concluirla.

Texcoco se mantiene como la mejor opción para el nuevo aeropuerto. Incluso, por el solo hecho de su avance de obra y la inexistencia de un proyecto ejecutivo para Santa Lucía, o las limitaciones de capacidad de una red aeroportuaria. El error

de Texcoco ya se consumó. No caigamos en una nueva equivocación cancelándolo. Mejor, que se revisen otros aspectos de la obra, que se abordarán aquí en un siguiente texto.

“La derrota de Texcoco en una consulta ciudadana sería una victoria política de AMLO”

“El error de Texcoco ya se consumó. No caigamos en una nueva equivocación cancelándolo”