



PISTA DE ATERRIZAJE

Autoritarismo y no desarrollo

Ricardo Becerra
nacional@cronica.com.mx



Llegó a mi escritorio una trilogía de libros, compilación de ensayos en el que funcionarios (primer volumen), técnicos y especialistas (en otro) y sociedad civil y analistas (en un tercer volumen), toman cierta distancia de los hechos, reconstruyen la historia, desmenuzan las circunstancias y evalúan las consecuencias que ya padece México por la decisión malhadada de —justo a la mitad— cancelar el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, en Texcoco.

Estaba haciendo falta una revisión que no fuera reactiva ni temperamental; una revisión de calado, desde varios puntos de vista, técnicos, sociales y políticos, y si contada por sus protagonistas, mejor. Así, la obra se llama, “Texcoco: la decisión del presidente. La historia contada por sus protagonistas”.

El Centro de Estudios Espinosa Yglesias auspiciando un muy valioso trabajo de convocatoria, coordinación y edición a cargo de Enrique Cárdenas, han presentado una amplia exploración no solo de la decisión de cancelar la principal obra de infraestructura mexicana en décadas, sino de los problemas crónicos que esa obra quería resolver, de la búsqueda de alternativas constructivas a lo largo de varios sexenios, de toda la complejidad técnica que entraña la edificación de un nuevo, gigantesco espacio aéreo y de las consecuencias y pérdidas sociales y económicas que aquella decisión estrambótica acarreo y acarreará, no solo a la Ciudad de México o a su Zona Metropolitana, sino al conjunto del país.

La mayor parte de los hechos que se narran ya han sido públicos. Muchos de los testimonios y anécdotas tejidas por este o por el otro autor, también. Encontraremos pocos datos que se descubran por primera vez, pero en eso no consiste el gran valor de estos tres volúmenes. Más bien, en que es capaz de ofrecer todo eso en conjunto por primera vez y en esa medida, por primera vez proponer a la opinión pública, una visión panorámica y plural de unos acontecimientos que para mal, ya han marcado el destino mexicano en muchas direcciones: en su capacidad para resolver problemas graves y añejos; en su capacidad de planeación estructural, tecnológica y urbana; en su capacidad de construcción

de la gran obra pública imprescindible y —en una palabra— en la capacidad de imaginar su futuro.

En esta obra, proponen su visión tres ex presidentes (Vicente Fox, Felipe Calderón y Enrique Peña). También, los meros responsables de aquel proyecto y de su suspensión (Federico Patiño por un lado y Gerardo Ferrano, por otro); funcionarios nacionales, estatales e internacionales de entonces; especialistas aeronáuticos, ingenieros, arquitectos, ambientalistas, economistas, analistas de diversas disciplinas y orientaciones y, muy especialmente, integrantes del gabinete del presidente López Obrador, responsable absoluto de este error colossal: el difunto Carlos Urzúa, Arturo Herrera, Javier Jiménez Espriú y Tatiana Clouthier. En total, más de 50 voces que ofrecen un coro diverso, complejo, contradictorio (con datos y situaciones que a veces, chocan entre sí) y muy abundante en información.

Por ejemplo, en palabras de Agustín Caso Raphael, la Auditoría Superior de la Federación demostró que el costo de la cancelación representa al menos, 330 mil millones de pesos incluyendo 70 mil millones de construcción material ya realizada. Un desperdicio absoluto.

O el hecho de que, entre 2019 y 2024, el crecimiento del AICM Benito Juárez y el AIFA juntos ha sido de apenas 1.6 millones de pasajeros (en cinco años!) un aumento anual de 0.6 por ciento, cifra que contrasta con el 5.3 por ciento de crecimiento promedio anual en-



Entre 2019 y 2024, el crecimiento del AICM Benito Juárez y el AIFA juntos ha sido de apenas 1.6 millones de pasajeros ¡en cinco años! un aumento anual de 0.6 por ciento...



entre 2006 y 2019 del AICM solo. O sea: López Obrador contruyó un tapón, un contexto que por decisión, ralentiza el crecimiento aeronáutico de México.

Y algo igualmente dramático: mientras en las economías más grandes el costo de los vuelos internos, nacionales, tiende a bajar por la habilitación de más vuelos y más líneas aéreas (Turquía, Estados Unidos, Corea del Sur), en México el precio por volar se ha incrementado en 30, 60 y hasta 100 por ciento.

Extrañé en la mayor parte de las visiones que se presentan, seis, siete u ocho años después, una reflexión sobre la zona, los terrenos que dejaría el aeropuerto Benito Juárez en paralelo con la puesta en funcionamiento de Texcoco. No está presente todo lo que se perdió social y económicamente, quizás

la última oportunidad para un desarrollo urbano equitativo en el oriente de la Ciudad de México.

Saldo final: luego de 30 años México no puede construir un nuevo aeropuerto nodal, en consonancia con el aumento de su población, el tamaño real de su economía, la densidad de su interconexión con EU y con el mundo. Una vez más, México sigue sin poder preparar su desarrollo.

Cuando uno termina la revisión de estos materiales puede concluir que la cancelación del aeropuerto es la peor decisión del gobierno de López Obrador, pero no. Tienen ustedes la gestión de la pandemia, la nada velada anuencia con el crimen organizado o el desmantelamiento de los sistemas públicos educativo y de salud. Los errores son, no solo abundantes, sino también, colosales.

Hay una constante en gran parte de los textos que presenta la obra coordinada por Cárdenas: la búsqueda de la razón o las razones por las cuales el expresidente tomó esa determinación tan claramente demencial.

Pues, si analizamos bien, se trató de una de las apoteosis de su personalidad autoritaria: no importa cuán alto sea el daño económico, cuán pernicioso para el crecimiento económico, ni el rezago social que provoque. No importa que el país hubiera buscado una solución practicable durante más de treinta años. Aquí, lo importante es que se supiera quien es él que manda. En esas estamos •