

Texcoco. La decisión del presidente. La historia contada por sus protagonistas

FROYLÁN ÁNGEL HERNÁNDEZ OCHOA

Recibido: 27 de noviembre de 2025. Aceptado: 10 de diciembre de 2025

Desde hace tres décadas existe un consenso generalizado respecto a que la capacidad instalada del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) llegaría a su límite, afirma Cárdenas Sánchez en esta obra. Por su parte, Yuriria Mascott Pérez afirma, también en ella, que este punto de inflexión sucedió en 2013, cuando se «alcanzó un punto crítico de 70 operaciones por hora, superando significativamente el límite establecido de 61 operaciones por hora» (p. 173), mientras que Federico Patiño Márquez lo observa en 2014, cuando no fue posible operar sus pistas en forma

simultánea ante una saturación por el llamado «lado aire» (p. 326).

A pesar de esta urgencia consensuada, el gobierno federal mexicano y diversos actores involucrados no pudieron concretar el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).¹ El NAICM, que se planteó como solución a dicha problemática, fue cancelado formalmente el 27 de diciembre de 2018, después de 17 años de haberse tomado la primera decisión de construirlo a nivel presidencial, como afirma Jorge Casañeda Gutman (p. 255).

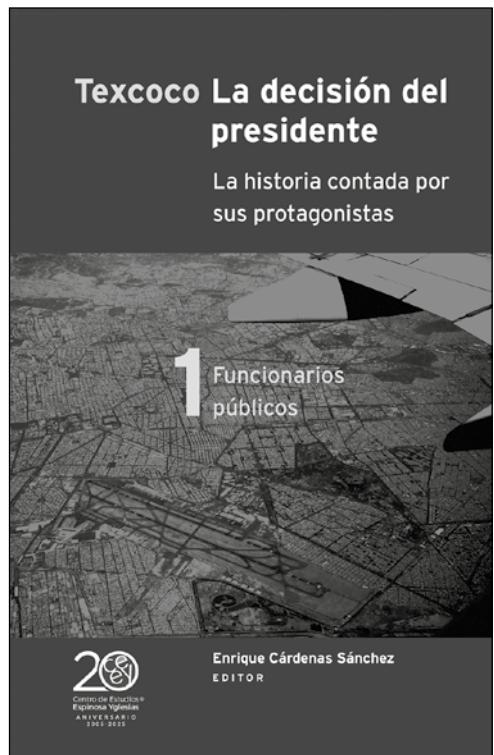
.....
Froylán Ángel Hernández Ochoa. Universidad de Guadalajara (correo electrónico: froylan.hernandez@academicos.udg.mx | <https://orcid.org/0000-0001-9743-4005>).

.....
¹ En este libro, los distintos autores se refieren a este aeropuerto como NAIM, NAICM o el aeropuerto de Texcoco.

En perspectiva, en esta obra diversos autores ponen de contexto el caso de la construcción en China del Aeropuerto Internacional de Pekín-Daxing, que se inició en 2014 y se terminó en 2019 y cuyas características de infraestructura son semejantes a las planteadas para el NAICM. Mientras que el tiempo de construcción del aeropuerto chino fue de cinco años, en el momento de ser cancelado, el NAICM llevaba un 30% de avance tras haber sido retomado el proyecto en 2014.

Respecto a lo anterior, cabe preguntarse ¿por qué el aeropuerto chino sí se pudo concretar en el mismo tiempo en que se retomó la construcción del mexicano, que terminó siendo cancelado? Si bien esta no es la pregunta explícita que se busca responder en el volumen 1 de esta compilación, ayuda a responder esta y otras interrogantes que pudiera formularse el lector respecto al caso mexicano en concreto.

Esta obra forma parte de una iniciativa del Centro de Estudios Espinosa Yglesias (CEEY) cuyo objetivo es analizar «decisiones presidenciales que han representado un parteaguas en la historia de México» —acota Cárdenas Sánchez (p. 8)— y aborda el caso de la cancelación del NAICM en Texcoco. La intención de este libro es generar evidencia mediante un registro histórico basado en los testimonios



Enrique Cárdenas Sánchez (Editor) (2025). *Texcoco. La decisión del presidente. La historia contada por sus protagonistas*. México: CEEY.

.....

de actores clave —tanto defensores como detractores—, buscando una perspectiva plural de la cuestión.

La narrativa de este volumen es guiada por la exposición de argumentos técnicos e ideológicos de ambas posturas. Aquí vale la pena decir que los posicionamientos no

están proporcionadamente representados² en cuanto a la cantidad de autores que se manifiestan explícitamente a favor o en contra de la cancelación del aeropuerto, pues de 21 de ellos distintos del editor, 16 manifiestan estar en contra de ella, cuatro a favor y de uno más puede inferirse que es neutral. Por ello el lector de este libro no debe esperar posiciones tibias o neutrales de los autores de los capítulos.

Quizá una de las declaraciones más categóricas que se exponen en sus páginas es que la cancelación del aeropuerto marca el fin de una época, lo cual bien podría interpretarse como un cambio de régimen. Mientras que para Enrique Cárdenas Sánchez (p. 11) esta decisión recayó en una sola persona, para otros, como Javier Jiménez Espriú (pp. 200, 204), la elección fue producto de un consenso amplio que involucró a distintos actores y no fue por capricho de una sola persona.

Aunque, como ya se comentó, la obra concentra más opiniones y argumentos en

.....
² El editor de esta obra aclara que «la mayoría de los ausentes fueron invitados, pero decidieron no participar por diversas razones» (p. 14), de lo cual se infiere que la desproporción, en términos del número de autores, a favor de la cancelación del NAICM se explica por estas razones.

contra de su cancelación que a favor, tanto en una como en la otra vertiente es posible encontrar lo que en la revisión de literatura se conoce como «saturación», en este caso argumental; es decir, hay una fuerte coincidencia y se repiten los comentarios técnicos e ideológicos de ambas posiciones, entre las que destacan menciones respecto a «lo que pudo ser», donde se subraya constantemente el valor perdido por la cancelación.

Por un lado, testimonios de los expresidentes Vicente Fox (2025), Felipe Calderón (2025) y Enrique Peña Nieto (2025) configuran un argumento monolítico a favor de la idoneidad y viabilidad del aeropuerto de Texcoco, con fundamento en una valoración favorable —de la pertinencia técnica y financiera, y del potencial de desarrollo económico para el país— llevada a cabo por especialistas nacionales e internacionales, que en sus análisis destacan cuestiones técnicas como una ubicación territorial que favorecía como premisa fundamental la planeación correcta de un aeropuerto en cuanto a su diseño de «arriba abajo» y que prioriza la capacidad del espacio aéreo para operar en su punto más eficiente.

Respecto a los argumentos técnicos, Calderón afirma que se desmintió la falacia de que el proyecto destruiría el

lago de Texcoco; éste, según su testimonio, había dejado de existir como tal hace mucho tiempo. Sin embargo, en un orden de ideas contrario, Carlos Morán Moguel expone, con base en argumentos técnicos, que una de las razones más poderosas para la cancelación del NAICM es el aspecto medioambiental; considera que es lo más relevante porque la construcción del aeropuerto en la zona agravaría los problemas de toxicidad del aire y la ya limitada capacidad de filtración de agua.

Los defensores del NAICM destacan que éste contó desde su concepción con un mecanismo de financiamiento muy sofisticado y bien elaborado, que estaría respaldado principalmente por la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA). Se creó con altos estándares de transparencia en todo el proceso, y quedó como evidencia de ello que fue auditado constantemente por la Secretaría de la Función Pública (SFP) y la Auditoría Superior de la Federación (ASF). Además, se firmó un convenio con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para adoptar las mejores prácticas internacionales.

Un argumento más, respaldado por diversos autores de esta obra, es que se veía el NAICM como un catalizador económico que iría más allá de lo aeroportuario, pues se crearía además un polo de

desarrollo socioeconómico en una región con importantes rezagos sociales. Para Gerardo Ferrando Bravo este aspecto era radicalmente lo contrario; él argumenta que la solución a la saturación del AICM debía privilegiar «el bienestar general y no ciertos intereses económicos» (p. 357). Esto coincidió ligeramente con la evidencia que expone Salomón Chertorivski, quien considera respecto a la infraestructura aeroportuaria que esto «no [significa] una derrama económica para desarrollar el entorno, sino que [es] un factor de empobrecimiento» (p. 98).³

Aunque los argumentos de carácter técnico estaban a favor de la construcción del NAICM, el proyecto enfrentó diversos obstáculos. Uno de ellos se presentó durante la administración de Vicente Fox en forma de movimiento social —el de San Salvador Atenco—, que se tornó violento y cuya atención terminó causando violaciones a los derechos humanos, como escriben Carlos Morán Moguel (p. 219) y Rosario Robles Berlanga (p. 291), y obligó a la primera cancelación del proyecto. Por

³ Salomón Chertorivski expone esta evidencia para respaldar la cancelación del AICM y rebatir los argumentos respecto a que esto afectaría los empleos que dicho aeropuerto generaría en la zona.

su parte, Jorge Castañeda Gutman critica que la oferta de compra de tierras a los ejidatarios fue «tan baja, tan ridícula», que se perdió la «batalla ante la opinión pública» (p. 256), lo cual pone de manifiesto que se subestimó el factor político y de gobernanza, y esto dio como resultado un menor apoyo del que pudo haber tenido. Por su parte, Calderón reanudó el proyecto con mucha discreción y bajo perfil para minimizar obstáculos políticos (p. 33), lo que autores como Fernando Bravo perciben como un acto en contra de la transparencia (p. 356).

Del otro lado de la cuestión, se argumenta que la decisión de cancelar el proyecto se basó en una lógica que priorizó argumentos políticos y sociales, acusaciones de corrupción y una alternativa de desarrollo económico en la materia; aunque los testimonios a favor de la cancelación son los menos, amplifican los puntos de fricción del proyecto de Texcoco. Sin duda alguna, el principal fue el relativo a lo expuesto públicamente por el expresidente Andrés Manuel López Obrador, quien argumentó que existía corrupción, lo cual niegan los exfuncionarios del NAICM de manera categórica, pues sugirieron que su no comprobación es suficiente para descartarla. Aunque, desde otro punto de vista, la no comprobación podría significar

impunidad; por ejemplo, Tatiana Clouthier confirmó haber recibido datos graves de corrupción (p. 314); sin embargo, aclaró que la persona que se los entregó no quiso dar un testimonio, por lo que esto es visto como una estrategia para denostar el proyecto del NAICM.

Los autores de esta obra que defienden la cancelación del aeropuerto de Texcoco sostienen que el problema de la saturación del AICM no se dejó de atender y, a su vez, secundan el llamado plan alternativo, consistente en la creación del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM) propuesto por José María Riobóo y Sergio Samaniego —dice Jiménez Espriú (p. 193)—, quienes vieron la posibilidad de operar la Base Aérea Militar de Santa Lucía —luego de construir en ella el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)— en forma simultánea con el AICM y el aeropuerto de Toluca. Esto era respaldado con estudios técnicos de empresas especializadas en la materia, que aseguraban que existe compatibilidad si se usan nuevas tecnologías y un sistema sofisticado de coordinación. Sin embargo, autores de esta obra contrarios al plan alternativo en cuestión argumentan que una de sus principales limitaciones es la interferencia en el espacio aéreo, que complica la sincronización y operación eficiente de

ambos aeropuertos al mismo tiempo y limita su capacidad conjunta, como afirma Federico Patiño Márquez (p. 336).

Como se observa hasta este punto, el debate sobre la cancelación del NAICM es una compleja batalla de narrativas. Por ello es importante reiterar que el lector no debe esperar sólo posiciones técnicas, sino también la reafirmación de valores y juicios ideológicos para refrendar una u otra postura. Entre ambas, vale la pena analizar una posible subestimación de las acusaciones de corrupción ya que, por un lado, los promotores del NAICM insisten en la falta de evidencias que la acrediten; en este sentido, la insistencia en que la corrupción no ameritaba la cancelación sino la sanción de los responsables pasa por alto que la ausencia de castigo bien podría indicar impunidad.

En otro orden de ideas, la mayoría de los autores, tanto a favor como en contra de la cancelación, coinciden en que los militares no deberían administrar aeropuertos. Si bien se reconoce que el AIFA se construyó en «tiempo récord» con el liderazgo de ingenieros militares, y esto abrió la puerta a la consideración de usar al Ejército y la Marina en otros proyectos de obra civil, la vocación militar, que se basa en una línea de mando estrictamente jerárquica, se contrapone a la de administración civil,

que requiere diálogo y consensos horizontales. De ahí el temor de los críticos de esta nueva manera de hacer las cosas de que caiga en un proceso de militarización.

Respecto a la consulta popular utilizada para fortalecer la decisión de cancelar el NAICM, se argumenta que la empleó el presidente electo principalmente como una herramienta política para zanjar un debate técnico que parecía atascado. En esta obra, Jiménez Espriú afirma que la decisión de cancelar finalmente el AICM se basó en el resultado de la consulta, a la que ve como un acto político con una «dimensión ética significativa» (p. 204). No obstante, califica la crítica generalizada de los defensores del aeropuerto de Texcoco como maniobra populista y no representativa. Para Calderón fue «un ejercicio de política entre las bases electorales de Morena» (p. 42)⁴ que no cumplía con los requisitos constitucionales, y cuya promoción ante la opinión pública tenía como objetivo estigmatizar al NAICM como el «aeropuerto de los ricos», como afirma Patiño Márquez (p. 340).

El desenlace de este conflicto de visiones opuestas fue la implementación del

⁴ Movimiento de Regeneración Nacional (Morena) es el partido político fundado por López Obrador.

sAM, que según argumentan los detractores de la cancelación del NAICM opera en condiciones deficientes y con operaciones reducidas, mientras que el AIFA muestra señales de un aumento lento pero sostenido de su tráfico, lo cual indica que el problema original de la saturación no ha sido resuelto. Por su parte, los defensores del sAM coinciden en que su uso ha tenido un incremento de pasajeros lento, lo que justifican como un efecto secundario de la pandemia de covid-19.

Cada lector le dará a este libro un valor personal acorde a sus inquietudes por conocer las causas y consecuencias de haber cancelado el proyecto del NAICM. Sin embargo, no es posible ignorar su utilidad como documento histórico que registra el desenlace de un proyecto que nunca terminó de gestarse y marca un punto claro de cambio de régimen que deja una fuerte nostalgia o esperanza en varios autores de que el proyecto de Texcoco pudiera retomarse en el futuro, como dice Miguel Ángel Gurría (p. 109).

Queda claro que el editor de esta obra intentó equilibrar las voces al ofrecerles un espacio a autores de ambas posturas para que expusieran sus argumentos respecto al tema en cuestión, por lo que no se debe perder de vista que el desequilibrio de las argumentaciones incluidas en ella no es

producto de un sesgo de selección, sino del desinterés de los representantes de la visión «triunfante» en participar. La lección que ofrecen los testimonios de este volumen es que decisiones de infraestructura de esta magnitud no pueden basarse únicamente en su viabilidad técnica o financiera, sino que deben integrar el consenso social, la transparencia total y la viabilidad política de largo plazo, para evitar que la confrontación ideológica y la politización triunfen sobre el desarrollo estratégico del país. La pregunta subyacente que plantea el volumen es si esa «grandeza» propuesta era realmente adecuada o si, como afirmaban sus críticos, se trataba de un lujo innecesario en un país con altos índices de pobreza, en el que finalmente se optó por establecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano, que es visto como una solución «austera, funcional y bella», mientras que sus detractores la catalogan como una solución «chata» —afirmación de Aurelio Nuño Mayer (p. 273)—, lo cual refleja una fuerte polarización respecto la toma de esta decisión.

Referencia

Cárdenas-Sánchez, E. (editor) (2025). *Texcoco. La decisión del presidente. La historia contada por sus protagonistas.* Vol. I. México: CEEY.