

Jiménez Espriú: en el NAIM no hubo ni un centavo de la IP

● “Era un hoyo financiero brutal; surgieron muchas mentiras dolosas en las críticas a su cancelación”



▲ Antes de volar a sus destinos, viajeros realizan recorridos por las instalaciones del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, en el Edomex. Foto Luis Castillo



ENTREVISTA

JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ, AUTOR DE *LA CANCELACIÓN: EL PECADO ORIGINAL DE AMLO*

El aeropuerto de Texcoco no tuvo ni un centavo de inversión privada

Los \$113 mil millones fueron de recursos públicos, asegura el ex secretario de Comunicaciones

En su reciente publicación sobre la fallida obra, el ingeniero enlista todas las irregularidades que detectó, entre ellas una segunda etapa de esa edificación sin fin que tenía un estimado de 10 mil millones de dólares

MIGUEL ÁNGEL VELÁZQUEZ

Lo descubre el ex secretario de Comunicaciones y Transportes, Javier Jiménez Espriú: en la fallida edificación del aeropuerto en Texcoco no hubo ni un centavo de la iniciativa privada y nunca se conoció el proyecto detallado para la construcción del edificio central. “Era un hoyo financiero brutal”.

Considerada como la cumbre del periodo neoliberal, en torno a la supuesta y lujosísima terminal aérea, se levantaron más mentiras que ingenieros en infraestructura sobre el fangoso terreno del estado de México.

Aquel 17 de julio de 2020, el ingeniero Javier Jiménez Espriú, hasta ese momento secretario de Comunicaciones y Transportes del gobierno de Andrés Manuel López Obrador, tomó un par de decisiones: abandonar el gobierno y derrumbar las falsedades usadas para defender el proyecto de la administración de Enrique Peña Nieto desde la plataforma de los datos duros, de la investigación en un libro que hoy es *best seller* y que se llama *La cancelación: El pecado original de AMLO*.

“En mi opinión no se trataba de un proyecto que iba bien; no se trataba tampoco de un proyecto financiado con capital privado y su cancelación no obedeció a un capricho político”, así queda asentada esta tesis al principio del libro, que a manera de prólogo escribe el

abogado Javier Jiménez Gutiérrez, hijo del ingeniero Jiménez Espriú, en diciembre de 2021.

Por su parte, el autor del libro argumenta a *La Jornada* que muchas opiniones a favor del aeropuerto en Texcoco y en contra del Felipe Ángeles surgieron con “información parcial, que se conectaba con una serie de datos sesgados, mentirosos, con verdades a medias, que en muchas ocasiones eran mentiras dolosas. Hoy en este libro no hay más que verdades”.

—Entonces, ingeniero: ¿era el aeropuerto de nunca acabar, el negocio de siempre ganar?

—Yo creo que era una combinación de ambas cosas. En alguna parte del libro yo digo, y lo expresé muchas a veces: era un aeropuerto que no sabíamos ni cuándo lo podríamos terminar, ni cuánto nos iba a costar. Al principio se proyectaron 60 mil millones de pesos para dos etapas, y al final, cuando se canceló, el presupuesto, estaba en 305 mil millones de pesos para la primera. La segunda etapa ya no estaba considerada, aunque se hablaba de otros 10 mil millones de dólares, como consta en documentos que no se hicieron públicos, pero que hoy constan en el libro. Hablamos de 400 mil millones de pesos, cuando menos, y de un gasto millonario constante para el mantenimiento complejísimo de las pistas de aterrizaje en un terreno como el que se había destinado para esa obra.

También se ocultaron fechas “Pues sí, eran negocios de nunca acabar. Nos decían los contratistas que se iba a terminar, pero no sabían cuándo. La información se ocultó, se dijo todo lo contrario. En privado se establecía que en el mejor de los casos y sin que nada ocurriera, tal vez se podría terminar al final de 2024, es decir al terminar el sexenio actual.”

—Los ingenieros de la obra, los

directores, literalmente, ¿sí sabían qué terrenos estaban pisando?

—Sí lo sabían. Aquí un relato: hubo un momento en el que las negociaciones se dieron con el ingeniero Martínez Corbalá, que era el asesor del aeropuerto. Le dije: “¿cómo nos metemos a hacer una cosa de estas sabiendo lo que va a costar? Me contestó preocupado. Mira, esta es una decisión y esa pregunta sólo la puede responder quien tomó la decisión. Nosotros vamos ahí para hacer lo que nos digan y hacerlo bien. Le dije: no, no estoy de acuerdo contigo porque la ingeniería es el arte de construir, pero también es el arte de no construir. Esto sí lo puedo hacer, esto no lo debo hacer. Los 113 mil millones de pesos que costó cancelar el aeropuerto fue dinero literalmente enterrado que se usó para rellenar lo que serían las pistas”.

—¿A quienes querían ese aeropuerto no les importaba que tuviera que ser la gente la terminara pagando el excesivo costo de la obra?

—No les importaba. Se presentaron problemas que no se resolvieron nunca y que pospusieron las cosas. Era un proyecto que originalmente iba a terminar en 2018, luego lo pasaron al 2020, y lo dejaron en el 2022. Después encontramos documentos y otros nos los entregaron en los que constaba que no terminarían antes de 2024, pero no lo dijeron públicamente.

“Se manejaron muchas mentiras. Por ejemplo, otra que es importantísima es que dieron a entender que la cancelación iba a provocar que los inversionistas del aeropuerto se iban a ir. En ese aeropuerto no hubo un solo centavo de inversión privada. Todo fue inversión pública, los 113 mil millones, pero se hizo pensar que ahí había dinero privado. Esa fue otra de las falacias que hubo en esto. La información que manejaron no surgió de datos duros, sino de la propaganda y la publicidad.”

Jiménez Espriú también relata en el libro cómo el proyecto había nacido con aquel gobierno al que se llamó de transición, el que encabezó Vicente Fox, y en el que pensaba pagar a los pobladores del lugar 7.20 pesos por metro cuadrado en general y 25 pesos por tierras de riego. Se afectaría a más de 4 mil familias de los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán. El Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra promovió amparos.

Enrique Peña Nieto ordenó un operativo para poner fin a las protestas en el que murieron dos personas, hubo decenas de detenciones arbitrarias y múltiples quejas por vejaciones y violaciones sexuales a 26 mujeres. En agosto de 2002 Fox ordenó cancelar el proyecto del aeropuerto en Texcoco.

Y no sólo era un problema, los conflictos se multiplicaban; Jiménez Espriú explica: “Había muchísimos problemas sociales, no sólo Atenco, sino todos los alrededores del aeropuerto, que son las zonas más paupérrimas de la ciudad.

“Se iba a producir un fenómeno de gentrificación absoluto. Era una



reurbanización abrupta, la creación de una ciudad tan grande iba a desplazar a la gente, la más pobre, no iba a poder sobrevivir ahí. El problema mayor era el agua.

“También se iba a cambiar la vocación del lago Nabor Carrillo, por no decir que se iba a cancelar, y eso porque el lugar era muy importante para las aves migratorias y eran un peligro para los aviones. Se requería evitar la llegada de las aves y mandarlas a otro sitio y, por tanto, cambiar la vocación del lago. El impacto ecológico era formidable y eso no sólo lo decían los ambientalistas de Morena. El panista Jorge Tamargo, director de la Comisión Nacional del Agua con Calderón, explicaba que se trataba de un golpe a la vitalidad de la ciudad. Era un locura. Los problemas sociales eran tremendos.”

El ingeniero Jiménez Espríu advierte que la discusión sobre el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se quedó en la superficialidad y señala como ciertas falsedades se convirtieron en “dogmas de fe”.

“Yo recibí un documento del gerente de la empresa Parsons en donde me decían concretamente que el avance que se tenía en el aeropuerto era de 20 por ciento. Se había dicho que era de 30 o 35, y eso se quedó como dogma de fe. Hace unos días escuché en un programa de televisión a Rafael Pérez Gay que, entre otras cosas, acusó de la cancelación de un proyecto que llevaba 33 por ciento de avance, aunque yo ya había señalado que la obra no iba más allá de 20 por ciento. Bueno, es increíble que gente tan dedicada siga manejando cifras que las mismas firmas encargadas negaron.”

La entrevista termina y falta una pregunta: ¿Y el Felipe Ángeles, qué le parece? ¿Por qué se le ataca tanto?

“Ahora, ante las evidencias, no hay más remedio que asumir la realidad: el aeropuerto está extraordinario. Ahora se le ataca porque está lejos y es difícil llegar, pero así deben ser los aeropuertos, lejos de las urbes.”

“

Se pretendía cambiar la vocación del lago porque las aves eran un problema



▲ Las falsedades publicitarias sobre esas instalaciones se volvieron un dogma de fe para los críticos del AIFA, asevera Jiménez Espríu. Marco Peláez

