

**Consultas Ciudadanas:
La Consulta del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
Survey about Mexico City new International Airport**

María de Lourdes Fournier¹
Claudia Ortiz Guerrero²

Introducción

El objetivo de este trabajo es presentar los resultados de una encuesta realizada por el Gabinete de Encuestas por Muestreo de UAM-X a una muestra representativa de habitantes de la Ciudad de México y del área de Texcoco Estado de México (Centro, Santa Catarina y Huexotla) relacionada con la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México (NAICM), días antes de la realización de una consulta ciudadana a nivel nacional convocada por el gobierno federal electo.

Esta encuesta dio seguimiento a un sondeo de 2001, cuando se debatía sobre la posible ubicación de un nuevo aeropuerto. La encuesta de 2018 exploró las opiniones sobre la necesidad y justificación de esta obra, mejor opción, niveles de conocimiento y mediatización, profundiza sobre las consultas ciudadanas y la democratización de las decisiones públicas.

La metodología consistió en que todas las encuestas se aplicaron a adultos mayores de 18 años. En 2018 para CDMX el tamaño calculado de muestra de 445 se ajustó a 480 cuestionarios, con un intervalo de confianza del 80% y un nivel de precisión de $\pm 3\%$ y para el Estado de México la muestra mínima de 164 se amplió a 180, con una confiabilidad del 80% y una precisión de $\pm 5\%$; la muestra agregada de 2018 arroja un total de 660 cuestionarios aplicados con una confiabilidad del 85% y una precisión de $\pm 3\%$. El sondeo de 2001 se basó en una muestra de 480, con confiabilidad de 80% y precisión de $\pm 3\%$. El método de muestreo es no proporcional por cuotas para las 16 alcaldías, 30 cuestionarios en cada una. Se identifican los puntos de afluencia para cada uno de los diferentes sectores por

¹ Profesora investigadora y Coordinadora del Gabinete de Encuestas por Muestreo (GEM) del Departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco (UAM-X).

² Profesora investigadora del Departamento de Política y Cultura de la UAM-X.

nivel socioeconómico de las alcaldías, se seleccionaron en forma aleatoria cuatro y se seleccionaron aleatoriamente a los encuestados, lo que también se aplicó para Texcoco.

En síntesis la aportación de este trabajo radica exponer que en este tipo de decisión de obra pública entran en juego factores técnicos, económicos y políticos. Los resultados de 2001 y 2018 no son muy diferentes, pero en 2018 las opiniones obtenidas están influenciadas por los medios y por las tendencias partidistas individuales por lo que puede afirmarse que es un tema que provoca confusión y debate.

La Encuesta: El Actual Aeropuerto de la Ciudad de México

Las Posibilidades Actuales, las Razones y las Opiniones

La encuesta realizada en 2018 es un seguimiento de un sondeo de 2001 que se dedicó a explorar lo que en opinión de la muestra sería la mejor opción sobre qué hacer con el aeropuerto de la Ciudad de México. En la Tabla 1, donde se puede observar que en 2001 la opción que mejor les pareció a los encuestados (43%) fue la de ampliar el actual aeropuerto y conservarlo como único, seguida por dejar el actual como está y seguir usándolo (18%). Las opciones para 2018 se modificaron de acuerdo con las condiciones del momento, con resultados bastante cercanos: 38% para ampliar el actual aeropuerto y conservarlo como único, seguida 18.8% para dejar el actual como está y seguir usándolo.

Tabla 1				
Opciones para el Actual Aeropuerto				
Opción	Porcentaje		Número de personas	
	2001	2018	2001	2018
Ampliar el actual aeropuerto y conservarlo como único	43.4	38.6	208	255
Un nuevo único aeropuerto en Texcoco, Edo. Mex.	10.6	12.4	51	82
Un nuevo único aeropuerto en Tizayuca, Hgo.	4.6	----	22	----
Un nuevo único aeropuerto en Sta. Lucía, Edo. Mex.	----	3.5	----	23
Combinar el actual aeropuerto con	12.7		61	72

uno nuevo en Texcoco		10.9		
Combinar el actual aeropuerto con uno nuevo en Tizayuca	7.7	----	37	----
Combinar el actual aeropuerto con uno nuevo en Sta. Lucía		11.4		75
Dejar el aeropuerto como está y seguir usándolo	18.0	18.8	86	124
Otro lugar		4.4		29
NS/NR	2.9	----	14	----
Total:	100.0	100.0	479	660

También se consideró de interés determinar en ambos sondeos (2001 y 2018) cuál fue y es, en opinión de los encuestados, la principal razón para construir un nuevo aeropuerto, y el comportamiento comparado de las respuestas aparece en la Tabla 2. Resulta evidente que para estas dos muestras representativas de los habitantes de la Ciudad de México se atribuye en primer lugar la intención de realizar este proyecto de obra pública a intereses económicos y políticos (46 % y 55%) y en segundo a la necesidad (22 % y 19.5).

Tabla 2				
Causas de la Construcción de Nuevo Aeropuerto				
Opción	Porcentaje		Conteo	
	2001	2018	2001	2018
Por necesidad	22.3	19.5	107	129
Por intereses económicos	11.9	12.9	57	85
Por intereses políticos	16.5	10.4	79	69
Por intereses económicos y políticos	46.3	55.2	222	365
Otra	----	2.0	----	12
Ns/Nr	2.9	----	14	----
Total:	100.0		479	660

La percepción anterior se complementa con lo obtenido al preguntar “¿Por qué cree usted que se seleccionó Texcoco para el nuevo aeropuerto?”, cuya respuesta aparece en la Tabla 3 y confirma no sólo los resultados de la Tabla 2, sino la gran desconfianza que el habitante de la Ciudad de México siente por quienes nos gobiernan y se encargan de tomar

decisiones, ya que el mayor número de respuestas fue de nuevo para intereses políticos y económicos (36.5% y 39.7%), seguido por “Falta de racionalidad en la toma de decisiones” (23% en ambos sondeos).

Tabla 3				
¿Por qué Construir en Texcoco?				
Opción	Porcentaje		Número de personas	
	2001	2018	2001	2018
Por ser la mejor opción	13.8	12.3	66	81
Por intereses económicos	11.3	12.3	54	81
Por intereses políticos	11.7	10.8	56	71
Por intereses económicos y políticos	36.5	39.7	175	262
Por falta de racionalidad en la toma de decisiones	23.0	22.7	110	150
Otra	----	2.3	----	15
NS/NR	3.8	----	18	----
Total:	100.0	100.0	479	660

Al preguntar en 2001 y en 2018 a los encuestados si quienes decidieron sobre el aeropuerto tomaron en cuenta la opinión de los ciudadanos de la Ciudad de México, así como de los de Texcoco Estado de México, y en 2001 de quienes vivían en Tizayuca Hidalgo, se obtuvieron los valores comparados de la Tabla 4, donde se observa que en general una parte mínima de la muestra opina que sí se consideró a quienes pudieran verse afectados, mientras que la mayoría cree exactamente lo contrario.

Tabla 4						
Opinión de Ciudad de México, Texcoco y Tizayuca						
¿Se tomó en cuenta la opinión de los habitantes de:	Sí		No		NS/NR	
	2001	2018	2001	2018	2001	2018
Ciudad de México	5.2%	3.5%	93.9%	90.5%	0.8%	----
Texcoco	3.8%	6.3%	95.2%	87.6%	1.0%	----
Tizayuca	6.1%	----	90.4%	----	3.5%	----

Mediatización, Confusión y Opiniones

La construcción de un nuevo aeropuerto se ha discutido desde hace muchos años; la mención de posibles ubicaciones, las ventajas de cada posibilidad, las afectaciones, las especulaciones asociadas a una obra de esta naturaleza y un largo etcétera, junto con declaraciones de las autoridades en turno de tiempo en tiempo se han manejado en los medios, así que el ciudadano común sin duda ha ido formando algunas opiniones al respecto. En el sondeo de 2018 para explorar esto se planteó a los respondientes una batería de 18 afirmaciones para determinar en qué medida esta muestra representativa las considera verdaderas o no, con los resultados de la Tabla 5, donde destacan el 87.7% que considera que son verdaderas las afirmaciones sobre daños ecológicos, 78.8% cambio en niveles de ruido y 77.5% problemas viales en la región de Texcoco, además del 65.8% que creen es falsa la posible eliminación de peaje en la autopista Peñón Texcoco.

Tabla 5				
Conocimiento sobre la Opción Texcoco				
Afirmaciones	Verdadera		Falsa	
	#	%	#	%
Daños a la ecología en la región de Texcoco	578	87.7	81	12.3
Crecimiento desmedido de la población en Texcoco	340	51.4	321	48.6
Problemas viales (inundaciones, incremento tráfico, etc.) en Texcoco	512	77.5	149	22.5
Mayor desarrollo económico de la comunidad en Texcoco	421	63.9	238	36.1
Mayor desarrollo en infraestructuras (puentes, carreteras, etc.) en Texcoco	495	74.9	166	25.1
Más empleos calificados en Texcoco	387	58.5	274	41.5
Más empleos no calificados en Texcoco	417	63.3	242	36.7
Beneficios a nivel nacional	359	54.4	301	45.6
Beneficios para la Ciudad de México	350	53.0	311	47.0
Beneficios para el Estado de México	434	65.8	226	34.2
Dificultad de acceso desde la Ciudad de México	456	69.2	203	30.8
Cambio en calidad del aire en la Ciudad de México	407	61.7	253	38.3

Cambio en calidad del aire en Texcoco	485	73.4	176	26.6
Cambio en niveles de ruido en la Ciudad de México	347	52.6	313	47.4
Cambio en niveles de ruido en Texcoco	520	78.8	140	21.2
Riesgo de inundaciones en Texcoco	464	70.3	196	29.7
Accidentes por aves	384	58.4	273	41.6
Eliminación de peaje en Autopista “Del Lago” (Autopista Peñón Texcoco)	226	34.2	435	65.8

La Opción Texcoco en 2001 y 2018

La siguiente sección de las dos encuestas se centró en la opción Texcoco, tanto en la razones para elegirla como en algunas de sus características, junto con una evaluación de aspectos específicos del actual aeropuerto, para conocer mejor el contraste entre ambos puertos aéreos, desde la óptica de los respondientes.

Específicamente sobre la opción Texcoco, en ambos sondeos se indagó cómo se percibieron las razones dadas por la administración federal encabezada por Vicente Fox que parecía dispuesta a iniciar las obras en **2001**, los encuestados en su mayoría las encontraron “absurdas”, “falsas” e “incorrectas” que, como se aprecia en la Tabla 6, acumulan el 74%, mientras que convincentes y aceptables sólo llega al 20.7%.

Para el estudio de **2018** las razones a evaluar fueron las dadas por la gestión que inició las obras, es decir sobre la encabezada por Enrique Peña Nieto como presidente del país y su secretario de comunicaciones Gerardo Ruiz Esparza. Para el 6.5% son convincentes (43 personas), el 18% las considera aceptables (119), un 28% las califica de absurdas (187), para 26% son falsas (170) y resultan incorrectas para 18% (119). Esto a pesar de la intensa campaña a favor de la obra ya iniciada desde septiembre de 2015, pero tal vez como reflejo de la postura en contra que desde su campaña por la presidencia del país inició Andrés Manuel López Obrador (AMLO), quien a veces sí y a veces no, parecería estar a favor de adecuar como aeropuerto internacional la base aérea militar de Santa Lucía, Estado de México.

Estos resultados de nuevo reflejan el bajo nivel de confianza y credibilidad que para el capitalino tiene en general todo lo relacionado con la gestión gubernamental, que destaca en este caso sobre el asunto del nuevo aeropuerto.

Tabla 6				
Razones de la Administración de Fox y Peña Nieto para Construir el Aeropuerto en Texcoco				
Razones	Porcentaje		Número de personas	
	2001	2018	2001	2018
Convincentes	7.3	6.5	35	43
Aceptables	13.4	18.1	64	119
Absurdas	29.4	28.4	141	187
Falsas	26.3	25.8	126	170
Incorrectas	18.0	18.1	86	119
No sabe/Otra	5.6	3.0	9	20
Total:	100.0	100.0	479	658

Exclusivamente en la encuesta de 2001 se planteó la pregunta abierta “¿Cuál cree usted que sea la relación entre el medio ambiente de la zona elegida en Texcoco y el nuevo aeropuerto?” a la que respondieron 372 personas y la mayoría, 40%, mencionaron de diversas formas que “afecta”, “contamina” y “daña”. Esto fue seguido por otro grupo de importancia, 35%, que la consideró “igual”, “no afecta” entre los que alguien dijo “no hay ninguna relación, sólo es un pretexto para dar problemas”. Para 2 % “no afecta mucho” y por el lado positivo 2% mencionó que es una opción “buena”, “idónea”, “hay más espacio”. En el lado opuesto, para 18 gentes (5%) esta opción era “mala”, “muy mala”, “muy negativa para Texcoco”, “muy negativa para la gente”, “muy negativa para la ecología”. También en este sentido, otras 22 personas (6%) utilizaron términos como “desastrosa”, “devastadora”, “tremenda”, “nefasta”, “pésima”, “perjudicial”.

En cuanto al actual aeropuerto, tanto en 2001 como en 2018 los encuestados evaluaron en una escala de 1 a 10 varias características, lo que permite obtener una medida de la aceptación del servicio que prestaba hace 17 años y en este momento. Las evaluaciones

promedio comparadas se muestran en la Tabla que sigue, donde se observa que en 2001 en general la muestra representativa consideró aceptables las características y servicios que entonces se ofrecían a los usuarios del aeropuerto, siendo un buen indicador su promedio general de 7.4; para 2018 se presenta un ligera baja en todos los aspectos, con 7.1 en promedio.

Tabla 7		
Evaluación del Servicio del Actual Aeropuerto		
Característica	Evaluación promedio	
	2001	2018
Vías terrestres de comunicación	7.2	7.1
Zonas de arribo viajeros y acompañantes	7.4	7.0
Acceso en metro para viajeros	7.4	6.9
Facilidades de estacionamiento para autos particulares	7.1	6.5
Zonas de taxis	7.4	7.1
Zonas de registro de pasajeros y equipaje	7.4	7.1
Salas de espera	7.5	7.2
Servicios sanitarios	7.8	7.4
Promedio general:	7.4	7.1

¿Qué se Podría Hacer si se Abandona el Actual Aeropuerto?

Algo que inquietaba desde siempre a la opinión pública y que se ha manejado de muy diversas formas en los medios es el posible destino que se pudiera dar al espacio ocupado por el actual aeropuerto, así como a los edificios que, como bien sabe la mayoría de quienes viven en la Ciudad de México, han sido objeto de constantes y costosas remodelaciones y ampliaciones a lo largo de los años, además de ocupar un área de considerable extensión prácticamente inserta en un costado de la mancha urbana.

En **2001** como respuesta a dos preguntas abiertas, la primera sobre el posible uso de los terrenos y la segunda acerca de los edificios, se obtuvo un total de 451 propuestas para lo primero y 436 a lo segundo. Entre los posibles usos para los terrenos del actual aeropuerto las menciones más numerosas, con 35%, están relacionadas con la construcción de

unidades habitacionales, casas y viviendas; aunque la mayoría de las propuestas son genéricas, en algunos casos se menciona a los posibles destinatarios: “Hogares para niños de la calle”, “indigentes” e incluso a los desplazados de los pueblos afectados por la expropiación (“darles casas a los ejidatarios”). Sigue en número la posible creación de una zona de reserva ecológica (destaca la propuesta de crear una “zona verde para recabar agua de lluvia”), que junto con parques, jardines, bosques y áreas de reforestación acumula 27% de las 451 menciones. También se habló de áreas recreativas y deportivas: “estadio de fútbol”, “un disney” y esto ocurrió con un 11% de menciones. Hubo 10% que se pronunciaron por la ubicación de instituciones de investigación y educación, escuelas o universidades, muchas veces con el calificativo de “públicas”. Con 5% se presentó la propuesta de destinar los terrenos a la agricultura, o a “ejidos para campesinos” y “para sembrar maíz”. Para servicios de salud y hospitales, incluso “un hospital del Teletón”, se obtuvo 5% de propuestas, igual que para centros comerciales. Hay un 3% de la muestra que considera que debería destinarse a un aeropuerto alternativo, a hangares, o a pistas para avionetas o alternas. Un 4% de los respondientes propusieron se destinaran a diversos tipos de centros comerciales. También hubo algunas pocas menciones de hacer una central camionera, ubicar fábricas, oficinas de gobierno, un zoológico y hasta una propuesta para un museo.

También en 2001, en cuanto a los posibles usos a los que se podrían destinar los edificios, hubo 383 propuestas y la opción más mencionada se relaciona con la educación, en especial pública, e incluso se habló de destinarlos a “la Universidad del DF”, y esto ocurrió con un peso de 21%. Otras opciones relacionadas con la cultura fueron bibliotecas (7 personas), museos (3% o 12 personas), teatros (una persona) y casas de la cultura/artesanías (6 personas). Destinar estos edificios a centros comerciales es la opinión de 12% o 46 gentes. Otro 12% propone destinarlos a oficinas, sobre todo públicas pero también de la iniciativa privada. Dar a las instalaciones un uso habitacional (casas, condominios, departamentos) parece lo más adecuado para un 10%. El uso para centros de salud u hospitales lo propone el 7%, mientras que 6% habló de ubicar dependencias gubernamentales y 2% propuso derrumbarlos. Con pocas menciones aparecieron cosas como casas de la cultura, hoteles, parques/ecología e instalaciones deportivas.

Para las mismas dos preguntas abiertas en **2018** se obtuvieron 660 sugerencias que son semejantes a 17 años de distancia, siendo las opciones más frecuentes destinarlo para los terrenos “escuelas” (20%), seguido de poner “plaza comercial” (15%), plantar “árboles” (6%), “espacios recreativos” (6%). Para el uso de las instalaciones serían buenas para alguna “universidad” (5%) y escuelas (3%), plazas comerciales (5%), unidades habitacionales (3%), y algo muy actual: “Reubicar gente sin hogar por el temblor” de 2017 (1%). Es así que la opinión de la muestra considera que el espacio y las instalaciones podrían destinarse para servir a la comunidad.

Las Autoridades, Texcoco y Santa Lucía

El Affaire Texcoco Visto En 2001

Dado que el anuncio de la decisión final sobre si el nuevo aeropuerto se construiría en Texcoco o en Tizayuca ocurrió después que las autoridades federales lo pospusieran en varias ocasiones y como en apariencia se movieron y se mueven grandes intereses alrededor de la obra, es natural que el habitante de la Ciudad de México, que por anteriores estudios del GEM se sabe desconfía en gran medida de las autoridades, tuviera fuertes dudas sobre todo el asunto.

Debido a esto, la última sección de la encuesta de 2001 se dedicó a explorar la opinión ciudadana sobre la credibilidad de las declaraciones y actuación de las autoridades. Así, se preguntó a la muestra representativa de los ciudadanos del entonces denominado DF si las declaraciones de autoridades como los representantes de la Secretaría de Comunicaciones y de la Presidencia de la República sobre los aspectos ecológicos de la opción Texcoco resultaban creíbles y se obtuvo que 48 personas se negaron a contestar; de las restantes 429 que sí contestaron, el 88.9% no les creían y apenas 11.1% sí lo hacían.

Al preguntar la razón, quienes sí les creyeron (36 personas) indicaron mayoritariamente tener “confianza” (11 respuestas) y los demás dieron razones como: “es mejor porque se basa en estudios técnicos”, “es más céntrico”, “no afecta la ecología”, y “ellos saben lo que hacen”. En contraparte hubo 329 personas que dieron sus razones para no creer las

declaraciones de las autoridades. De ellas, la mayoría (38%) dijeron de diferentes formas que “mienten”, “no dicen la verdad”, “son falsos”, “engañan al pueblo”, “es demagogia”. Otro 9 % habló de que “afectan la ecología” y “destruyen el medio ambiente”. Para el 8% se trataba de “un buen negocio” porque “hay intereses económicos” y alguien dijo “les brillan los ojitos por el dinero”, mientras que 6 % declaró que “hay intereses políticos”, “es sólo grilla”. Con 2 % de menciones respectivamente se tuvo que “afectan a la población”, “dicen lo que les conviene, lo que quieren”, “es absurdo, una tontería, una burla” y “no cumplen lo que dicen a la gente”. También se habló de “corrupción y “beneficio de unos cuantos” en 6 ocasiones. Hubo menciones aisladas sobre “inconformidad de la gente”, “falta de información”, “a quién se le ocurre cuestionar a las aves” y muchas expresiones más de inconformidad y falta de confianza.

Dadas las protestas de los ejidatarios de San Salvador Atenco, aparentemente la zona en que entonces se centrarían las expropiaciones y afectaciones necesarias para construir el aeropuerto en el municipio de Texcoco, en las fechas de realización del sondeo de 2001 muchas personas sin duda estarían evaluando la posibilidad de que el Gobierno Federal reconsiderara la decisión, por lo que ésta fue una de las interrogantes que se plantearon a la muestra, habiéndose obtenido que 34 personas no respondieron; de quienes sí contestaron, 84% pensaban que no habría cambio y tan solo 16% creyeron que se podría modificar esa elección.

Las razones que dieron los pocos (68 personas) que creían se podría modificar la decisión, el 52 % opinaron que debía considerarse la presión social: “aceptan lo que el pueblo dice”, “la gente está en desacuerdo”, “la gente está muy enojada”, “la gente tiene que tomarse en cuenta”, “la gente puede presionar”. También 6 personas creían que “por un amparo” y “por las impugnaciones”, es decir con base en aspectos legales, la decisión podría revertirse. Asimismo se habló en casos aislados de que “no es justo” y se “afecta a la gente”, “se afecta a los campesinos”.

En cambio, en la encuesta de 2001 se pudo detectar un importante grupo de 359 personas que creyeron no habría cambio. El peso mayoritario de esta opinión se debió según 138

personas (39 %) fatalistamente a que “ya está dicho”, “es decisión tomada”, “es una decisión con interés”. Un 15% atribuyó la imposibilidad de cambio a “prepotencia”, “imposición” y “autoritarismo” ya que “hacen lo que quieren”, “hacen lo que se les pega la gana”, “no hacen caso al pueblo”, “no piden nuestra opinión”, “aprovechan su autoridad”, “papá gobierno dice lo que se hace”. A esto se podría sumar un grupo de 17 respuestas que hablaban de que son “necios”, “aferrados”, “tercos”, “no se pueden echar para atrás”. Otro grupo de 44 personas, 12 %, consideraba que no habría cambio debido a “acuerdos económicos”, ya que la decisión tomada “beneficia sus intereses”, “encontraron su mina de oro”, “dinerito regalado quién no lo quiere”. A esto le siguieron 23 encuestados, 6.5 %, que al encontrar justificada y aceptable la decisión no creían que cambiara ni debiera cambiar: “es la mejor alternativa”, “es la más viable”, “es una obra necesaria”, “es una fuente de empleos”, “la zona se presta para construir”.

En relación con el asunto de los intereses, 14 personas (4 %) creían que no habría cambio debido precisamente a ello: “no les conviene”, “es contra sus intereses”, mientras que otras tres hablaron de “interés” sin más especificación y cuatro dijeron que “ya gastaron mucho”. Junto con estas opiniones cabría agregar a un grupo de 16 ciudadanos que afirmaron “hay acuerdos e intereses políticos” de por medio que impedirían cualquier modificación.

2018: Obras Iniciadas en Texcoco, Cambio de Administración y Santa Lucía

A pesar de la intención de iniciar obras en Texcoco desde la época de la presidencia de Vicente Fox (PAN), no fue sino hasta septiembre de 2015 durante la administración de Enrique Peña Nieto (PRI) que se inició la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), bajo la sombra de controversias sociales, ecológicas y políticas. En esta última vertiente, el triunfo de AMLO que desde su tercera campaña por la presidencia se pronunció en contra de la obra y a favor de utilizar ampliado el campo aéreo militar ubicado en Santa Lucía en el Estado de México, no ha hecho sino complicar aún más las cosas. Ante declaraciones de todo tipo y pronunciamientos a favor y en contra, apenas unos días después de realizar este estudio del 25 al 28 de noviembre de 2018 se va a efectuar una consulta ciudadana “vinculatoria” a nivel nacional para decidir si se cancela la obra iniciada, con características que dejan sus resultados en peligro no ser válidos desde el

punto de vista legal, pero en cumplimiento de una de las banderas de campaña de AMLO: gobernar consultando al pueblo. Así las cosas, las preguntas del 2001 en **2018** se ampliaron para incluir la posible construcción en Santa Lucía y se adecuaron para cubrir una opción sobre la confusión de los entrevistados ante la gran cantidad de información más política que técnica (campo en el que la gran mayoría de la ciudadanía no es ni tiene que ser competente).

Ante la pregunta cerrada “¿Cree usted en las declaraciones de las autoridades actuales (Secretaría de Comunicaciones, Presidencia de la República) sobre la opción Texcoco?” 13.4% (89 personas) respondieron afirmativamente, 68% (452) lo hicieron negativamente y 18% (119) señalaron sentirse confundidos. A continuación se planteó “¿Cree usted en las declaraciones del gobierno electo (futuro secretario de comunicaciones, futuro presidente de la república) sobre la opción Texcoco?” y 25% (163 participantes) dijeron “Sí”, 52% (347) “No” y 23% (660) estaban confundidos. Acerca de acciones futuras se presentó esto a los participantes: “¿Cree usted posible que el gobierno federal **electo** cambie la decisión de construir un nuevo aeropuerto en Texcoco?” y 32% (211 respondentes) eligieron la opción “Sí”, 54% (358) se decantaron por el “No” y el restante 14% (92) estaban confundidos. Siguiendo con la prospección se planteó a la muestra “¿Cree usted posible que el gobierno federal **electo** decida construir un nuevo aeropuerto en Santa Lucía?” y 30% (200 respuestas) marcaron “Sí”, 50% (327) eligieron “No” y el restante 20% (133) estaban confundidos.

Actores 2001 y 2018

Ante la terrible complejidad del *affaire* o asunto, han sido muchos los grupos y personajes involucrados por lo que en ambos cuestionarios se pidió a la muestra que evaluara en una escala de 1 a 10 su actuación. Los promedios que aparecen en la tabla comparada que sigue dejan ver claramente con quienes estaba la opinión pública en **2001** y fue con los habitantes y ejidatarios de San Salvador Atenco, que alcanzaron la máxima puntuación media de 8.4, seguidos de lejos por el entonces Jefe de Gobierno del DF que “pasó” con 6, mientras que el resto de los actores aparecieron como “reprobados”, en especial el PRI (con la puntuación media más baja de 4.3), acompañado de cerca por el entonces Gobernador del

Estado de México, Arturo Montiel, con 5; de entre los partidos políticos hubiera sido de esperarse que la opinión pública percibiera de manera más importante el supuesto esfuerzo que el PVEM de México debería haber estado realizando, pero apenas alcanzó una puntuación de 5.7, que a pesar de todo fue la mayor dada a los partidos.

En **2018** los resultados para el elenco del momento una vez más dan una puntuación promedio apenas aceptable de 6.2 a los habitantes y ejidatarios de San Salvador Atenco, un poco más aceptable de 6.6 a los habitantes de Texcoco y en un sitio ligeramente abajo, con 6.5, al presidente electo Andrés Manuel López Obrador. Todas las demás puntuaciones son inferiores a 6, con el Grupo Riobóo en el nivel más bajo con 3.8 como se observa en la Tabla 8.

Tabla 8		
Evaluación de Actores Políticos del NAICM		
Grupo/Personaje	Evaluación promedio (Escala 1-10)	
	2001	2018
Colegio de Ingenieros y Academia de Ingenieros	----	5.3
Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero)	----	4.8
Cámara Mexicana de la Construcción (CMI)	----	4.8
Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex)	----	4.8
Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (Imco)	----	4.6
Consejo Coordinador Empresarial (CCE)	----	5.2
Grupo de expertos chilenos	----	4.3
Grupo Riobóo	----	3.8
Vicente Fox (Presidente en funciones 2001)	5.2	----
Enrique Peña Nieto (presidente en funciones 2018)	----	4.5
López Obrador (presidente electo 2018)	----	6.5
Jefe de Gobierno del Distrito Federal Andrés Manuel López Obrador (2001)	6.0	----
Secretario de Comunicaciones (Pedro Cerisola 2001)	5.2	----

Gerardo Ruiz Esparza (secretario de comunicaciones en funciones 2018)	----	4.8
Javier Jiménez Espriú (futuro secretario de comunicaciones 2016)	----	4.9
Secretario de Gobernación (Santiago Creel 2001)	5.2	----
Gobernador del Estado de México (Arturo Montiel 2001)	5.0	----
Gobernador de Hidalgo (Manuel Ángel Núñez 2001)	5.4	----
PAN	5.1	4.5
PRD	5.5	4.4
PRI	4.4	3.9
MORENA	----	5.7
PVEM	5.7	4.2
Habitantes y ejidatarios de San Salvador Atenco	8.4	6.2
Habitantes del municipio de Texcoco	----	6.6

En **2018** al final de esta sección se planteó cerrado “¿Sabe usted si es jurídicamente válido hacer la consulta ciudadana sobre el NAIM?” con la opción “Confundido/a/No sabe”, necesaria debido a que desde el pilotaje resultó evidente que un parte de los ciudadanos no sabe qué pensar sobre este punto y en general con mucho de lo relacionado con esta obra. 42% (274 participantes) eligieron “Sí”, 34% (224) se inclinaron por “No” y 24% (155) optaron por declararse confundidos. Esto indica que las personas en general no tienen idea clara sobre la problemática jurídica de un ejercicio calificado de participación ciudadana y de avance democrático que no cumple con las reglas establecidas y cuya metodología adolece de múltiples problemas.

Las Consultas Populares: ¿Mecanismos de Toma de Decisiones?

Para agotar la exploración sobre el nuevo aeropuerto y las consultas populares se plantearon a las personas participantes tres preguntas abiertas. Para la primera “¿Nos podría decir qué opina en general sobre el asunto del nuevo aeropuerto?” se obtuvo “A nivel internacional es muy bueno y a nivel país es progreso”, “Ha causado revuelo, pero debido

al avance que tiene y la evaluación por instituciones es viable seguir con el plan del aeropuerto”, “Aumentaría el turismo, aunque es necesario un nuevo aeropuerto este tiene más intereses comunes que nacionales”, pero también hay comentarios de la muestra que no están a favor del proyecto como “Debido a intereses se debía de hacer, pero está mal hacerse allí. Texcoco no está para crear un aeropuerto”, “Debieron de aplicar las encuestas [consulta] antes de hacer el proyecto”, “Creo que es una mala decisión, no porque no les pagaron a los de Atenco, la idea es buena y no tan buena”, pero en general los comentarios son en su mayoría a favor por los potenciales beneficios que traería el proyecto.

Esto fue seguido por “Próximamente se va a realizar una consulta pública nacional para decidir cuál será la ubicación del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. ¿Le interesa participar en esta consulta?” respondiendo “Claro es mi deber ciudadano”, “Es buena opción para consultar a las ciudades”, pero varias personas señalaron “Honestamente no. La verdad no, no es algo que me afecte o me beneficie”, “No porque no utilizo este medio de transporte”, “No porque de todos nosotros se hará lo que ellos digan”. Para terminar se planteó “¿Qué opina sobre este tipo de ejercicios democráticos?” con resultados como “Buenos por que se tomen en cuenta, no más engaños y quitarse la responsabilidad de ellos”, “Considero que hay situaciones con mayor prioridad y nunca se consulta al ciudadano [en algo] como lo que es el alza de los combustibles”, “Creo que este tipo de decisiones no se le deberían de dejar a la población para que las tome. Es por eso que escogemos representantes y líderes para que ellos tomen las decisiones con ayuda de expertos”.

Junio de 2001

Sobre consultas ciudadanas, en **junio de 2001** (GEM, UAMX. Tamaño de muestra 1,600, intervalo de confianza 95%, nivel de precisión ± 2.5 %) entre muchos otros puntos se planteó a la muestra la pregunta “¿Está de acuerdo sobre la consulta ciudadana en temas como reglamentar marchas y bloqueos, o el horario de verano?” y 52.4% respondieron afirmativamente (661 personas), 22.7% lo hicieron en forma negativa, 7.9% no están seguros, según 6.8% depende del tema, 3.5% no saben y el restante 6.7% no respondió, es decir que la mayoría de la población consultada está de acuerdo con las consultas. Entre

quienes dijeron sí a las consultas ciudadanas sobresale el hecho de “opinar” y “dar opinión”, así como la frase “nos toman en cuenta”, es conveniente “porque afecta a la ciudadanía” y “afecta a todos”. Por otra parte, es signo de “participar” al “dar la opinión” y es que consideran que “debe decidir la población”, pero no sólo eso, los gobernantes tienen que “conocer la opinión del pueblo” y lo que es más importante “deben tomarnos en cuenta”. Todo ello por “democracia”, por “el derecho a opinar” y porque “la gente habla” y se “nos toma en cuenta”. Con lo cual el dar la opinión y el ser tomados en cuenta a la hora de decidir sobre cuestiones que afectan a todo mundo es juzgado no sólo como positivo, sino como conveniente. Por otra parte las personas que se mostraron en contra lo justificaron en dos sentidos: “es un gasto de tiempo y dinero” por un lado, y de otro opinaron que “no sirve” porque “no nos toman en cuenta”, seguramente bajo la experiencia de consultas recientes en la época del sondeo efectuadas en torno a las marchas y al horario de verano. Menciones sobre “gasto innecesario” y “pérdida de tiempo” surgieron en varias ocasiones. Parte de los encuestados opinan que “ellos deben tomar decisiones”, esto es que los gobernantes debe decidir y “responsabilizarse”, pero también hay quienes le dan el sentido de que es “una burla”, “un fraude”, “no funciona”, porque según ellos y ellas: “no se respeta”, “no hacen caso” o “no nos toman en cuenta”. Aunque también hubo quien dijo que “me es molesto” desde un punto de vista más bien personal.

Ante la pregunta “¿Cree que resulte positivo efectuar consultas ciudadanas?” 54.5% dijeron sí, 21.9% no, 13.4% no están seguros, 3.2% no saben y 7% no respondieron. Entre quienes respondieron de forma afirmativa, el tema del derecho a opinar y el ser tomados en cuenta fueron los dos ejes centrales de la argumentación. En general, los testimonios afirman que son positivas las consultas porque así “conocen el problema” o “nos toman en cuenta” y “nos escuchan”, porque hay “democracia”, la “gente habla” y hay “libertad de expresión” y “más participación”. El “pueblo opina” o “decide”, fueron expresiones usuales, así como el considerar “buenas” las consultas. Sobre todo la cuestión de la “opinión”, para “saber” y “conocer”, y por parte de “la ciudadanía” y como expresión “pública”. La respuesta negativa se centró en cuestiones como que “divide” o es “pérdida de tiempo”, se trata de una “votación irreal”, además de la inquietud sobre que “no todos participan”, así como el que “no pueden consultar todo”. Sin embargo, el grueso de la opinión se decantaba en el

sentido que “no sirve” porque “no hacen caso” y “hacen lo que quieren” y es que “no nos toman en cuenta”. Así la respuesta negativa no era tanto a las consultas en sí, sino en torno a la consideración que era algo inútil porque no se toma en cuenta y por lo tanto no sirve, como una escenificación ficticia sin repercusiones en la realidad.

Evaluación del Sexenio

Dado el momento político la sección final de la encuesta se usó para obtener de los respondientes una evaluación de las autoridades salientes que han gobernado durante gestiones que estaban por concluir o tenían poco de haber abandonado sus cargos. Así, se planteó a los participantes lo siguiente “En una escala de 1 a 10, evalúe los siguientes aspectos de la gestión de los siguientes personajes **salientes**: con los resultados promedio de la tabla que sigue, donde se observa que en opinión de la muestra todos están reprobados en su actuación al frente de sus respectivos cargos de gobierno.

Tabla 9			
Evaluación de la Gestión Gubernamental			
Aspecto/Personaje	Enrique Peña Nieto Presidencia de la República	Miguel Ángel Mancera Jefe de Gobierno de la Ciudad de México	Jefe de su delegación/Presidente municipal
Empleo/economía familiar	4.0	4.2	4.2
Educación	4.0	4.2	4.2
Seguridad pública	3.3	3.6	3.9
Política social	3.8	4.0	4.1
Combate al crimen organizado/Usos de la fuerza pública	3.2	3.5	3.6
Apoyo a grupos vulnerables y/o minorías	3.5	3.8	4.0
Política cultural	3.7	4.3	4.2
Salud pública	3.9	4.1	4.2

Comentario Final

Es válido afirmar que el asunto de la construcción del NAICM beneficia a muchísimas personas, tanto a quienes son usuarios potenciales y directos de sus servicios, lo cual abarca a todos los viajeros nacionales e internacionales, como a quienes tienen actividades económicas relacionadas. Por otra parte existen afectados más directos: en primer lugar quienes viven en la zona destinada al nuevo puerto o cerca del potencial Santa Lucía y en segundo lugar quienes habitan en el Valle de México.

En la decisión de esta importante obra pública debieron entrar en juego muchos factores, algunos de ellos técnicos y otros económicos y políticos, aunque desde el punto de vista de la opinión pública pareciera que los aspectos ecológicos y sociales no pesaron suficiente. Por otra parte durante su tercera campaña por la presidencia del país AMLO, que finalmente resultó triunfador en las elecciones de 2018, atacó con frecuencia la obra ya comenzada en una zona del antiguo Lago de Texcoco que por mucho tiempo pareció no tener uso alguno, además de pregonar que bajo su entonces potencial gobierno el gasto y la corrupción asociados cesarían aprovechando las instalaciones del aeropuerto militar de Santa Lucía.

Así las cosas, como presidente electo pero antes de ejercer el cargo y con el apoyo de voluntarios y futuros miembros de su gabinete AMLO convocó a una consulta popular nacional a modo con lo siguiente “¿Cuál opción piensa usted que es mejor para el país: Reacondicionar el actual aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca y construir dos pista en la base aérea de Santa Lucía /o continuar con la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México”. Independientemente de los problemas metodológicos y legales vislumbrados a priori, obediente a un “mandato del pueblo” el próximo presidente afirmó que sería vinculatoria.

Sin duda las opiniones obtenidas en el presente sondeo están influenciadas por los medios y por las tendencias partidistas individuales, pero existe una cierta paradoja ya que aquí se pueden traer a colación algunas menciones aisladas, que al ser representativas de todas las personas mayores de 18 años que viven en la Ciudad de México y en la zona conurbada

adquieren mucho mayor peso, en el sentido de que el tema provoca confusión y debate. Tal vez estamos frente a una decisión prácticamente irrevocable, que será fuente de múltiples conflictos futuros.

Bibliografía

Fournier María de Lourdes, Ortiz Claudia, Rosado Gonzalo y Ramirez Rosales Jesús (2018) del Gabinete de Encuestas por Muestreo de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco (GEM UAM-X) (2018), *Encuesta de Opinión sobre Consultas Ciudadanas Octubre 2001*, Reporte de Investigación, UAM-X, México.

Rosado Gonzalo, Alva Alamilla Omar X. y Rodríguez Vásquez Víctor Manuel (2001) del Gabinete de Encuestas por Muestreo de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco (GEM UAM-X) (2018), *Encuesta sobre el Proyecto del Nuevo Aeropuerto, Distrito Federal, Noviembre 2001*, Reporte de Investigación, UAM-X, México.