

Los errores del pasado acechan al aeropuerto del futuro de México

Por Paulina Villegas y Elisabeth Malkin

New York Times, 21 de noviembre de 2017



Lo que queda del lago de Texcoco, en México. Un enorme aeropuerto para Ciudad de México es construido en el área. Brett Gundlock para The New York Times

[Read in English](#)

CHIMALHUACÁN, México — En la cuenca que alguna vez fue el gran lago de Texcoco de los aztecas, México está construyendo su “puerta al mundo”: un enorme aeropuerto que, según las promesas del gobierno, estaría en armonía con el entorno.

Funcionarios promovieron un diseño de terminales tan ecológico que sería una “referencia global” de sustentabilidad, y se comprometieron a rescatar terrenos deteriorados que rodean al aeropuerto.

Sin embargo, poco después de que comenzó la construcción en 2015, el gobierno parece haberle dado la espalda a parte de esa promesa y cedió tierras designadas a su conservación en los mapas del proyecto a funcionarios locales para su desarrollo.

Conforme la construcción avanza en el proyecto de infraestructura más grande de México en décadas, la muy anunciada iniciativa de protección ambiental aún está

tan falta de detalles, dicen los críticos, que plantea preguntas de credibilidad y, de hecho, esconde un riesgo de inundación.

Es probable que los errores de hace siglos en gestión de agua y tierras se repitan, dice Fernando Córdova Tapia, un analista de la Universidad Nacional Autónoma de México que encabezó un grupo de científicos que examinaron la declaración inicial de impacto ambiental que dio el gobierno.

Entregar los terrenos que habían sido marcados para su conservación —cerca de 202 hectáreas— “es el primer síntoma de que están traicionando todo el proyecto y los esfuerzos de compensación ambiental”, dijo Córdova.



Trabajadores removiendo una especie nativa de pasto cerca del nuevo aeropuerto para que se trasplante en otra parte Brett Gundlock para The New York Times

La oficina del presidente Enrique Peña Nieto defendió los planes y dijo en una declaración que “el proyecto está diseñado para mejorar la salud ecológica de la región y rescatar integralmente una zona que se encontraba ambientalmente degradada”.

El plan del gobierno requiere de una red de canales, túneles y cinco nuevas reservas para recolectar los vertidos que se drenan en la zona.

Octavio Mayén Mena, un portavoz de la agencia gubernamental que gestiona el proyecto, dijo que se está llevando a cabo la reforestación; la Comisión Nacional del

Agua (Conagua) dijo que la construcción de las reservas comenzará el año siguiente.

Aun así, el gobierno federal todavía debe presentar planes ambientales detallados para el hotel del aeropuerto y las áreas comerciales, así como para la conservación y el uso de suelo de los casi 70 kilómetros cuadrados que rodean al nuevo centro de transportes.

El estudio por parte del grupo de Córdova advirtió que los pinos salados, la especie principal de la iniciativa de reforestación, no son nativos de México y son tan invasivos que podrían dañar todo el ecosistema.

El aeropuerto refleja las aspiraciones de Peña Nieto de convertir Ciudad de México en un centro de viajes en el continente y, en lo que entra a su último año de gobierno, también es parte de su iniciativa para establecer un legado.

El presidente, que no puede reelegirse y no es nada popular, se ha visto obligado a [cancelar otros grandes proyectos de infraestructura](#) debido a escándalos de corrupción y cortes presupuestales.



Hilario Valverde Páez y otros residentes locales en terrenos que alguna vez fueron parte del lago de Texcoco Brett Gundlock para The New York Times

Evocando la monumentalidad de la arquitectura mexicana, el arquitecto británico Norman Foster ha diseñado una altísima terminal de acero y cristal, el centro de la primera fase de 13.000 millones de dólares del proyecto, cuya inauguración está programada para el 2020, y dará servicio a 50 millones de pasajeros al año.

El nuevo aeropuerto, que el gobierno espera que cumpla con las más altas certificaciones internacionales de edificios ecológicos, aliviará la congestión en el [Aeropuerto Internacional Benito Juárez](#) de la capital.

Durante más de dos décadas, gobiernos consecutivos han buscado un lugar para construir el aeropuerto, y Peña Nieto estaba determinado a evitar el conflicto esta vez. Las disputas en torno a los terrenos habían hundido un proyecto aeroportuario en el noroeste hace quince años, y el lecho del lago —que en su mayoría es tierra federal— parecía ofrecer un camino más fácil.

Sin embargo, el sitio presenta desafíos únicos. El lago de Texcoco, donde los aztecas construyeron su capital en una isla, Tenochtitlán, alguna vez capturó el agua de lluvia que caía por las colinas circundantes. Al final, los aztecas expandieron la antigua capital con vertederos y plantaron cultivos en jardines flotantes llamados chinampas, parcelas de tierra fértil y arable en los lechos poco profundos del lago del valle de México.

Sin embargo, los conquistadores españoles [drenaron](#) el lago y despejaron las tierras forestales, con lo que iniciaron siglos de inundaciones y crisis de gestión de agua. Sin una fuente natural de agua nutra al acuífero que está debajo, el lecho del lago se está hundiendo.

“Heredamos la guerra que los españoles le declararon al agua, y con ello perdimos toda esa sabiduría de cómo convivir con ella de manera sustentable”, dijo Córdova.



Trabajadores en lo que será una pista de aterrizaje para el nuevo aeropuerto. El proyecto busca aliviar la congestión en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Brett Gundlock para The New York Times

El año pasado, dispuestos a desviar cualquier oposición local, el gobierno federal transfirió 202 hectáreas atrapadas entre las dos reservas planeadas al gobierno municipal de Chimalhuacán, que es controlado por un movimiento social llamado [Antorcha Campesina](#).

El grupo local tiene una relación simbiótica con el Partido Revolucionario Institucional (PRI) de Peña Nieto, y dan su voto en época electoral, además de actuar, a menudo de manera agresiva, como terreno de operaciones para el partido, dijo Neptalí Monterroso, un profesor de Ciencias Políticas en la Universidad Autónoma del Estado de México.

Las autoridades de Chimalhuacán no perdieron tiempo para darle uso a las tierras. Se está construyendo una universidad politécnica y se han marcado campos de fútbol para un centro deportivo. Un parque industrial también está planeándose.

“Se habla de sacar a mucha gente de la pobreza”, dijo Cecilia Hernández Anaya, una portavoz del gobierno de Chimalhuacán.

La Comisión Nacional del Agua en México aprobó la transferencia de las 202 hectáreas. Aunque los mapas del proyecto muestran que la tierra había sido designada para la conservación del hábitat y la gestión de inundaciones, la comisión, que respondió a preguntas de The New York Times, dijo que el área jamás se había incluido en el proyecto original de control de inundaciones.



La ciudad de Chimalhuacán Brett Gundlock for The New York Times

El antiguo director de la Comisión de Agua dijo que la transferencia de tierra fue “indignante” y que el área en efecto se había asignado al sistema de reservas. “No puedes construir nada ahí, hay un riesgo muy grande”, dijo José Luis Luege, exdirector de la Conagua y miembro del Partido de Acción Nacional, que forma parte de la oposición.

El senador Víctor Herмосillo, también del Partido de Acción Nacional, ha pedido una investigación por parte de la contraloría federal y señaló que la tierra se había entregado sin estudios de impacto ambiental. “Lo anterior sugiere ser un regalo, una dádiva con fines altamente político electorales”, dijeron él y otros cuatro senadores en una resolución en junio.

A pesar de la transferencia de tierras, las políticas de los pueblos pobres que rodean la zona del aeropuerto, sobre todo Chimalhuacán, una ciudad de casas de concreto de baja geografía que atraviesa las laderas por encima del lecho del lago, son poco predecibles. Ceder la tierra al gobierno local pudo haber evitado conflictos en un nivel, pero no ha garantizado la paz.

Unas 230 familias que dicen ser las propietarias originales del terreno que ahora le pertenece a Chimalhuacán y los sitios de reserva en cada lago argumentan que han sido engañados para no pagarles una compensación justa.

Con antiguos títulos de dominio en mano que pasaron de generación en generación, han montado protestas, han abordado a políticos y han contactado a representantes de los medios. Para apoyar su reclamo, despliegan copias de mapas que datan de la década de 1930 y muestran filas marcadas con nombres de parcelas estrechas.

En mayo, las familias llegaron a un acuerdo con el gobierno federal para su compensación, dijo Juan Loreto González, un líder del grupo. Pero una fecha límite iba y venía, y las familias aún no han obtenido su dinero. Están amenazando con nuevas protestas.

“Chimalhuacán siempre se ha considerado un botín”, dijo Cruz Hernández, que a los 65 años, tiene la edad suficiente para haber pescado en lo que restaba del lago de Texcoco.

“Nos han despojado de la tierra. Ahora estamos de pie para luchar”.