

# EL ECOCIDIO COMO NEGOCIO PRIVADO. EL NAIM

Javier Buenrostro Sánchez<sup>1</sup>

- 1 Javier Buenrostro es Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Maestro en Historia Internacional por la McGill University de Canadá y Candidato a Doctor en Ciencia Política por la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales de Francia. Ha colaborado en tareas académicas y de investigación en el Centro de Investigación y Docencia Económicas, en la UNAM y en McGill University. Actualmente se desempeña como Profesor de Sociología en la Universidad Panamericana. Ha publicado en revistas académicas como *Istor*, *Foreign Affairs Latinoamérica*, *Dissent Magazine* entre otras.  
javier.buenrostro@gmail.com

## RESUMEN

La construcción del Nuevo Aeropuerto de México (NAIM) implica no sólo grandes dificultades técnicas y enormes costos financieros, sino que también pone en peligro los ecosistemas de la Cuenca de México. Su ubicación en el Lago de Texcoco tendrá como consecuencia la intensificación de los grandes problemas hidrológicos de la zona oriente de la Ciudad de México, además de provocar daños irreversibles en la flora y fauna del lugar y en la topografía de las poblaciones aledañas al aeropuerto. Es necesario profundizar y reflexionar sobre las consecuencias ecológicas que traería la construcción en el lugar actual y, así, replantear las alternativas.

**Palabras clave:** aeropuerto, ecología, Lago de Texcoco, medio ambiente.

Desde la década de 1990, la Ciudad de México registró un aumento de la demanda de tráfico aéreo, por esa razón se comenzaron a llevar a cabo estudios para la construcción de un nuevo aeropuerto que pudiera dar servicio a cincuenta millones de pasajeros por año y cuya primera etapa buscaba estar lista para el 2020. Desde un principio, el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), como casi todos los megaproyectos alrededor del mundo, ha producido complicaciones relacionadas con la generación de importantes impactos ambientales que a su vez, han producido numerosos conflictos agrarios y territoriales.

## CONTEXTO

En 2001, el presidente Vicente Fox lanzó una convocatoria para determinar cuál era la mejor ubicación para el nuevo aeropuerto. Desde el principio se contemplaron dos posibilidades: una se localizaba en Tizayuca, Hidalgo, mientras que la segunda propuesta era construir en el Lago de Texcoco (Estado de México). Sin mucha discusión de por me-

dio, el gobierno federal determinó que se hiciera en la zona de Texcoco, aunque no contaba con los terrenos para su realización, por lo que decidió decretar la expropiación de 5 400 hectáreas de terrenos ejidales. Lo anterior generó indignación entre los habitantes de la región, ya que el aeropuerto se impuso sin consultas o cabildeo previo, lo que se sumó a los precios irrisorios de las indemnizaciones que se pagarían a los ejidatarios expropiados. La propuesta inicial comenzó en 7.20 pesos por metro cuadrado y después de algún tiempo subió a 86 pesos; en ambos casos, se trataba de cantidades alejadas del valor comercial que adquirirían estos terrenos al arrancar el proyecto.<sup>2</sup>

El precio no era el único motivo de la disputa, también existía la desconfianza en el proceder del gobierno federal, cimentada en experiencias previas. Quince años antes, se había expropiado parte de las tierras de la región para la construcción de la carretera Texcoco-Veracruz y el gobierno nunca pagó las compensaciones. Al igual ha sucedido en cientos de núcleos ejidales a lo largo del país que, enfrentados a proyectos similares, no fueron indemnizados, sino que vivieron despojos y tuvieron que enfrentar toda clase de litigios ante las negativas de pago.

En este contexto, los campesinos de San Salvador Atenco protestaron enérgicamente y, como parte de su lucha, crearon el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) cuyo propósito era detener las expropiaciones del gobierno. Este proceso culminó en la cancelación del aeropuerto en 2002; sin embargo, persistieron las agresiones hacia el FPDT, lo que culminó en una represión violenta los días tres y cuatro de mayo de 2006, la cual tuvo un saldo de allanamientos ilegales, dos jóvenes asesinados, más de 30 mujeres abusadas sexualmente y más de 200 detenidos.

2 Juan Lázaro. "División en Atenco por nueva propuesta de indemnización" en *El Universal*, 23 de mayo de 2002. <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/44666.html>

Las evaluaciones técnicas realizadas durante la administración de Felipe Calderón, llevadas a cabo por la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) y que aparecen en el estudio titulado *Consideraciones hidrológicas y ambientales para el posible desarrollo de infraestructura aeroportuaria en el Lago de Texcoco*, determinaron en 2011 que no era recomendable edificar en la zona lacustre y que era mejor explorar otras opciones como la de Tizayuca. La administración de Enrique Peña Nieto coincidió en un principio con las evaluaciones de Calderón, pero después de un par de años desechó este criterio y anunció, el 1 de septiembre de 2014, que la infraestructura se realizaría en Texcoco.

Entre los documentos que proporcionaban la justificación para el proyecto del aeropuerto, se encuentra la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que fue realizada por una consultora propiedad del actual subsecretario de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Rodolfo Lacy Tamayo, lo que refleja un evidente conflicto de intereses. Este documento sirvió como base para que la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental declarara procedente el proyecto del NAIM.

En términos técnicos, el NAIM contempla seis pistas que operan de manera y simultánea, lo que permitiría “atender la totalidad de la demanda aeroportuaria de la zona y convertirse en el principal nodo de América Latina”, según el gobierno. El proyecto se asentará en más de 4 000 hectáreas de superficie, con dos terminales aéreas, capaces de dar servicio a más de 120 millones de pasajeros anuales (342 000 pasajeros diarios), de acuerdo con las cifras de la página de internet del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM).

El nuevo proyecto está en un área federal o donde los terrenos se han adquirido a lo largo de los años, lo que buscaba —a diferencia de lo ocurrido con Fox— minimizar los conflictos sociales y reducir los problemas alrededor de la expropiación de tierras. Una bomba social fue parcialmente desactivada con la estrategia de dos administraciones (Calderón y Peña), que consistió en hacer que los ejidos

vendieran o cedieran sus derechos bajo el argumento de consolidar una reserva ecológica dentro de la zona federal del Lago de Texcoco; dichas acciones estaban enmarcadas en el Programa Ecológico del Lago de Texcoco. Al ser presentado como un proyecto ecológico y no comercial (como un aeropuerto), se buscaba que los precios de las tierras y la oposición a venderlas, se redujeran considerablemente.

Como parte de los trabajos para la recuperación ecológica de la zona, se puso en marcha el Plan Lago de Texcoco en 1971, mediante decreto presidencial. El plan contemplaba la construcción de lagos y lagunas artificiales, que ayudarían a la captación de millones de metros cúbicos de agua, que sería reutilizada para consumo humano y que sería una alternativa al uso de pozos artesianos y al agotamiento de los mantos freáticos. Se trataba de propuestas desarrolladas y estudiadas durante décadas, por lo que no es posible reducirlas a ocurrencias o a la oposición irracional a una obra; una construcción del tamaño del NAIM dificultaría la posibilidad de captar grandes cantidades de agua para la Cuenca de México; por otra parte, y contrario a lo que el gobierno argumenta, sí se han afectado tierras ejidales y se han multiplicado los litigios en tribunales agrarios contra los métodos de apropiación establecidos.

Aunque distintas acciones han permitido disminuir la pugna abierta y violenta, lo que no desapareció fue el principal problema alrededor del proyecto: el daño ecológico irreversible a la zona de Texcoco y a la propia Ciudad de México, la cual, hay que recordar, se levantó en un lago parcialmente desecado.

## FAUNA Y FLORA

La Unión de Científicos Comprometidos con las Sociedad (UCCS) ha señalado que la nueva infraestructura afectará al colindante lago Nabor Carrillo, uno de los ejemplos más exitosos de restauración ecológica en México, resultado del Plan Ecológico de 1971. En la actualidad, Nabor Carrillo es

hogar de más de 120 000 aves migratorias cuyo hábitat será seriamente dañado por las obras. El Lago de Texcoco es un centro de gran importancia regional para la conservación y distribución de aves migratorias, muchas de ellas amenazadas por la extinción.

El aeropuerto y las obras complementarias no sólo dañarán un complejo ecosistema lacustre, sino que pondrán en peligro a la actividad aeronáutica, pues la cercanía con las poblaciones de aves podría provocar colisiones y accidentes con los aviones. Las normas internacionales establecen que para evitar riesgos de choque, la distancia mínima entre las pistas y los sitios con alta presencia de aves debe ser de ocho kilómetros. En el caso del NAIM las pistas se encuentran a menos de dos kilómetros, lo que aumentaría las probabilidades de accidentes aéreos.<sup>3</sup> Debido a la cercanía del Bordo Poniente, existe la posibilidad de que las parvadas de aves carroñeras que sobrevuelan el área se conviertan en un problema para la aeronavegación, como, por ejemplo, en el aeropuerto Tres de Mayo en Puerto Asís de Putumayo, Colombia. Frente a estos riesgos, la CONAGUA ha decidido de manera subrepticia, detener el flujo de agua hacia Nabor Carrillo, con la esperanza de que las aves ya no utilicen el lugar como destino migratorio.

En relación a la flora local, los defensores del proyecto del aeropuerto afirman que la siembra de más de 250 000 plantas autorizadas por la SEMARNAT, tendrá un impacto positivo en la zona. No obstante, para los biólogos de la UCCS, dicha estrategia es errada, ya que cuatro de las cinco especies, de los géneros *Tamarix* y *Casuarina*, escogidas por la SEMARNAT, son arbustos y pinos de especies exóticas que impactan negativamente en las comunidades bióti-

3 Córdoba-Tapia F., Straffon-Díaz A., Ortiz-Haro G. A., Levy-Gálvez K., Arellano-Aguilar O., Ayala Azcárraga C., Zambrano L., Sánchez-Ochoa D. J. y Acosta-Sinencio S. D. 2015. Análisis del resolutivo SGPA/DGIRA/DG/09965 del proyecto “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S. A. de C. V.” MIA15EM2014V0044. Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental. Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad. México.

cas de la región y, por ello, a mediano y largo plazo, traerían graves problemas para los ecosistemas de la Cuenca de México.

De acuerdo con la Comisión de Áreas Naturales Protegidas, las plantas del género *Tamarix* aumentan la salinidad de los suelos cuando sus hojas caen al suelo, lo que impide el crecimiento de otras especies. También pueden aumentar la propagación de incendios, provocan la desecación de los cuerpos de agua y altera la comunidad biótica, por lo que estas especies están catalogadas como una de las principales amenazas a la flora local. Por otro lado, la *Casuarina equisetifolia* es una especie exótica de Oceanía y el sureste asiático y se le considera una plaga de las zonas húmedas, ya que desplaza a las especies endémicas.

## HIDROLOGÍA

La MIA omite que los terrenos donde se construye el aeropuerto tienen como vocación ser reguladores hidrológicos de la región. El área sirve como un receptor hídrico que disminuye las inundaciones en la zona oriente de la Ciudad de México y funciona para la recarga de mantos freáticos, pero las operaciones cotidianas del aeropuerto requieren que el agua se drene artificialmente, lo que además de costoso resulta ineficiente en términos técnicos. La zona aledaña al Lago de Texcoco se hunde entre veinte y treinta centímetros por año y está enclavada en una parte baja de la Ciudad de México que suele enfrentarse a inundaciones. Se calcula que una gran parte del sitio donde se cimentará la obra se inunda con frecuencia. En la MIA se hace mención de que las inundaciones se evitarían ampliando las capacidades de regulación, pero no se especifica cómo se realizará esto.

Toda la Cuenca de México está enclavada en terrenos cuya característica principal es la de ser fangosos y arcillosos, por lo que cuando no cuentan con agua suficiente, se vuelven frágiles y quebradizos, lo que provoca hundimientos diferenciales. Además del desecamiento, los desmorona-

mientos del suelo pueden verse agravados debido al grosor de las capas constructivas y al peso que las obras añadirían. La infraestructura de una obra del tamaño proyectado para el aeropuerto y las construcciones circundantes, sólo puede profundizar y acelerar los procesos de hundimiento. Igualmente, existe el peligro de que la demanda de agua asociada a las nuevas obras provoque que se entuben los ríos cercanos, lo que agravaría los problemas de recarga de mantos acuíferos, acelerando la desecación y los hundimientos de tierra.

La propia CONAGUA ha realizado estudios que determinan que el Lago de Texcoco no es apto para una obra de esta magnitud. José Luis Luege, quien fuera director del organismo en el sexenio de Calderón, y hoy uno de los principales opositores al aeropuerto, afirma que construir en Texcoco no sólo es más costoso en términos económicos, sino que supone enormes riesgos para las poblaciones vecinas, sobre todo por las inundaciones y hundimientos.

## AEROTRÓPOLIS

El proyecto del NAIM no se limita únicamente a la construcción de pistas y terminales aéreas; también incluye el desarrollo de una zona urbanizable denominada Aerotrópolis y cuya realización implica la multiplicación de los impactos ambientales mencionados. Pese a lo anterior, los efectos de una gran urbanización en la zona han recibido mucho menos atención que la iniciativa de la terminal aérea. Aerotrópolis es, probablemente, el mayor negocio de los grupos políticos y empresariales que defienden este megaproyecto. Se calcula que tendría un valor hasta 20 veces mayor que el del aeropuerto, y hay quienes esperan que las inversiones en bienes raíces puedan ser un negocio para los siguientes cincuenta o setenta años. Aunque no hay una cuantificación precisa, muchos de los terrenos que están alrededor del aeropuerto han sido adquiridos por políticos y empresarios afincados en el Estado de Mé-



xico o pertenecen a grupos relacionados con el Partido Revolucionario Institucional (PRI) como, por ejemplo, la organización Antorcha Campesina. Aerotrópolis contempla la construcción de hoteles, clubes deportivos y de golf, centros comerciales, exclusivos complejos habitacionales y hasta se habla de un parque de diversiones de una franquicia internacional.

Todo esto comprenderá una superficie de 4 341 hectáreas, perteneciente a los municipios de Atenco y Texcoco que, según la publicidad oficial, ofrecerá “oportunidades de desarrollo para bienes raíces comerciales de clase mundial para atender a los viajeros, dada su ubicación estratégica para desarrollos comerciales, parques empresariales y zonas de libre comercio” según la propia MIA. Es decir, habrá de todo: parques empresariales, desarrollos comerciales, vivienda de nivel medio y alto, infraestructura para la logística y el transporte, etc. Lo anterior implica que 180 000 personas estarán habitando la zona de manera cotidiana.

Este enorme proyecto nos recuerda a la urbanización que dio origen a Santa Fe en la zona poniente de la Ciudad de México, en la que la construcción de enormes edificaciones empieza a crear una nueva población que demanda servicios básicos (agua principalmente) que el área no puede satisfacer, lo que intensifica la extracción de recursos en zonas lejanas y produce caos y desabasto en las poblaciones aledañas. Por si esto fuera poco, la zona de Texcoco corresponde a un área no urbanizable y es, para efectos de la legislación, un Área Natural Protegida, por lo que debería haber un estricto control del crecimiento urbano que desalentara los asentamientos humanos exógenos y diera prioridad a las actividades agrícolas.

En las estimaciones de consumo de agua de la MIA se ha omitido deliberadamente el desarrollo de Aerotrópolis, ocultando los problemas de abastecimiento y consumo del agua en la zona; de acuerdo con algunas estimaciones, el megaproyecto demandaría alrededor de 23 millones de metros cúbicos de agua al año solamente para las nuevas urbanizaciones proyectadas.

Tanto el aeropuerto como Aerotrópolis estarán conectados a la Red Municipal de Agua Potable que se encuentra sobreexplotada. En caso de escasez de agua, ¿qué pasará? ¿Se recortará el acceso al aeropuerto, a sus locales comerciales y a los turistas de clase mundial? ¿O el abasto se restringirá a las colonias populares y a la gente humilde que hoy está condenada a vivir con cortes cotidianos del suministro?

La respuesta parece ser obvia: se preferirá que a la población flotante, a los turistas y a los pasajeros no les falte agua en el hotel o en el spa, mientras que los residentes de la zona oriente dejarán de tener agua por semanas. La relación del megaproyecto con los recursos hídricos solamente aumentará la desigualdad social y ambiental, reproduciendo procesos urbanos que han venido ocurriendo en Santa Fe y que ya se han extendido a otras delegaciones de la Ciudad de México.

## DESTRUCCIÓN DE CERROS

La explotación de más de 91 minas de donde se extraerán 36 millones de toneladas de material pétreo (basalto, tepetate, grava, arena y tezontle principalmente), para utilizarlo en la cimentación de los terrenos del aeropuerto, incrementará los problemas ecológicos del entorno. Los cerros de Tlatepeque, Tlaltepec, Tompeatillo, Tezoyo y Tepozayo, se han convertido en los principales lugares de extracción, pero ninguna de las minas abiertas en estos lugares cumple con normas de mitigación básicas como la sustitución de los árboles talados, ni se ha evitado que la extracción de materiales se realice a una distancia de al menos diez metros de las casas.

Existen muchas violaciones a normas y leyes, incluyendo modificaciones al uso de suelo que son simplemente ilegales. Una parte considerable de las violaciones y omisiones son perpetradas por la Procuraduría de Protección al Ambiente del Estado de México, ya que los lugares de

explotación conciernen al ámbito local. Sin embargo, las compañías extractivas pertenecen a empresarios relacionados con el priismo mexiquense y a sindicatos afines a dicho partido, por lo que las demandas han quedado sin respuesta, durmiendo el sueño de los justos en alguna oficina de gobierno.

El problema no solo es de salud pública, también lo es de seguridad. Vecinos de los municipios de Temascalapa, Tezoyuca, Tepetlaoxtoc, Otumba, Teotihuacán, San Martín de las Pirámides, Acolman, Texcoco, Ixtapaluca, Chalco y Nopaltepec han explicado que la explotación de minas de basalto traerá problemas de índole sismológica. También se corren riesgos de desmoronamiento en tiempos de lluvias que podrían sepultar las viviendas que se encuentran en las faldas de los cerros. Las explosiones que se realizan en las minas han dañado las estructuras de las casas como es el caso de San Francisco Tlaltica (Otumba), sin que las compañías cumplan con la obligación de reparar los daños.

## COSTOS E INTERESES

¿Por qué si se insiste en llevar el proyecto en esta zona a pesar de que son conocidos los impactos y riesgos ambientales? Sabemos que el Estado de México ha sido por generaciones un lugar controlado por el PRI y sus caciques locales. El propio Enrique Peña Nieto nació en Atlacomulco, a 170 kilómetros del Lago de Texcoco y hogar de varios políticos mexiquenses. En el 2016, el gobierno federal transfirió 202 hectáreas al gobierno del municipio de Chimalhuacán, bastión priista y lugar de dominio de la organización conocida como Antorcha Campesina.<sup>4</sup> Unas 230 familias de Chimalhuacán, que presentan antiguos títulos de dominio y mapas

4 Paulina Villegas y Elisabeth Malkin. “Los errores del pasado acechan al aeropuerto del futuro de México” en *The New York Times*, 21 de noviembre de 2017. <https://www.nytimes.com/es/2017/11/21/nuevo-aeropuerto-mexico-texcoco-chimalhuacan-enrique-pena-nieto/>

de parcelas que tienen décadas, reclaman la propiedad de los terrenos y piden una compensación justa, pero dichos reclamos son ignorados pues entran en conflicto con las transferencias realizadas a la agrupación priista.

¿Cuáles son los costos de cambiar el aeropuerto de lugar? Se dice que son 100 000 millones pesos los que ya están comprometidos, pero es necesario aclarar que comprometidos no es lo mismo que ejercidos. Si el proyecto se trasladara a un nuevo destino, los costos podrían disminuir y se podría generar un número similar de empleos en otras regiones. La obstinación en construir la nueva terminal en Texcoco implica la realización de obras hidráulicas para evitar inundaciones que alcanza los 16 000 millones pesos. Por otra parte, el Túnel Emisor Oriente, que desaguará esa zona de la ciudad, han tenido un costo hasta el momento de 43 000 millones de pesos y tienen ya cinco años de atraso. Es decir, se han gastado alrededor de 60 000 millones de pesos de dinero público para mantener artificialmente seca una zona lacustre. Es necesario recalcar que Grupo Carso, perteneciente a Carlos Slim, y la constructora Ingenieros Civiles de México (ICA), son los encargados de construir y administrar el Túnel Emisor Oriente y los ganadores de las principales licitaciones del aeropuerto que puede provocar las inundaciones: un círculo vicioso pero redituable.

La construcción del aeropuerto apenas ha comenzado y ya se ha elevado su costo en 50 000 millones de pesos, casi un 30% más del costo inicial y 70% de los contratos han sido adjudicados sin licitación de por medio. En la revisión de la cuenta pública de 2016, la Auditoría Superior de la Federación detectó irregularidades por más de mil millones de pesos en las obras del NAIM. Las auditorías a la administración del proyecto arrojaron que se han cometido irregularidades en pagos a contratistas, servicios sin comprobación, pagos por materiales de obra a precios fuera de mercado y hasta gastos innecesarios en comu-

nicación social.<sup>5</sup> Por si fuera poco, las obras ya cuentan con retrasos de hasta dos años, lo que hace dudar de que se entregue un trabajo de calidad en tiempo y forma. Es desde ya, una obra encarecida y atrasada.

¿No se puede cancelar un proyecto de esta magnitud? Apenas en enero de este año, el presidente de Francia decidió dar marcha atrás al proyecto del aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes en Nantes, el cual llevaba discutiéndose desde los años sesenta. La cancelación del aeropuerto ha traído críticas a Emmanuel Macron; algunos empresarios han afirmado que la cancelación del aeropuerto es la cancelación misma de la democracia en Francia, la negación del Estado de derecho y un freno al desarrollo económico. Los mismos argumentos que surgen alrededor de cualquier megaproyecto, incluido el NAIM. ¿El resultado concreto en Francia? Ninguno: no huyeron los capitales, no se desplomó la bolsa, no se perdió credibilidad en los mercados, ni Macron es calificado de autócrata. Nada de eso, se entiende que simplemente se busca conciliar un modelo de desarrollo con una forma de vivir que busca preservar, para bien de todos, la naturaleza y sus ecosistemas.

Lo expuesto en este artículo deja claro que lo que está en juego alrededor del NAIM es el mantenimiento del *capitalismo de cuates*; los gobernantes y empresarios vinculados a la obra esperan desarrollar el mayor corredor logístico y de servicios del país y la construcción de una nueva ciudad, con la esperanza de obtener grandes ganancias para lo que resta del siglo. Lo anterior queda en evidencia cuando se comprende que el financiamiento del NAIM proviene de una mezcla de fondos públicos y privados que incluye créditos bancarios y la colocación de bonos con los principales fondos de inversión internacionales, como los aportados por el fondo Black Rock. La obra se ha licitado a grandes empresas nacionales y ex-

5 Jenaro Villamil, “Nuevo aeropuerto del peñismo, las seis pistas de la corrupción” en *Proceso*, 27 de marzo de 2018.

tranjeras, algunas de ellas en problemas económicos como ICA. El ecicidio se ha convertido en el lucrativo negocio privado de una élite empresarial y política.

## CONCLUSIONES

En vez de discutir la viabilidad del aeropuerto y la transparencia de contratos en el área del Lago de Texcoco, gobierno y sociedad deberían analizar la viabilidad de restaurar los ecosistemas lacustres del Lago de Texcoco, a través de impulsar proyectos de captación de aguas que nutran los suelos, eviten inundaciones y se puedan reutilizar; de plantación de árboles que ayuden a regular la temperatura de la cada vez más calurosa Ciudad de México y evitar que se sigan destruyendo los cerros circundantes.

Las crisis ecológicas pueden ser producidas por el modelo de desarrollo económico y una perversa planificación urbana. Han escrito sobre este tema Mike Davis, William Cronon, Richard Grove, Ramachandra Guha y otros autores. La pregunta es: ¿de qué lado están nuestros gobernantes? ¿del modelo de especulación inmobiliaria y financiera o de un modelo de sustentabilidad y democracia? No se trata de caprichos políticos sino de producir un desarrollo sustentable. Es generar bienestar y calidad de vida para las mayorías y no solamente de producir ganancias para las élites. Todavía estamos a tiempo de considerar alternativas a la ubicación del NAIM que conlleven menores disrupciones de carácter ambiental.

Desde 1607, cuando el virrey Luis de Velasco le encargó al alemán Heinrich Martin un mecanismo para evitar las inundaciones en la Ciudad de México (las de 1555 y 1629 fueron particularmente graves) el ideal ha sido desecar la ciudad en vez de convivir con su naturaleza lacustre. El desastre ecológico y urbanístico ha quedado patente durante 400 años y seguimos insistiendo con el mismo modelo fracasado. Para Hervé Kempf, periodista de *Le Monde* y especialista en temas ecológicos (incluyendo

la problemática alrededor del aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes), lo anticuado es creer que el desarrollo es solamente la modernización de infraestructuras, algo propio de la década de los sesenta y setenta. Lo verdaderamente moderno es imaginar otras maneras de convivencia que no soslayan la devastación ecológica.