

Restaurar lo vivo
Utopías y distopías para la ciudad del siglo XXI
El aeropuerto de la Ciudad de México
Biodiversidad amenazada y poder ciudadano

Ana Lucía González Ibáñez

Dr. Arq. CTS

Directora del Taller Patrimonio & Metrópoli, México

¿Es posible lanzarnos a la incertidumbre, para desde ahí re-pensar la ciudad del siglo XXI? ¿Olvidarnos de lo que hemos hecho en los últimos 50 años, para reorientar el camino?

Nos enfrentamos sin duda, en nuestra forma de habitar actual, a un tremendo hecho: la violencia sobre nuestros territorios. Esta violencia se manifiesta de numerosas maneras.

La más dramática: la violencia hacia la naturaleza, al medio ambiente, al entorno físico-ambiental; el agotamiento del espacio sobre el cual se van expandiendo nuestras ciudades y sobre ese espacio construido, también la memoria demolida, la dilución de las formas respetuosas de ocuparlo, la transformación de las formas de desplazarse, de esparcirse, entre otras. Con ello violentando las más profundas significaciones que el hombre ha fabricado en sus lugares.

La ciudad es un espacio *per se*, de reflexión y razonamiento porque así nació.

En las distintas etapas de la humanidad, la ciudad ha acentuado su expresión materializada en la arquitectura de diferentes escalas y usos, en espacios abiertos, calles, puentes, en estructuras diversas. Durante largo periodo, el entorno, el contexto fue parte fundamental de la construcción de las ciudades y sus paisajes.

Así y con ese avance hemos recorrido el tiempo hasta llegar a nuestro tan esperado siglo XXI en el cual hemos montado tantas expectativas. Resulta muy extraño el que teniendo tanto camino recorrido y con el arribo de la revolución de la tecnología, no encontremos la solución al desequilibrio y nos encontremos en un afán depredador para el territorio. Extrañas formas.

Aterrizando las ideas en un espacio concreto, la Ciudad de México, nos detendremos a observar y reflexionar sobre un megaproyecto de la administración que concluye: un nuevo aeropuerto en el corazón de una de las grandes civilizaciones, en el lago de Texcoco, proyecto que consideramos como una “violencia del territorio”.

La mirada es desde la historia de la relación entre los antiguos pobladores mesoamericanos y su contexto físico-ritual. Hoy día en ese mismo espacio, con ese proyecto y con una historia de mas de 500 años de ocupación, la relación hombre-naturaleza que los mesoamericanos tuvieron, se pone en riesgo. El sistema que permitió por siglos mantener equilibrios ecológicos en esta gran metrópoli se ve trastocado por el proyecto del aeropuerto que amenaza a las diversas formas de vida y a los modos de habitar, y en consecuencia al futuro de la gran ciudad de México.

Es la intención poner sobre la mesa el tema del patrimonio cultural desde la perspectiva que mira lo indisoluble entre sus expresiones materiales y sus significaciones inmateriales, atravesado por el eje del contexto medioambiental; ello permitirá abrir posibilidades por lo menos alguna rendija entre tantas distopías, a alguna o algunas utopías que den luz para dar continuidad a la ciudad del siglo XXI.

El sustento de estas reflexiones se apoya en autores que han tenido trayectorias destacadas en la defensa de la biodiversidad y los sistemas ecológicos y el medio ambiente. Por ser un tema en estos momentos en debate, los artículos de periódicos o digitales son fuente de referencia, así como los textos relativos a la respuesta que la

función pública y las autoridades competentes han emitido al respecto. Uno de los textos importantes a revisar es el del Senado de la República¹.

Un texto primordial es la Carta sobre Patrimonio Inmaterial, la *Carta de Coatepec* (2014)² del ICOMOS Mexicano (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios), la cual señala la importancia y la urgencia de poner en valor de nuevo la relación entre el patrimonio material (lo edificado, lo urbano, las infraestructuras de servicio, de comunicación, de suministro de energía, de comunicación, etc.) y el patrimonio inmaterial (la serie de significaciones que los seres humanos hemos fabricado alrededor de lo construido; el peso espiritual, simbólico, festivo, mítico entre otros, otorgado a espacios, paisajes, edificaciones, elementos del ecosistema o del hábitat en términos más amplios). Poner de nuevo en valor lo que nuestros ancestros tenían muy claro: la relación equilibrada y simbólica entre el hombre y la naturaleza.

La *Carta de Coatepec* fue el documento fundacional del Comité Científico de Patrimonio Inmaterial del mismo organismo, del cual quien suscribe fue fundadora a la par de cuatro colegas integrantes del Icomos Mexicano.

Víctor Toledo Manzur (1939), actual secretario de SEMARNAT (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) del Gobierno Mexicano, es uno de los autores primordiales; es un destacado e importante científico social y precursor de posturas innovadoras en su tiempo frente a lo que se ha denominado ecología política y patrimonio biocultural.

El enfoque y el abordaje es desde lo cualitativo. En estos temas, el enfoque cuantitativo nos apoya en todo lo que hay que sistematizar como experiencia. Pero la

¹ Alejandro ENCINAS, *El nuevo aeropuerto de la ciudad de México. Política, negocios y poder*, 2ª edición, México, 2015, Comisión de Biblioteca y Asuntos editoriales, Senado de la República LXIII Legislatura.

² ICOMOS MEXICANO, *Carta de Coatepec*, consultado el 23 de febrero de 2019, https://www.google.com/search?q=carta+de+coatepec+icomos+mexicano&safe=active&rlz=1C5CHFA_enMX801MX802&sxsrf=ACYBGNSA8tpcuZozjP-ZB48L41xtly1yJg:1567809445559&source=lnms&sa=X&ved=0ahUKEwiLxcoob3kAhUFDKwKHfMoBCgQ_AUIDCgA&biw=1366&bih=584&dpr=1.

riqueza para la reflexión vendrá desde la postura humanista, empírica, la cual facilita un acercamiento que permita ubicar las causas más profundas del tema a presentar³.

Las partes del caos: territorio agotado, agua, población, migración, diversidad

La propuesta de este artículo se escribe después de la toma de posesión del Presidente electo en aquel momento, Andrés Manuel López Obrador, y se tuvo que reacomodar y adecuar, dado que una de las primeras acciones que tomó el Presidente fue hacer una consulta sobre la decisión de los ciudadanos de si queríamos o no la construcción del nuevo aeropuerto.

El aeropuerto y su polémica tienen origen en el lugar de ocupación de éste en un área del lago de Texcoco, el Lago artificial Nabor Carrillo⁴.

Este cuerpo de agua que fue parte de un proyecto para el rescate del lago de Texcoco hace más de 30 años, tiene una extensión de 1000 hectáreas y tiene una capacidad de almacenar 36 millones de metros cúbicos de agua⁵, además de ser el hábitat del mayor número de aves migratorias en invierno en la cuenca.

Entre los documentos de impacto ambiental, El Dictamen para el aeropuerto firmado por el Dr. Fernando Córdova Tapia, (UNAM-UCSC) señala lo siguiente:

Lago Nabor Carrillo. De acuerdo con la información presentada por CONAGUA, la intención es que el Lago Nabor Carrillo, que

³ Daniel HIERNAUX, “Geografía objetiva versus geografía sensible: trayectorias divergentes de la geografía humana en el siglo XX”, *Revista da ANPEGE*, 4, p. 29-45, consultado el 2 de septiembre de 2019,

https://www.researchgate.net/publication/296196659_GEOGRAFIA_OBJETIVA_VERSUS_GEOGRAFIA_SENSIBLE_TRAYECTORIAS_DIVERGENTES_DE_LA_GEOGRAFIA_HUMANA_EN_EL_SIGLO_XX.

⁴ Explicación sencilla de los riesgos de construir el aeropuerto en el Lago Nabor Carrillo. Circuló en redes en ocasión de la consulta del 28 de octubre del 2018, consultado el 5 de septiembre de 2019,

[Etiqueta #YoPrefiero el Lago #Vota25a28de octubre](https://twitter.com/hashtag/VOTA25a28OCT?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetemb)

https://twitter.com/hashtag/VOTA25a28OCT?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetemb&ed%7Ctwterm%5E1054102170960707584&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.nacion321.com%2Fciudadanos%2Ffotos-asi-era-y-asi-se-ve-ahora-el-lago-de-texcoco.

⁵ [REGENERACION.MX](https://regeneracion.mx), consultado el 5 de septiembre de 2019, <https://regeneracion.mx/piden-se-detenga-vaciado-de-lago-nabor-carrillo-por-nuevo-aeropuerto/>.

actualmente es un cuerpo de agua permanente y con buena calidad del agua, se convierta en una laguna de regulación. Esta transformación implica no sólo la desecación del lago sino la incorporación de aguas residuales. La intención de esta transformación es aumentar la capacidad de regulación para apenas alcanzar los requerimientos mínimos de seguridad. La única forma de compensar la pérdida del Lago Nabor Carrillo sería la creación de un nuevo cuerpo de agua de dimensiones similares (1,000 hectáreas), que se encuentre ubicado en la zona baja y oriente de la cuenca en donde sus servicios ecosistémicos sean muy valiosos (suministro de agua, regulación de temperatura, captador de dióxido de carbono, belleza paisajística, hábitat de especies endémicas y migratorias, reservorio de agua, entre otros) y que además se encuentre a más de ocho kilómetros de distancia del aeropuerto. Esta combinación de características es imposible de encontrar en el Valle de México. Por lo tanto, la pérdida del Lago Nabor Carrillo generaría un severo daño ambiental irreversible e incompensable⁶.

Es importante tomar en cuenta las reflexiones que se han dado a lo largo de esta “veintena” del siglo XXI, porque nos permiten ubicarnos en la emergencia de resolver nuestro gran reto del siglo: volver a conciliarnos con el medioambiente natural en el que hemos edificado nuestras ciudades. Recuperar el vínculo perdido.

Víctor Toledo, actual Secretario de Medio Ambiente (SEMARNAT), activo y respetado intelectual y académico formador de generaciones en la Eco-política⁷, ha

⁶ Fernando CORDOVA TAPIA, in *Aristegui Noticias.com*, consultado el 3 de septiembre de 2019, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Dictamen-Ambiental-NAICM-Fernando-C%C3%B3rdova-Tapia.pdf>. Y en portal de Aristegui Noticias, consultado el 03 de septiembre de 2019, <https://aristeginoticias.com/1708/mexico/consulta-aqui-todos-los-documentos-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>.

⁷ Víctor M. TOLEDO, perfil UNAM IIES (Instituto de Investigaciones en Ecosistemas y sustentabilidad. Líneas de Investigación: Etnoecología y patrimonio biocultural, Ecología política y Sustentabilidad), consultado el 10 de septiembre de 2019,

escrito y hablado durante décadas de las catástrofes y los desafíos de nuestras ciudades contemporáneas y señala, a la ocasión del sismo de la Ciudad de México en septiembre de 2017:

La CDMX se encuentra ante un punto de quiebre, frente a un dilema supremo entre colapso o sustentabilidad. Seguirlo negando es un acto notable de estupidez [...]. Detener ya la tendencia hacia el colapso debe ser obra de la organización y movilización colectivas, pero también de acciones puntuales a escala de hogares, edificios, barrios y colonias. En suma, el urgente rescate de Ciudad de México será ciudadano, ecológico, solidario y autogestionado o no será⁸.

La fragilidad en la que se encuentra la Ciudad de México, es muy grave⁹, y la acción colectiva, desde la toma de conciencia de que ésa es nuestra realidad, debe ser prioritaria en las acciones que debemos tomar los ciudadanos y autoridades.

Entrado el nuevo Gobierno, al frente Andrés Manuel López Obrador, se llevó a cabo una consulta ciudadana para conocer y decidir si queríamos o no el Aeropuerto en Texcoco.

La consulta en sí fue un motivo de gran polémica entre la población pues la información manejada en las redes que influyó mucho en la opinión pública, y trajo consigo la polarización de la misma. No podemos olvidar que a pesar de haber ganado con el 53% de los votos, la embestida de los partidos perdedores y sobre todo de la derecha se ha entronizado increíblemente, y al no estar acostumbrados a informarnos antes de opinar, el resultado fue una ola tremenda de opiniones encontradas que no ayudaron a ver con toda la claridad necesaria el verdadero problema que tiene la construcción del aeropuerto en Texcoco.

<https://www.iies.unam.mx/investigacion/perfiles-investigadores/victor-m-toledo/>.

⁸ V. M. TOLEDO, “¡Poder ciudadano! Lo que el sismo nos dejó”, *La Jornada*, octubre 2018, consultado el 25 de agosto de 2019, <https://www.jornada.com.mx/2017/09/26/opinion/028a2pol>.

⁹ ATLAS DE RIESGO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, consultado el 25 de septiembre de 2019, <http://www.atlas.cdmx.gob.mx/>.

Si bien es cierto también que la consulta no cumplió con los requisitos precisos para ser validada por toda la población, lo medular del asunto es el riesgo inminente que el territorio puede tener por la construcción del aeropuerto. Por ello no me detendré en el asunto de la controversia de la consulta, que es un asunto de juego político, sino en lo verdaderamente importante en esta comunicación que es el agotamiento y la destrucción del territorio. La defensa de un espacio violentado, del ecosistema en riesgo es la plataforma política desde donde queremos movernos.

Las mega-ciudades del siglo XXI requieren de infinitos modos y medios para funcionar. Es vital, sobre todo, atender el tema de la sostenibilidad del entorno físico ambiental y social, pues de no ser así el colapso anunciado tal vez sea mucho más rápido, catastrófico e irreversible¹⁰.

La falta de agua es uno de los factores más tremendos con los que nos enfrentamos señala el Dictamen de impacto ambiental ya citado, que la ciudad de México:

[...] está catalogada internacionalmente como una de las ciudades con mayor riesgo de quedarse sin agua potable. [...] la construcción de un aeropuerto sobre el ex-lago de Texcoco es incompatible con una visión que busque atender los problemas de fondo en términos de manejo y aprovechamiento del agua en la cuenca¹¹.

El pasado diciembre de 2018, tuvimos casi una semana sin “el vital líquido”, pues se tuvieron que hacer obras de mantenimiento de la red que alimenta a la ciudad. El tema a destacar no son las obras de mantenimiento o si fueron adecuadas o no, sino enfrentar el hecho de que no tuvimos el agua, y había que organizarse para cambiar hábitos, generar conciencia de lo que significaría no tener agua durante esos días. Ello

¹⁰ ONU-HÁBITAT, “Las ciudades son hoy más vulnerables a los desastres naturales”, consultado el 04 de abril de 2019, <https://news.un.org/es/audio/2015/03/1408581>.

¹¹ McDONALD *et al.*, “Water on an Urban Planet: Urbanization and the Reach of Urban Water Infrastructure. Global Environmental Change”, consultado el 11 de septiembre de 2019, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Dictamen-Ambiental-NAICM-Fernando-C%C3%B3rdova-Tapia.pdf>. Y en portal de Aristegui Noticias, consultado el 11 de septiembre de 2019, <https://aristeguinoticias.com/1708/mexico/consulta-aqui-todos-los-documentos-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>.

también permitió corroborar que no podemos abordar la solución de este problema desde una orden de autoridad, sino que esto es un problema a resolver colectivamente. El dispendio del agua, pero sobre todo el mal uso que hemos hecho de la distribución y consumo, las obras de extracción y la contaminación para abastecer las ciudades, han acabado con ríos, manantiales, lagos, humedales, veneros... Los veneros que formaron parte de los asentamientos urbanos fueron absorbidos y contaminados, ésta es una forma de violencia que pareciera no ocupar un lugar en la mirada de nosotros los ciudadanos, pero sobre todo de los tomadores de decisiones; esa forma de violencia es percibida únicamente por los grupos de expertos o muy especializados.

La sobrepoblación, pero particularmente la mala distribución en el espacio ha generado los desafíos que hoy día tenemos, frente a la gran expansión de las ciudades y desde luego la necesidad de la creación de infraestructuras de todo orden; las de transporte, como los aeropuertos, son implacables con el espacio en el que se establecen, pues, requieren de transformaciones sobre el medio físico en muchas ocasiones devastadoras¹². Agotamiento de las tierras para dejarlas inutilizadas y como consecuencia una serie de impactos en las diferentes categorías de contaminación muy difíciles de manejar y de gestionar.

El devenir del caos en las mega ciudades, en el ámbito internacional, enfoca su posibilidad de resolverlo desde la sostenibilidad. Ello ha sido tratado en numerosos foros, de diversas naturalezas; así nace la *Agenda 2030 de Sostenibilidad*, signada por México, la cual ha sido un paraguas importante para atender el tema.

De los temas que aborda la *Agenda*, nuestro país ha hecho su propia agenda y el agua, la protección a la diversidad de las especies, la preservación de los ecosistemas son ejes prioritarios.

¹² Bernardo SÁNCHEZ PAVÓN, *Servicios Aeroportuarios, Servicio Público e Iniciativa privada*, Santiago de Chile, 2011, CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, consultado el 29 de agosto de 2019, https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6356/1/S1100093_es.pdf.

Por mencionar solo unos datos importantes, tenemos que la agenda mexicana reporta que en 2015:

[...] el costo ambiental de la degradación de los ecosistemas y el agotamiento de los recursos representó 5% del PIB (INEGI, 2016). La degradación de las tierras se manifiesta con un 70% de la tierra para la agricultura, ganadería y bosques cultivados. El 92.4% de las tierras secas del país presenta procesos de desertificación en diferentes grados y el 66% de los pastizales presenta procesos de degradación de suelos¹³.

Para ello, las metas que el gobierno mexicano se ha planteado para mitigar estos impactos priorizan el restablecimiento y el uso sostenible “de los ecosistemas terrestres y los ecosistemas interiores de agua dulce y sus servicios, en particular los bosques, los humedales, las montañas y las zonas áridas, en consonancia con las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos internacionales”¹⁴.

Entonces, si estas metas fueron planteadas y acordadas, ¿cómo es que se compromete un territorio como el lago de Texcoco para un aeropuerto de sendas magnitudes, con impactos ambientales descomunales?

Las razones son evidentes, pero se escondieron de manera tramposa y fueron reveladas a inicios de enero de 2019. Víctor Toledo ya lo había anticipado en el artículo antes mencionado:

El mecanismo es el mismo: el Estado corrupto permite o tolera proyectos del capital voraz violando normas, leyes y disposiciones legales incluso de carácter internacional (como el derecho a la consulta de las comunidades donde se realizan los proyectos) en aras

¹³ GOBIERNO DE MÉXICO, *Estrategia Nacional para la puesta en marcha de la Agenda 2030. Objetivos de desarrollo Sostenible*, enero de 2019, consultado el 14 de marzo de 2019, <http://agenda2030.mx/#/home>.

¹⁴ *Ibid.*

de la ganancia de las empresas y corporaciones, sacrificando a la naturaleza y a la sociedad¹⁵.

Para conocer los negocios alrededor del nuevo aeropuerto el Senado de la República publicó un estudio muy detallado al respecto y que se puede encontrar en el texto editado por segunda vez en 2015: *El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Política, negocios y poder*, del Ex-Senador Alejandro Encinas¹⁶.

Una última reflexión que aporta un ingrediente más a la definición del caos que nos conduce al colapso multicitado, se posiciona en la vida contemporánea regida por el uso de la tecnología en nuestra vida cotidiana. William J. Mitchel, autor norteamericano, escribe en 1999 un texto que titula: *E-TOPÍA* en el cual se abordan las posibles vías para transitar la ciudad del siglo XXI, con esperanza y señala lo siguiente:

[...] [en] la ciudad del siglo XXI, por tanto, la condición de la urbanidad civilizada se puede basar menos en el aumento del consumo de los recursos escasos y más en su gestión inteligente.

Descubriremos cada vez más que podemos adaptar más los lugares existentes a las nuevas necesidades conectando de nuevo equipamiento, modificando la informática y reorganizando las conexiones de red sin necesidad de demoler las estructuras físicas y construir otras nuevas¹⁷.

La cita anterior es el escenario en el que vivimos hoy cada vez con mayor frecuencia: las reuniones por *Skype* que nos ahorran los traslados en un contexto de tremenda congestión de tránsito así como las videoconferencias o las reuniones en

¹⁵ V. M. TOLEDO, *op. cit.*

¹⁶ Alejandro ENCINAS, *Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Política, negocios y poder*, Senado de la República, consultado el 14 de marzo de 2019, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/El-Nuevo-Aeropuerto-Internacional-de-la-Ciudad-de-M%C3%A9xico-Pol%C3%ADtica-Negocios-y-Poder-2da.-Edici%C3%B3n-2015-Alejandro-Encinas.pdf>.

¹⁷ William J. MITCHEL, *E-TOPÍA. Vida urbana, Jim, Pero no la que nosotros conocemos*, (2001), Barcelona, Gustavo Gili, p. 164.

streaming, que nos permiten acceder al conocimiento desde distintas partes del mundo, pudiendo contribuir a la discusión de igual manera.

Nada suple al contacto humano y cercano, pero la tecnología tendrá que hacer su parte ayudando a encontrar las soluciones inmediatas en un verdadero plan de mitigación de este deterioro, que dirijan la estrategia para recuperar la sanidad de nuestros ecosistemas tan vulnerados.

En este contexto, de nuevo la pregunta: ¿cómo fue posible siquiera pensar en otro aeropuerto en un sitio que los expertos determinaron como inviable?

La relación con la naturaleza. Las opiniones expertas para defender contra la violencia del territorio

Numerosos foros de toda índole, expertos, universidades, encuentros, organizaciones no gubernamentales, organizaciones ciudadanas y publicaciones en todos los medios se pronunciaron con diferentes perspectivas respecto a la no conveniencia de construir el aeropuerto¹⁸.

Difícil plasmarlas en este artículo, pero es importante destacar algunas voces que fueron muy claras para hablar de las implicaciones socio ambientales y territoriales en la construcción del mismo.

En diversos medios se estuvieron entrevistando, reseñando, analizando todos los peligros, riesgos, incongruencias con respecto al proyecto lanzado por el expresidente Peña Nieto en 2014.

El diario *El País* fue muy interesante ya que hacía énfasis en cómo el Gobierno de la República lo había “vendido”: la primera terminal aérea aspiraba a tener la

¹⁸ Consultados el 31 de agosto de 2019,
<https://aristeginoticias.com/2310/mexico/lago-si-aeropuerto-tambien-es-posible-articulo/>.
<https://obrasweb.mx/infraestructura/2019/06/12/orden-de-conservar-el-naim-se-da-cuando-alistan-obra-en-el-lago-nabor-carrillo>.
<https://www.eluniversal.com.mx/columna/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/confirman-destruccion-del-lago-nabor-carrillo>.

certificación LEED platino que es la máxima distinción en eficiencia. Cuanta ironía. Pero desde luego había que justificar los 13.000 millones de dólares.

El periódico señalaba que a un 15% del avance de la obra, ya había realizado un grave daño ambiental, lo cual también había ya señalado, advertido y denunciado el Dr. Fernando Córdova de la UNAM a quien hemos citado ya. Estos daños se refieren a la destrucción del refugio ambiental de aves migratorias, del desgajamiento de por lo menos una decena de montañas del Estado de México y lo que para este trabajo nos ocupa: la alteración del milenario paisaje de la ciudad de los Dioses: Teotihuacán¹⁹.

El Lago Nabor Carrillo, que fue el último resquicio de los lagos que conformaron la región del lago de Texcoco, tiene una capacidad de 36 millones de metros cúbicos de agua y una superficie de 917 hectáreas, con una profundidad media de 2.3 metros. En esta superficie es donde se pretendía y se iniciaron los trabajos para instalar el Nuevo Aeropuerto.

La historia nos llena de experiencias y datos desde la fundación de México-Tenochtitlán, con trabajos de adaptación; pero también de la Gran Ciudad de México de la Nueva España, construida sobre la desecación de los lagos, en busca de futuro, haciendo a un lado el porvenir. La reflexión que hace Alejandro Hernández Gálvez, (editor de la Revista *Arquine*, especializada en Arquitectura y Ciudad), viene a cuento; pues, lo refiere al “proyecto moderno” y señala:

El *proyecto* moderno no sólo no coincide sino que muchas veces choca con el *porvenir* y aquí habría que recurrir a la etimología de la palabra proyecto: lo que se lanza hacia adelante y, por tanto, lo que se lanza desde atrás, desde el pasado, hacia adelante. El *proyecto* del *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, NAICM, es un claro ejemplo de esta paradoja²⁰.

¹⁹ Teresa DE MIGUEL y Óscar GUERRERO, *El oscuro legado del nuevo aeropuerto*, in *El País*, 2018, consultado el 14 de agosto de 2019, <https://elpais.com/especiales/2018/nuevo-aeropuerto-mexico/>.

²⁰ Alejandro HERNÁNDEZ GÁLVEZ, *Aeropuerto en vez de Lago: condenados a ser modernos*, in Revista *Arquine*, enero de 2019, consultado el 9 de abril de 2019, <https://www.arquine.com/aeropuerto-en-vez-de-lago/>.

“No hay forma de compensar un impacto de ese tamaño al destruir completamente un ecosistema que es el mayor refugio de aves migratorias del centro del país”, dice Fernando Córdova Tapia (UNAM); afirma que no hay otro hábitat capaz de acoger a esas aves. “Al no tener refugio ni lugar de anidación, muchas morirán muriendo”²¹.

Pero además Córdova Tapia hace hincapié en lo que ha sido evidente y una constante en las políticas y decisiones en nuestro país, “irreflexiva visión de que la naturaleza representa el obstáculo a vencer para la generación de desarrollo”²².

Durante el siglo XX se comenzó a secar ese cuerpo de agua que en los años 60-70s fue un símbolo que llevaría a los trabajos de recuperación del lago de Texcoco. Se realizó un proyecto en aquel momento, llevado a cabo por un grupo de investigadores de la UNAM y encabezado por el Ing. Nabor Carrillo, de quien lleva su nombre el lago. En 1971 se aprobó el *Plan Lago de Texcoco* y según un boletín de la Sociedad Geológica Mexicana en 2015, “la existencia y operación del Lago Nabor Carrillo desde 1985 es una demostración de que es posible regenerar la Zona Federal del Lago de Texcoco mediante un sistema de lagos”²³.

Desde todas las perspectivas se presentó lo incongruente y catastrófico que era construir el Aeropuerto en Texcoco. Éste ocuparía prácticamente la mitad de los destinados al lago como señala el artículo de *Arquine*, y sería inviable tanto por su poca capacidad de resistencia del suelo como “por las repercusiones ecológicas en el lago mismo”²⁴.

Y no hemos hablado de lo que significa para los habitantes alrededor de este lugar, quienes son los que moran [en] y demoran el territorio, para quienes ese espacio es su hábitat y lo ha sido para sus antecesores y que representa además de lo fundamental de su lugar de vida, un cúmulo de memoria, de significaciones y de códigos que no

²¹ Fernando CÓRDOVA TAPIA, *El impacto ambiental del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, in *Nexos*, diciembre de 2018, consultado el 29 de agosto de 2019, <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2035>.

²² *Ibid.*

²³ A. HERNÁNDEZ GÁLVEZ, *op. cit.*

²⁴ *Ibid.*

solamente pertenecen a su historia reciente, sino que pertenecen a lo que llamamos nuestro patrimonio cultural.

Aquí me gustaría introducir los temas del paisaje, el paisaje histórico urbano y lo que Sébastien Morot ha trabajado desde hace más de diez años *Vision de l'épaisseur; le Suburbanisme et l'art de la mémoire*. Lo tomo como referencia para hablar de las significaciones escondidas de violencia, que se esconden bajo los “grandes proyectos” de desarrollo urbano que apuestan al futuro y al “desarrollo innovador y competitivo” que proponen los gobiernos en este caso de la República Mexicana.

Volviendo a Alejandro Hernández Gálvez, “NAICM no es el gran proyecto que se anuncia con bombo y platillo, sino más bien un gran centro de negocios y de intereses perversos enfocado en explotar la tremenda plusvalía de los terrenos federales cercanos”²⁵.

¿Qué había antes?

La gran México-Tenochtitlán, urbe establecida en el lago de Texcoco en 1421, fue la última de los grandes desarrollos metropolitanos antes de la llegada de Cortés. Teotihuacán, 450 años antes, había sido uno de los más grandes ejemplos de desarrollo urbano.

Si hablamos de lo que las civilizaciones anteriores construyeron, podemos ver lo que produjo la relación entre el hombre y su medio ambiente, con la naturaleza. No existía ninguna separación entre ambos. Su relación fue cargada de ritos, mitos y ello fue lo que generó extraordinarios sitios monumentos y elementos que hoy les hemos denominado patrimonio de la humanidad.

Acotemos aún más esta imagen que evoco, refiriéndonos a las ciudades mesoamericanas que aparecieron, se desarrollaron y se consolidaron en nuestro territorio, para poder ejemplificar.

²⁵ A. HERNÁNDEZ GÁLVEZ, *op. cit.*

El Tajín, Teotihuacán, Uxmal, Chichén, Teuchitlán, Ihuatzio, Tzintzunzan, Palenque, Monte Albán. Y en su etapa muy primigenia, La Venta, San Lorenzo y Tres Zapotes, cuna de la civilización olmeca. Sólo pensemos en estas ciudades y cómo ocuparon el territorio.

Teotihuacán, hacia el 450 D.C. contaba con una población impensable para esos tiempos: entre 85 y 100 mil habitantes, datos de exploraciones de los años 90. Sin embargo, en recientes investigaciones, se afirma que esta ciudad tuvo entre 40 mil y 200 mil habitantes²⁶. Estaba perfectamente estructurada, con una especializada y eficaz infraestructura para el abasto y desecho del agua. La accesibilidad entre el centro ceremonial y los centros habitacionales perfectamente resueltos, amén de la organización y especialización para soportar a los visitantes en tiempos de celebraciones. Su paisaje construido se fusiona con el paisaje de los cerros que la rodean. Esa gran ciudad de los dioses, se nos devela y revela cuando la recorremos, en su esplendorosa relación con la naturaleza. Recordemos que fue trazada con el eje del norte astronómico.

Por otro lado, habría que notar que estos centros mesoamericanos que menciono fueron el centro de una gran diversidad en su amplio sentido, diversidad en lo cultural y en lo étnico. Su sentido de intercambio, por medio del comercio, nos da testimonio de ello. Lo que estos sitios nos legaron, es uno de los grandes desafíos para nuestras ciudades contemporáneas.

La migración fue un factor determinante también, en el desarrollo de esas civilizaciones, y hoy resulta ser un problema tremendo en nuestras ciudades-metrópolis que han generado índices de violencia descomunales...

La tecnología que para esos pueblos no fue ningún obstáculo, hoy día, con lo extraordinario de su potencial pues ha roto las barreras de espacio y tiempo pareciera que nos devora en el sinsentido de la ruptura de nosotros con nuestro

²⁶ Linda MANZANILLA, “El Estado teotihuacano”, *Arqueología mexicana* 32 (julio-agosto 1998), consultado el 27 de septiembre de 2019, <https://arqueologiamexicana.mx/mexico-antiguo/el-estado-teotihuacano>.

medio ambiente, con su agotamiento, con la muerte de las especies, con la transformación transgénica de las semillas para satisfacer los bolsillos de las bolsas de valores del mundo, olvidándose que sin los recursos y la diversidad de las especies, no somos ni seremos el planeta que hemos sido hasta ahora. El agua (recurso fundamental, hoy agotado, en nuestras civilizaciones mesoamericanas) era el elemento fundamental para el desarrollo de la vida ritual, ceremonial, cotidiana, en ese orden.

Ciertamente no podemos comparar la población y sus necesidades con las del siglo XXI. El centro del país, con la zona metropolitana, se desborda y los problemas de densificación, desarrollo inmobiliario voraz, carencia de agua, transporte, movilidad y accesibilidad han tornado nuestros espacios en escenarios de violencia muy dolorosa.

Lo que fue el territorio mexicano durante los siglos X A.C al siglo XV D.C., hoy, no tiene referencia alguna, mas allá que las piezas y relatos que se exhiben en un museo, o en muchos museos, como trofeos, pero no como lecciones aprendidas para poder manejar hoy los desafíos territoriales que la ciudad contemporánea nos implica.

¿Qué perdemos, que está en riesgo desde el punto de vista de la memoria en su mayor acepción? Perdemos nuestra conexión con lo que hemos sido hasta ahora y cómo nos hemos transformado. Perdemos la capacidad de aprender cómo resolver los grandes desafíos con la ayuda de la historia. No es un asunto de nostalgia.

La historia nos ha contado nuestro propio modo de estar en el mundo a través del paisaje. El paisaje que nos ha permitido reconocernos. Señala Sébastien Morot que los antiguos utilizaban el paisaje como “el arte de la memoria”; resulta muy interesante pues lo que generaba eran esos vínculos con nuestras significaciones. Es en esta dimensión que Morot apela a su concepto que llama “el espesor de las situaciones construidas” y le da a la arquitectura y al urbanismo la categoría de “las nuevas artes de la memoria” y señala:

[...] en ellas (arquitectura y urbanismo) reside el problema afrontado por Freud, de nuestra capacidad para representarnos localmente el

espesor memorial de las ciudades y del territorio, no sólo *in situ*, sino también y tal vez en primera instancia *in visu*²⁷.

Desde la disciplina de la Conservación del Patrimonio, hablar de paisaje hoy día también refiere a este “espesor de la memoria” y se traduce en una serie de conceptos e incluso metodologías para poner en valor la urgencia de preservarlos. En 2007, el ICOMOS (Consejo Internacional de monumentos y sitios) empezó una discusión sobre el concepto de *Paisaje Histórico Urbano* que fue consensuada y trabajada durante mucho tiempo hasta que se logró tener una carta y recomendación por la Unesco (2011) que nos diera la definición, la cual señala:

Se entiende por paisaje urbano histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico.

Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad²⁸.

Tanto las reflexiones de Morot como las definiciones técnicas de un organismo como las del ICOMOS nos ponen frente a lo que se quiere comunicar en este trabajo:

²⁷ Sébastien MOROT, *Suburbanismo y el arte de la memoria*, Barcelona, Gustavo Gili, 2006, p. 60.

²⁸ ICOMOS-UNESCO, *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones*, diciembre de 2019, consultado el 15 de abril de 2019, http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html.

la importancia definitiva que tiene el territorio y su paisaje en la relación afectiva que los humanos tenemos con la naturaleza. La cosmogonía que se genera alrededor de ese vínculo y que permite generar la riqueza cultural de la cual los humanos nos preciamos de haberla construido.

“Dispondremos algún día de nuevos mapas que nos permitan orientarnos en el espesor de las situaciones construidas no sólo en la infradelgadez de su superficie?”²⁹ y Morot hace referencia a “*la psicogeografía*” que en la Internacional Situacionista: “es el estudio de los efectos precisos del medio geográfico, conscientemente ordenado o no, actuando directamente sobre el comportamiento afectivo de los individuos”³⁰.

El lago de Texcoco para los habitantes del Valle de México representa un gran legado de significaciones. Una gran lección de “gestión del territorio” y respeto a la naturaleza, que hicieron los antiguos pobladores prehispánicos y coloniales. Ello fue lo que llevó a personajes como Nabor Carrillo a proponer su estudio mencionado para recuperarlo en la tercera parte del siglo XX.

Estas reflexiones se añaden a la contundente argumentación de los técnicos para decir no al aeropuerto, sí al lago de Texcoco.

Lo que estamos salvaguardando es el Paisaje de nuestra Memoria.

Reflexiones finales. ¿Tenemos remedio?

El referirme al patrimonio cultural no es para hablar de un concepto en abstracto, sino de un elemento que utilizando la memoria nos da pistas, nos resignifica el trayecto transitado por este planeta y nos da lecciones para buscar respuestas.

Por ello recurro a Víctor Toledo, que me ha dado mucha luz en los últimos años, quien habla, junto con otros pensadores Narciso Barrera Bassols, Eckart Boege entre otros, de los conceptos de “patrimonio biocultural” y “memoria biocultural”.

Lo biocultural es un nuevo paradigma y desde ahí, en estas líneas finales, quisiera hacer mi propuesta de utopía para la ciudad y los territorios del siglo XXI. Si nos

²⁹ S. MOROT, *op. cit.*, p. 60.

³⁰ *Ibid.*

posicionamos desde lo que Edgar Morin viene insistiendo que es el pensamiento complejo, aquél que no separa sino que articula; aquél que ve que el todo es más allá que la suma de sus partes; aquél que habla de los antagónicos que pueden coincidir con un vehículo de articulación, será más difícil caminar hacia lo que nos hemos imaginado como siglo XXI.

Tenemos que admitir y asumir que estamos frente a un cambio civilizatorio y eso es extraordinario. Por ello regreso al paradigma de lo biocultural, que con el ejemplo que se ha expuesto en este trabajo, resulta una vía alternativa con muchas posibilidades para construir la utopía.

El nuevo paradigma biocultural señala Toledo , está impulsando una idea nueva: no separar el estudio y la conservación de la biodiversidad del estudio y la conservación de las culturas. No podemos seguir por caminos separados... En esta innovadora experiencia de campo es conjuntar el interés biológico y ecológico con el interés antropológico o etnológico³¹.

Y también insiste en que la principal causa de nuestro desequilibrio ecológico global es el “*Homo industrialis* que con sus mecanismos sólo busca la concentración y la acumulación del capital”.

La indisolubilidad entre lo material y lo inmaterial, entre natura y cultura, entre el hombre y su medio ambiente lo ejemplifica en casos de estudio como el de Yucatán en donde se tienen registradas entre 2.200 y 2.400 especies de plantas vasculares en donde el 80% tienen nombre y uso. Ello es así pues tenemos que tomar en cuenta que los Mayas habitan la península desde hace tres mil años. Por lo tanto, se pregunta y nosotros adoptamos esa pregunta: “¿Se puede separar la cultura local del universo vivo?”³².

³¹ V. M. TOLEDO, *El paradigma biocultural: crisis ecológica, modernidad y culturas tradicionales*, p. 55, enero de 2019, consultado el 28 de abril de 2019, <https://www.redalyc.org/pdf/4557/455745075004.pdf>.

³² *Ibid.*

Cualquier evento desde esta perspectiva, que vulnere el equilibrio ecológico de nuestro hábitat, es violencia. Y para mitigarla y desaparecerla la tendremos que abordar desde nuevos paradigmas. Los que hemos utilizado hasta ahora se agotaron y nos llevaron a la crisis socio-medioambiental que estamos viviendo.

A esta crisis civilizatoria de la que habla Toledo como muchos otros.

Tomar la decisión de trasladar la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a la base aérea de Santa Lucía que ciertamente desde mi opinión no es el perfectamente adecuado, es un paso a la construcción de esos nuevos paradigmas que necesitamos. No es una tarea que se hará con la característica de lo instantáneo como la tecnología nos está acostumbrando. Aquí es donde se puede conectar con lo que Sébastien Morot también propone y lo expone en 2017 en el cierre de una conferencia, en el marco de la “Journée d’Étude Bernardo Secchi” en Lausanne, Suiza, “*De l’art de la Mémoire à l’art de la Patience*”³³. Necesitamos cultivar el “arte de la Paciencia”, para poder tejer todos los hilos que nos presentan los desafíos de nuestro planeta en el siglo XXI.

Ciertamente el de la defensa y la preservación del territorio, su paisaje, la ecología y su vínculo con las culturas milenarias y las actuales, a través de la conformación de nuevos paradigmas, será un camino a seguir. Utópico. Pero al fin y al cabo un camino que nos permitirá que se revelen unas nuevas significaciones de la civilización del siglo XXI. El “poder ciudadano” informado, consciente, responsable y comprometido, es una herramienta.

Retomando la pregunta inicial para este artículo: ¿es posible lanzarnos a la incertidumbre, para desde ahí re-pensar la ciudad del siglo XXI? Con estas propuestas, el atrevimiento es decir “Sí”:

Los lugares físicos y los virtuales funcionarán de forma interdependiente y en general, se complementarán mutuamente

³³ Sébastien MOROT, “*De l’art de la mémoire à l’art de la patience*”, in “Journée d’étude Bernardo Secchi”, 20 de septiembre de 2017, consultado el 13 de abril de 2019, <https://portal.klewel.com/watch/webcast/journee-etude-bernardo-secchi-2017/talk/17>.

dentro de un modelo de vida urbana transformado... Algunas veces utilizaremos la red para no tener que ir a algún sitio; pero en otras veces, todavía, iremos a algún sitio para establecer contactos³⁴.

Tal vez de este modo podríamos empezar a “restaurar lo vivo”.

³⁴ W. J. MITCHEL, *op. cit.*, p. 164.