

CAROLINA GOMEZ MENA

Representaría un peligro para la población, aseguran

Texcoco, el peor sitio para construir el nuevo aeropuerto, consideran especialistas

El suelo blando provocaría hundimientos, que afectarían incluso a varios municipios. Advierten que se perdería importante evidencia arqueológica de la región

Ante la inminencia de que Tizayuca y Texcoco sean presentadas como únicas opciones para establecer el aeropuerto alternativo, y una vez que los tiempos para tomar una decisión al respecto se acortan —Pedro Cerisola, titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aseveró que en febrero se presentan al Congreso los estudios de viabilidad de ambas zonas y que en junio próximo se tendrá la decisión—, edafólogos y arqueólogos consideran que el área de influencia del ex lago de Texcoco es la “peor” opción, porque además de alterar el equilibrio ecológico de la región, sería “peligroso, costoso” y atentaría contra el patrimonio histórico, paleontológico y arqueológico del lugar.

Carlos Ortiz Solorio, investigador del Colegio de Posgraduados de Chapingo y doctor en edafología (estudio de los suelos), expuso algunas de las razones científicas por las cuales elegir Texcoco pone en riesgo la construcción misma del futuro aeropuerto y a los residentes de municipios cercanos (Nezahualcoyótl, Chimalhuacán, Ecatepec e incluso el Distrito Federal), al provocar severos hundimientos en la región.

Entrevistado en una gira organizada por la asociación México, Comunicación y Medio Ambiente (MCA) a las inmediaciones de donde se pretende instalar la terminal aérea, Ortiz Solorio fue rotundo en su veredicto: “este tipo de suelo es semejante a una gelatina, tal es su grado de inestabilidad”, enfatizó.

Tras mencionar que el terreno texcocano por sus características de gel es “único en el mundo”, el experto subrayó que los suelos blandos poseen elevados riesgos sísmicos e hidrometeorológicos; es decir, son proclives a inundarse.

Al extraer trozos de este material de una excavación de aproximadamente un metro de profundidad, explicó que la arcilla es de tipo amorfo y cuenta con cinco partes de agua por una de material sólido compuesto por hidróxido de sodio (sosa cáustica) y sílice, lo que lo hace excesivamente salino y por ende con tendencia a resquebrajarse y comprimirse.

La falta de consistencia del suelo expandiría a gran distancia las ondas vibratorias provocadas por las maniobras de aterrizaje de los aviones, hecho que, aunado al hundimiento de la zona, dañaría a las casas aledañas.

Carmen Gutiérrez Castorena, también doctora en edafología y catedrática de la misma institución educativa, añadió que por su composición, el suelo tiende a formar bolsas de aire en sus capas medias y profundas, así como a tornarse poroso al sustraerle el agua, condición que es adquirida como característica permanente, aunque se hagan esfuerzos por rehidratarlo.

Al rechazar que el terreno sea una “arcilla lacustre cementada o endurecida”, como la definen algunas informes de impacto, la estudiosa precisó que si el terreno es sometido a gran tonelaje —como lo serían el edificio de la terminal y las aeronaves— se aceleraría su proceso de “asentamiento”.

Como ejemplo patente de los riesgos que correría una posible terminal —tanto de hundimiento como de inundaciones—, la investigadora, que lleva 10 años analizando las características del suelo, se refirió a la situación del centro de estadísticas del Colegio de Posgraduados, edificio al que la comunidad docente y estudiantil por su tendencia a “sumergirse” llama *El Titanic*; éste, pese a contar con apenas tres años de construido, se ha hundido un

metro, por lo que experimenta inundaciones en el estío.

Resaltó que dada la capacidad del terreno para retener líquido, construir un aeropuerto implicaría extraer la capa de arcilla “mantequillosa”, la que alcanza 40 metros de espesor, e instalar complejos sistemas de drenaje para sacar el agua que se acumula en el subsuelo, obra cuya operación y mantenimiento incrementaría ostensiblemente (tres veces) la inversión planeada para el proyecto.

Explicaron que sin la influencia de un drenaje generalizado, actualmente el lago se asienta aproximadamente 40 centímetros anuales, proceso que se aceleraría con el drenado. En cuanto al manto freático (nivel del agua subterránea), al excavar demostraron que en estación seca éste se encuentra a poco más de un metro, pero sostuvieron que en la época de lluvias sólo se localiza a 70 centímetros de la superficie e incluso emerge hasta ella.

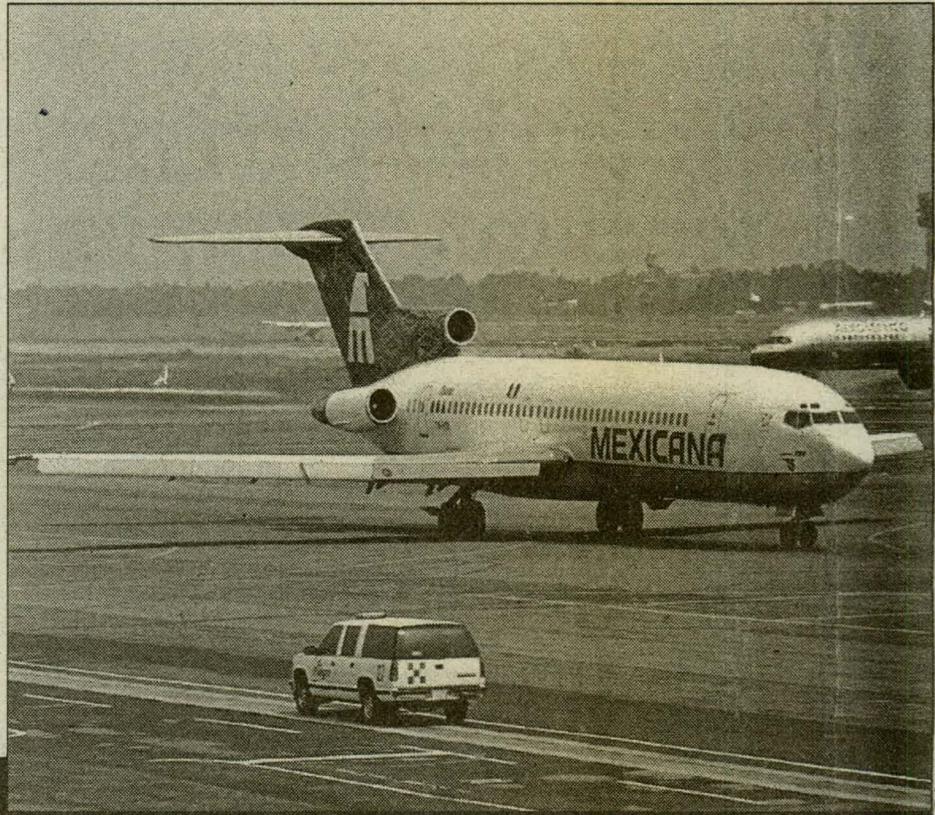
En riesgo, patrimonio paleontológico

Por su parte, el arqueólogo Luis Morett Alatorre, director del Museo Nacional de Agricultura de la Universidad Autónoma de Chapingo (UACH), alertó que construir un aeropuerto alternativo en la zona del vaso de Texcoco impediría recuperar evidencias tanto paleontológicas como arqueológicas pertenecientes a las primeras comunidades agrícolas que a partir del 2700 al 200 antes de Cristo, e incluso en el siglo XVI de nuestra era, se establecieron en los márgenes de la lámina lacustre señalada.

Explicó que “erróneamente” se pensó que la zona del lago de Texcoco jamás fue ocupada por asentamientos humanos, pero estudios paleoclimáticos (análisis que recrean el clima del pasado a través del polen y sedimentos) recientes han demostrado que en sucesivas ocasiones el lago redujo su nivel de agua.

Zona de peligrosas turbulencias

El sitio propuesto en Texcoco para el aeropuerto alternativo tiene una elevación de dos mil 250 metros sobre el nivel del mar. Posee una pendiente menor a 3 por ciento. Está rodeado por numerosas formaciones orográficas. La altitud del valle propicia el encuentro de capas de aire frío y



FRANCISCO OLVERA

Si el terreno de Texcoco donde se propone crear el aeropuerto alternativo es sometido a gran tonelaje —como lo serían el edificio de la terminal y los aviones—, se aceleraría su “asentamiento”

Dijo que excavaciones en Tlatel de Tequexquinahuac y en Tocuila (municipios distantes, cuatro y cinco kilómetros del sitio en el que se construiría el aeropuerto) confirman que incluso dentro de lo que fue el vaso de Texcoco varias zonas de la ribera estuvieron en la superficie y fueron colonizadas por culturas que, “aunque muy primitivas, forman parte de nuestra historia, misma que podría perderse si se erigen construcciones”, advirtió.

En los lugares mencionados hay restos humanos, de vegetales y fauna, así como artesanías. Morett agregó que aunque sólo estos dos lugares han sido estudiados, todo hace suponer que hay más sitios paleontológicos en las 10 mil hectáreas que conforman el área del ex lago.

Por ello comentó que para evaluar la viabilidad del aeropuerto también se deben “poner en la mesa las consideraciones técnicas estadísticas, sedimentológicas, viabilidad ingenieril e impacto ecológico, lo que implicaría un proyecto de tales dimensiones en términos de afectar el patrimonio paleontológico”.

Al citar que “si no se permite estudiar toda el área nunca sabremos de qué magnitud es la afectación”, afirmó que tanto

caliente, lo cual genera peligrosas turbulencias, y mientras más se acerque el aeropuerto a la cadena montañosa, el fenómeno climatológico se acentúa. El lugar fue receptor de sedimentos lacustres (jaboncillo), después cenizas volcánicas y finalmente sedimentos aluviales.

el Instituto Nacional de Antropología e Historia del estado de México, como la UACH y el Museo de Antropología de la Universidad de Michigan tienen interés por efectuar investigación y rescate del patrimonio paleontológico, arqueológico e histórico de la región.

“Sería lamentable que se llegara al momento de tener que hacer un salvamento apresurado del patrimonio paleontológico, o bien sea tarde porque allí se esté construyendo un aeropuerto”, señaló.

Implicaciones sociales

Según la MCA, la propuesta de Texcoco resultaría insuficiente, pues no resolvería a largo plazo la creciente demanda de pasajeros que requerirán servicios aéreos, la que para 2005 se estima será de 25 millones.

También aceleraría el crecimiento poblacional (y la urbanización), el cual según estimaciones demográficas del Conapo prevé que la población en el valle de México tenga un incremento 12.9 por ciento mayor a lo esperado.

Lo anterior se contrapone con lo establecido en los acuerdos de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, por el que se aprueba el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, en el cual se establece que “deben mejorarse las condiciones ambientales y preservar las zonas agrícolas, pecuarias y forestales y de recarga acuifera, evitando su urbanización, sobre todo en los valles de Cuautitlán-Texcoco”.

En cuestiones ecológicas, se acabaría con la última posibilidad de tener una gran cisterna artificial de agua, y se pondría fin a los casi 30 años (desde 1971) de labores emprendidas por el gobierno mexicano para rescatar el lago de Texcoco.