



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA**

**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

**DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA  
LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

***“Drama aeroportuario y arenas discursivas:  
El conflicto socio-ambiental en el proyecto de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional  
de la Ciudad de México (2014-2018).”***

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

*Trabajo de Investigación Etnográfica Aprox. Interpretativa y Análisis Interpretativo III*

y obtener el título de

**LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

presenta

**Federico de Tavira Leveroni**

Matrícula No. 2143012535

Comité de Investigación:

Director: Dr. Leonardo Michal Tyrtania Geidt

Asesoras: Mtra. Ariadna Ramonetti Liceaga

Lic. Alejandra Medina Domínguez

Ciudad de México

Julio 2019

*A mi madre, a mi abuela, a mi hermano.*

### *Agradecimientos:*

*La elaboración y conclusión del presente trabajo de investigación fue posible gracias a la participación e intercambio con muchas personas, a quienes las palabras no alcanzan para expresar mi inmensa gratitud.*

*En primer lugar, debo mencionar a Leonardo, mi maestro y asesor, quien me acompañó durante el periodo de planeación y elaboración del presente trabajo. Sus enseñanzas han marcado verdaderamente mi forma de leer la realidad.*

*La fortuna que siento de encontrar en el camino a compañeras que, desde su propia experiencia, comparten una preocupación analítica y humana por las problemáticas detonadas a partir del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, me lleva a agradecer de todo corazón a Ariadna y a Alejandra por colaborar y aportar a esta investigación.*

*Por otra parte, quiero agradecer, en la manera más sincera a mis buenas amigas Ana Fernanda y Gabriela, al igual que a mi hermano Carlos, quienes nunca dejaron de dar su apoyo y consejo al momento de escribir las páginas siguientes.*

*Valoro y aprecio la confianza por parte de los distintos miembros de agrupaciones de resistencia local al aeropuerto, como el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, la plataforma de Defensa del Tezontlalli o el Comité Todos Unidos contra el NAICM, por permitir un acercamiento a su causa, a sus ideales y a su lucha en un momento de acalorada tensión política.*

*Finalmente, este trabajo nunca habrían sido posibles sin la serie de oportunidades formativas ofrecida por nuestra Casa abierta al tiempo; por ello, no se puede dejar de mencionar a la Universidad Autónoma Metropolitana, en especial a su Unidad Iztapalapa, y al Departamento de Antropología en este espacio de agradecimientos.*

Introducción .....	1
1. La historia del lago, historia de una ciudad .....	11
1.1. Mutación en la relación ciudad-lago .....	17
1.2. Salvar al lago para salvarnos .....	24
Lago por aeropuerto, aeropuerto por lago. ....	27
2. Naicm: encarnación del desarrollo .....	32
2.1. Discurso de apertura: la brecha .....	35
2.2. Construyendo Desarrollo.....	41
2.3. Máquinas contra campesinos. ....	45
2.4. Ecocidio sustentable.....	50
Las fisuras de un desarrollo sustentable .....	53
3. “Levantar la voz para defender la vida”: Perspectivas y discursos de los grupos en oposición al NAICM .....	68
3.1. Testimonial del oriente Mexiquense .....	71
3.2. La arena discursiva: valores, ideología y utopía en los discursos de resistencia .....	80
Ideología y utopía: lucha y retorno.....	83
Símbolos de vida o muerte .....	87
4. Giro en la trama: cambios en las condiciones políticas.....	91
4.1. Poder para decidir.....	94
4.2. Drama invertido.....	99
Tras la tormenta .....	106
5. Por fuera de la cuarta pared: el escenario ambiental y la importancia de una comprensión ecológica del conflicto. ....	108
Conclusiones: epílogo para un final abierto.....	117
Referencias.....	121
Abreviaturas y siglas:.....	130
Anexo al capítulo 3: Fragmentos de discursos .....	131

### Lista de figuras

Figura 1: Puesta en escena del conflicto socio-ambiental. ....	9
Figura 2: Antiguo funcionamiento hidrológico de la Cuenca de México.....	12
Figura 3: Plano atribuido a Hernán Cortés .....	18
Figura 4: Carta hidrográfica del Valle de México .....	22
Figura 5: Propuesta de obras y áreas de riego a partir del Proyecto Texcoco .....	26
Figura 6: Proyección de avance en adquisición de terrenos para el PELT. ....	30
Figura 7: “Beneficio”.....	39
Figura 8: “Futurología”.....	41
Figura 9: Esquema de niveles de intervención e impacto del NAICM.....	51
Figura 10: Cartel promocional del Nuevo Aeropuerto. ....	56
Figura 11: Obras hidráulicas de mitigación .....	59
Figura 12: Proyecto del NAICM: infraestructura y flujo de agua, materiales y residuos. ....	66
Figura 13: Proyecto del NAICM: obras, efectos e impactos. ....	67
Figura 14: Volante recuperado de la segunda Marcha-caravana de los pueblos [lado A].....	70
Figura 15: Volante recuperado de la segunda Marcha-caravana de los pueblos [lado B].....	70
Figura 16: Ubicación de 10 pueblos que ejemplifican el caso.....	72
Figura 17: Manifestación en contra del Nuevo Aeropuerto en Chalco. ....	90
Figura 18: Poster de campaña "#YoPrefieroElLago" .....	99
Figura 19: Resultados de la Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto. ....	101
Figura 20: Resultados de Consulta en el municipio de Atenco. ....	103
Figura 21: Marcha a favor del NAIM.....	105
Figura 22: Cartel mostrado en Marcha a favor del NAIM.....	106

## Introducción

En el año 2014 sale a la luz pública lo que desde décadas atrás se había anhelado, temido y disputado: el entonces gobierno mexicano difundió un proyecto de escala monumental, y proporcional importancia económica, el cual se construiría sobre los terrenos de lo que hoy se conoce como la Zona Federal del Lago de Texcoco (ZFLT). El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM, por sus siglas) se comenzaría a erigir como la obra de infraestructura y proyecto de inversión pública y privada más importante del periodo de gobierno del ejecutivo Enrique Peña Nieto (sexenio presidencial de 2012 a 2018), y quizá como la obra de mayor escala estructural y relevancia en movimiento de capitales en el México contemporáneo.

Sin embargo, *la grandeza* de la obra, aplaudida por el sector empresarial, por el cuerpo gubernamental y por intereses transnacionales, resultó en un embate para algunas agrupaciones civiles que veían sus destinos enredarse involuntariamente en los preparativos para el progreso. Anteriormente, durante el gobierno de Vicente Fox, en el año 2001, fracasó un primer intento por levantar un nuevo aeropuerto en la misma región, al encontrarse con la resistencia de ejidatarios organizados en la defensa de tierras que se veían comprometidas con la mega-obra. Más de una década después, la ambiciosa obra *peñista* no tardaría en reencontrarse con los objetivos antagónicos de la resistencia local, autodenominada como organización campesina<sup>1</sup>.

El NAICM, por sus características estructurales e ideológicas, se puede comprender como un *megaproyecto* o un proyecto<sup>2</sup> de gran proporción e impacto transformador para el medio natural y las poblaciones humanas que convergen en los espacios intervenidos por la obra. Sin embargo, la relación entre una gran obra y una igualmente grande afectación medioambiental o social ha sido continuamente denunciada y testificada en múltiples casos, al grado de crear un patrón en que se pueden anticipar *grandes problemas* a la iniciativa de megaproyectos.

---

<sup>1</sup> Este estudio muestra una especial preocupación por el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) y las agrupaciones de pobladores locales como respuesta a los efectos negativos del NAICM que se volvían palpables en su realidad cotidiana; ello no niega la existencia de distintos flancos y actores importantes que se desmarquen de este perfil, como fueron los académicos, los políticos opositores o los ciudadanos metropolitanos que se sumaban a la crítica del proyecto.

<sup>2</sup> Donde por “proyecto” se habla de la totalidad de actividades de planeación, construcción y gestión del aeropuerto.

Por otra parte, el *Lago de Texcoco*<sup>3</sup> es hoy el referente toponímico de un extenso territorio salitroso e inundable con múltiples significados: un remanente del antiguo gran lago que fue cuna de civilizaciones ancestrales; un ecosistema post-lacustre con potencial vital y valor natural, una posible solución a las problemáticas hídricas de la región; la mejor ubicación dentro de la Cuenca de México para la obra en términos aeronáuticos, etc. En fin, el Lago va más allá de su apariencia, tanto en términos de valoraciones humanas como en su relevancia ecológica.

Según ha expuesto Víctor Toledo, en México existen al menos 180 municipios que entre 2009 y 2012 han presentado en la prensa algún problema socio-ambiental a raíz de proyectos que intervienen en el ambiente; a ello suma que más de las dos terceras partes de las 700 cuencas hidrográficas del país se encuentran contaminadas y 56 millones de hectáreas terrestres, correspondientes a un cuarto del territorio nacional, concesionadas para la extracción minera (Toledo, 2015). Haría falta agregar un conteo paralelo de desplazamientos forzados, pérdidas materiales y violencia coercitiva hacia poblaciones involucradas en dichos proyectos. Las malas experiencias se repiten conservando similitudes clave en el despojo, la resistencia local y las movilizaciones en respuesta ante un destino no deseado sobre el manejo y control de elementos naturales. Este patrón de *conflicto socio-ambiental* a raíz de un megaproyecto se ha identificado en numerosos casos, tanto dentro como fuera del país, a partir de una marcada estructura desigual de poder hacia los grupos afectados, generalmente poblaciones peri-urbanas, campesinas o indígenas con estilos de vida y sistemas ideales diferentes al paradigma de desarrollo moderno y con controles limitados, pero bien arraigados sobre su medio local.

A lo largo de este escrito se presentan diferentes aspectos que refieren a los sucesos acontecidos a partir del proyecto de infraestructura aeroportuaria en los terrenos federales del remanente del Lago de Texcoco, de los años 2014 a 2018, que rodean la promoción de la obra, la transformación del paisaje intervenido y la resistencia al proyecto desarrollista. Desde su dimensión ecológica, la problemática deriva de la relación entre sociedad y medioambiente, donde el actual paradigma dominante de crecimiento y complejización urbana, ligado a un metabolismo social cada vez menos sostenible, contradice la preocupación global ante las señales de una crisis medioambiental

---

<sup>3</sup> El locativo “Lago de Texcoco” engloba el territorio que va del oriente del Área Metropolitana de la Ciudad de México a los ejidos occidentales de los municipios de Atenco y Texcoco, contraponiéndose a la idea negativa que evoca llamar a dicho espacio como Ex Lago de Texcoco y abarcando las denominaciones formales de Vaso del lago de Texcoco y Zona Federal del Lago de Texcoco.

de proporciones catastróficas y efectos irreversibles<sup>4</sup>. Pero poniendo el dedo sobre los acontecimientos sociales, el caso del Nuevo Aeropuerto se presenta como un conflicto entre grupos con intereses y objetivos contradictorios entre sí, de condiciones de poder desiguales y concepciones culturales diferentes. En forma general, la problemática se comprende a la luz de la antropología del poder y del conflicto social de actores diferenciados al interior de una unidad política más amplia: el Estado mexicano.

En concreto, el objeto principal a estudiar es el *campo político* que se abre con el megaproyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, a través de las *arenas* en que agrupaciones distintas se enfrentan en la búsqueda por realizar sus propios *objetivos públicos*. El caso es comprendido en su carácter procesual y diacrónico, clasificado para su comprensión en un modelo de *drama social*, pero, a la vez, reconociendo su interrelación con acontecimientos más antiguos y consecuencias que se desenvuelven aún más allá de una resolución formal del conflicto.

Una buena pregunta para explorar el caso podría ser: *¿Por qué ciertas agrupaciones resisten al desarrollo?* Lo que inevitablemente lleva a preguntar en qué consiste tal propuesta de “desarrollo”. Dicho de otra forma: *¿Por qué el discurso desarrollista en el que se enmarca el NAICM resulta problemático frente a las aspiraciones de pobladores locales?* A lo que de momento se puede responder con la hipótesis de que existe una incompreensión importante, a la vez que un desconocimiento y falta de voluntad política, de parte de quienes deciden la continuidad del megaproyecto con respecto a otras formas diferentes de control y significación de los bienes disputados, hacia los valores simbólicos de la población o en los riesgos ambientales del espacio intervenido. El conflicto del NAICM resulta en un *desencuentro* entre ideales y condiciones distintos para decidir el significado y control de bienes según intereses grupales, particulares y gubernamentales<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Por mencionar algunas acciones generalizadas que representan dichas preocupaciones, se puede pensar en los esfuerzos internacionales por visibilizar y combatir los efectos del cambio climático y la degradación de la atmósfera, las campañas por aminorar el consumo de productos plásticos desechables, la protección de especies animales y plantas vulnerables o el rechazo en organizaciones agropecuarias de todo el mundo hacia el uso de agroquímicos y pesticidas. Sin embargo, estos esfuerzos resultan una compensación mínima hacia los efectos degradadores de la actividad humana contemporánea, que se ve en la emisión desmedida de gases contaminantes, la permisividad de modelos extractivistas y la huella de carbono de las poblaciones “desarrolladas” y “en vía de desarrollo” que sobrepasa la capacidad reguladora del planeta.

<sup>5</sup> Se trata del conflicto de ideas y discursos en conjunto a la cuestión material de los fenómenos sociales, pues es en éste último donde se hacen presentes las transformaciones más perceptibles. De igual forma, es un conflicto que involucra a distintos tipos de organizaciones y agencias, tanto estatales como civiles y empresariales.



Para recuperar la trama en que transcurre este caso de conflicto socio-ambiental y político frente a la construcción de una gran obra de desarrollo, y a la vez poder dar respuesta a los cuestionamientos enunciados, hubo que recurrir, por un lado, a una exploración documental (bibliográfica y periodística) que permitiera construir un contexto y dar seguimiento a los acontecimientos en curso. Por otro lado, fue necesario llevar la investigación al campo, en la experiencia del acontecer social, para reconocer espacios en disputa, actores involucrados y puestas en escena de actividades expresivas de resistencia.

Parte importante de esta investigación se monta en análisis de los discursos opuestos entre quienes promueven el megaproyecto aeroportuario y quienes se oponen a éste (la propuesta y la resistencia). Por lo que, junto con la información mencionada se recurrió a expresiones orales recuperadas durante el trabajo campo a manera de *discursos políticos públicos*, que se exponían dentro de eventos informativos y de protesta organizados por las agrupaciones opositoras, tanto en los poblados del Oriente Mexiquense, como en la Ciudad de México. Por último, se recurrió (para cada postura en la disputa) a la propaganda distribuida en diferentes medios, formatos y espacios politizados como referente discursivo.

Dicho esto, corresponde ahora señalar algunos aspectos importantes en el abordaje del conflicto socio-ambiental de esta investigación. Como primer punto, se trata de un *conflicto*, lo que refiere a una problemática política entre actores (con perspectivas, objetivos e intereses) diferenciados. En segundo lugar, se hace explícita una doble concepción de esta problemática (tanto social como ambiental), ya que al contemplar el conflicto social ambientalmente localizado se incluye además un tercer aspecto: la importancia de considerar las partes tangible e intangible del fenómeno social.

Como punto de partida para esta idea de correlación tangible e intangible, Maurice Godelier ya ha señalado que los acontecimientos sociales coexisten en planos “reales” (de materialidad social) e ideales, según lo cual no es posible “tratar de la representación de la naturaleza ni de sus formas de apropiación sin situar el lugar que ocupa el pensamiento en la producción de la realidad social y de sus interpretaciones” (1990, pág. 153). Es decir, admite que los acontecimientos sociales se expresan en su materialidad, sin restar importancia al comportamiento simbólico. Afirma:

...toda relación social, cualquiera que sea, incluye una parte ideal, una parte de pensamiento, de representaciones; estas representaciones no son únicamente la forma que reviste esa relación para

la conciencia, sino que forma parte de su contenido [...]. Lejos de ser una instancia separada de las relaciones sociales, de ser una apariencia, su reflejo deformado-deformante en la conciencia social, forma parte de las relaciones sociales desde que comienzan a formarse y son una de las condiciones para su formación. Pero si hay algo de ideal en todo lo real social, no todo es ideal en ese real (Godelier, 1990, pág. 157).

Añadiendo a la relevancia de esta parte intangible de la realidad social, ha escrito Roberto Varela, “los signos y símbolos portan valoraciones: juicios sobre lo bueno y lo malo, lo debido y lo indebido, lo correcto y lo incorrecto, lo deseable y lo indeseable, etc.; los mismo suscitan sentimientos y emociones: odios, amores, temores, gozos, etc.; expresan ilusiones y utopías: deseos, veleidades, anhelos, etc.” (Varela, 2002, pág. 76). Hasta cierto punto, también se puede decir que lo simbólico define un modelo en que se delimita una lectura de la realidad que conlleva formas de relacionarse físicamente entre individuos y con el medio controlado.

Con esta complementariedad física e ideal puesta en el juego, el análisis contenido en las páginas que siguen recurre a las categorías analíticas de la antropología del proceso, y en específico de Victor Turner. Estas categorías son herramientas eficaces para el estudio de los conflictos sociales, como eje central del proceso político, y el carácter dinámico de la vida social, donde es posible observar el cambio y las afectaciones en las interacciones sociales (Parral Quintero, 2018). En concreto, la propuesta del procesualismo (como análisis de procesos políticos), “implicaba explicar con profundidad la resolución de conflictos, la toma de decisiones y la negociación de disputas que se presentaban en las sociedades humanas en torno a alcanzar metas de carácter público” (Castro Domingo & Rodríguez Castillo, 2009)

Sobre el estudio de las relaciones de poder, “que implica entre otras cosas la lucha por la hegemonía de los significados”, la perspectiva *turneriana* remarca que “ha de estar necesariamente vinculado con el examen del simbolismo, capacidad y dispositivo enfáticamente humano por el que los símbolos y significados –inventados, recreados, negociados, en competencia– se objetivan socialmente y se asumen subjetivamente como reales” (Díaz Cruz, 2014, pág. 118). El enfoque privilegia las relaciones simbólicas en el análisis del poder, sin embargo, se pone sobre la mesa una perspectiva que da peso a las condiciones, interacciones y cambios en el escenario material. No se niega o minimiza la importancia del poder simbólico, pero se reconoce el acontecer social en un plano de realidad física.

Dado el orden caótico de las unidades sociales, el poder resulta en una relación conflictiva e inestable. La antropología procesualista, para tratar esta forma de relación política inarmónica emplea conceptos como *campo* y *arena* políticos (Turner, 1974). Primero, el *campo político* es “la totalidad de relaciones entre actores orientados hacia los mismos premios o valores” (sean significados, relaciones o recursos), y que se comprende a partir de: “(1) la competencia por premios y/o recursos escasos; (2) un interés compartido en salvaguardar una distribución particular de recursos; y (3) voluntad para respaldar o socavar un orden normativo particular” (Turner, 1974, pág. 127)<sup>6</sup>. La categoría de campo político parte de la capacidad de los individuos para generar objetivos y metas, que, al encontrarse, delimitan las formas en que sujetos distintos se relacionan. El campo conforma un contexto social predispuesto a los encuentros conflictivo; al ser un término flexible, la idea de campo político podría considerar factores que sobrepasan al encuentro de significados, ampliando el panorama a las condiciones materiales del conflicto, tales como los controles ambientales disputados.

Dentro del campo político, la *arena* es “un marco –ya sea institucionalizado o no– que manifiestamente funciona como escenario para la interacción antagonista destinada a llegar a una decisión públicamente aceptada” (Turner, 1974, pág. 133). El encuentro entre *objetivos públicos*<sup>7</sup> contrarios abre una arena política en donde se juega el establecimiento de significados y de un orden específico. La arena es el lugar y momento concretos del encuentro entre actores opuestos.

La disputa que nace con el NAICM, al conformar un proceso diacrónico y fluctuante, requiere de un modelo analítico que facilite su exploración. Por ello, sin olvidar que la problemática presente es un recorte de un continuo flujo de transformaciones, adaptaciones y reordenamientos sociales y materiales (o sea, evolutivo), se trabaja en la estructura de un *drama social* (*social drama*), que igualmente viene de la propuesta analítica de Turner.

Los dramas sociales “son unidades del proceso inarmónico o disarmónico que surge en situaciones de conflicto”. Un proceso social o político visto como drama es conformado en cuatro fases: (1) la *brecha* (*breach*), es el rompimiento inicial de una sensación de estabilidad, que al prolongarse

---

<sup>6</sup> Ésta y el resto de las citas a esta obra son traducidas del inglés por F. de T. L.

<sup>7</sup> *Objetivos públicos* definidos por Roberto Varela como: “objetivos deseados por un grupo en cuanto grupo. Estos objetivos incluirían: a) El establecimiento de una nueva relación con otro grupo o grupos. b) Un cambio en la relación con el medio ambiente para todos o la mayoría de los miembros del grupo. c) El otorgamiento de cargos, títulos y otros bienes escasos por los que existe una competencia a nivel grupal, es decir, la posesión de estos bienes escasos depende del consentimiento del grupo para otorgarlos.” (Varela, 1984, pág. 19).

genera un estado de (2) *crisis*, como un periodo fuera del transcurso de la vida social, en que se perfilan los antagonismos y conflictos relevantes; tal periodo de inestabilidad requiere de una (3) *acción reparadora*, como mecanismo de ajuste a la crisis, que puede desencadenar su resolución o recaer en la prolongación del drama; y finalmente, el drama concluye con la (4) *reintegración* al orden, o en su defecto, la aceptación de una disputa irreparable en un cambio de relación definitivo entre las partes involucradas (Turner, 2002, págs. 49-53). El que los afectados por el NAICM entren a un momento liminal en la continuidad de su cotidianidad no significa que su existencia social sea constante u homogénea, sino que en este tipo de transformaciones drásticas se gestan actitudes específicas al problema. Una vez que se alcanza el desenlace de la obra, la *vida social* se reintegra, permitiendo generar nuevas relaciones a partir de una estructura de significados –y controles– preexistente. En el caso de no volver a la misma estructura social, se llegaría, a lo menos, a una transformación estable o se habrá dado el paso resolutivo fuera del conflicto.

Las limitaciones de un guion procesual salen relucir en el momento en que se reconoce al hecho social como atravesado por una amplia gama de variables tanto temporales como ecológicas, que quedan fuera del cuadro de encuentros entre de los actores; como si la actividad política se recortara de las condiciones espaciales y de un flujo temporal más amplio. Para equilibrar esta linealidad narrativa del conflicto, y además añadir sustancia física a la propuesta prioritariamente simbólica de Turner, se recurre a una conceptualización del poder desde su efectividad material.

Un buen referente para ello puede ser Richard Adams, quien ha considerado que el poder social deriva del *control* material y energético que los seres humanos pueden tener sobre su medio ambiente<sup>8</sup>. Por control se entiende una “capacidad física y energética [*de los seres humanos*] para reordenar los elementos de su medio ambiente, tanto en términos de sus posiciones físicas como de las conversiones y transformaciones a otras formas espacio-temporales” (Adams, 2007, pág. 57). De tal manera, el poder se comprende como “la capacidad para lograr que alguien haga lo que nosotros queremos mediante nuestro control de los procesos energéticos [*y de bienes materiales*]<sup>9</sup> que le interesan” (1983, pág. 140).

---

<sup>8</sup> Existe un antecedente importante a la propuesta de complementariedad entre modelo procesualista con los aportes generales de Richard Adams, por parte de Rodrigo Díaz Cruz, expuesta en las páginas finales del capítulo “El abuso del mal, arenas y campos políticos. La historia como drama social” del libro titulado “*Los lugares de lo político, los desplazamientos del símbolo. Poder y simbolismo en la obra de Victor W. Turner*” (Díaz Cruz, 2014, págs. 133-141).

<sup>9</sup> Tal como pueden ser tierras de cultivo, cuerpos de agua dulce, caminos transitables, espacio habitable o fauna y flora aprovechable, cuyo acceso se pone en juego dentro del conflicto.

El hombre manipula el medio ambiente, procurando que los demás concuerden racionalmente con lo que desea para ellos. Cuando hace esto, no ejerce control directo sobre ellos; más bien está ejerciendo poder. El poder, a diferencia del control, presupone que el objeto posee capacidad de razonamiento y las suficientes dotes humanas para percibir y conocer. Sólo puede ejercerse poder cuando el objeto es capaz de decidir por sí mismo qué es lo que más le conviene. [...] El poder es nuestra manera de 'controlar' a los seres humanos. [...] El poder depende de la presencia de un entendimiento común, de motivación y comportamiento racional (Adams, 2007, pág. 58).

El control, en sus formas diferenciadas, es una condición de base para los encuentros políticos humanos, sin embargo, “esa base sólo puede operar si es culturalmente reconocida por otros actores” (Adams, 1983, pág. 29). Ello remarca la importancia del comportamiento cultural en la realidad material de los seres humanos.

Desde otras consideraciones útiles para el conflicto, Ernesto Laclau ha señalado que el papel del discurso en el campo del poder inicia en el desligue de significados y sus referentes perceptibles (*significantes*<sup>10</sup>), que se explica en las múltiples formas de dar lugar a los objetos o elementos significados. En el planteamiento de Laclau, “la competencia política puede ser vista como intentos de fuerzas políticas rivales de fijar parcialmente esos significantes a configuraciones significantes particulares”, y así “[estas] luchas discursivas sobre las formas de fijar el significado de un significante como ‘democracia’, por ejemplo, son centrales para explicar la semántica política de nuestro mundo político contemporáneo” (Laclau, 2004, pág. 5). Al enlazar uno de estos significados *flotantes* con su significante, dice, se produce hegemonía. La competencia por establecer relaciones de significados con significantes se puede traducir en la generación de arenas discursivas. Por ejemplo, los significados del proyecto puestos en juego en la percepción dual de un aeropuerto como “puerta al desarrollo” a la vez que como un “proyecto de muerte”.

---

<sup>10</sup> El término de significante proviene de la tradición lingüística de Saussure, y consiste en la dualidad donde un concepto abstracto remite a una *imagen acústica* y viceversa. a diferencia de Saussure, que sostiene significado (concepto) y significante (imagen) se hayan íntimamente unidos, Laclau acepta la variabilidad de significados posibles hacia un mismo significante. Evitando un debate filosófico sobre los límites de la realidad en la percepción humana, se aceptará una relación de significados humanos (culturales) con cierta experiencia real del mundo significable.

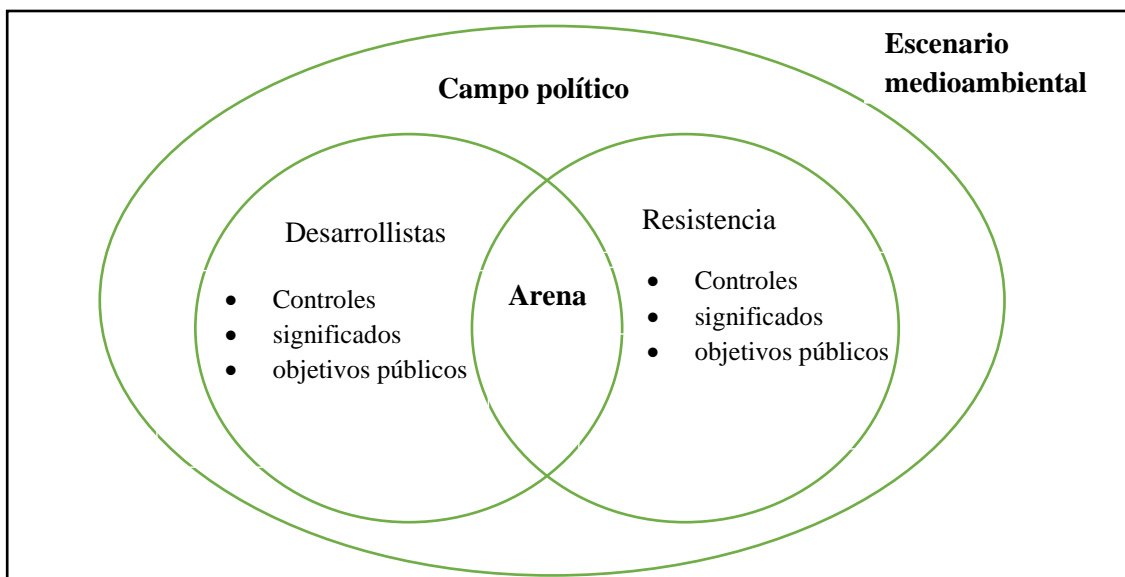


Figura 1: Puesta en escena del conflicto socio-ambiental.

En su tratamiento de los discursos, Michel Foucault enfatiza una perspectiva crítica que considera sus condiciones de aparición y existencia, resaltando su carácter político en “las formas de exclusión, de delimitación, de apropiación [...], [que] muestra cómo se han formado, para responder a qué necesidades, cómo se han modificado y desplazado, qué coacción han ejercido efectivamente, en qué medida se han alterado” (Foucault, 1973, págs. 59-60). Un discurso es percepción y reflejo de condiciones de poder, es posibilidades de alternancia y de establecimiento de nuevas y más amplias (o limitadas) verdades. A grandes rasgos, el discurso es considerado aquí como un medio de estructurar ideas en un orden comunicable, como un establecimiento de significados sociales distintos, y como contenedor de objetivos que se movilizan frente a condiciones concretas. El discurso es un flanco político para movilizar nuevas realidades.

Recapitulando: el punto nodal de la perspectiva con que se realiza este trabajo está en el poder, desde su forma más primitiva como competencia por fines escasos, hasta su capacidad más compleja para generar ordenamientos sociales y alternativas de mundo. Los encuentros discursivos y choques en concepciones simbólicas diferentes conforman líneas paralelas a las transformaciones en el plano de la realidad material; las arenas y los campos políticos, donde se disputan los controles ambientales, significados y objetivos públicos, son puestas en escena sobre un escenario de condiciones ecológicas y como momentos dramáticos que resaltan en el continuo (y siempre cambiante) flujo del tiempo.

Este trabajo de investigación se expone en cinco capítulos, cada cual aporta elementos importantes para la comprensión del mismo caso desde distintos ángulos, pero remitiendo siempre al conflicto social por el Proyecto de Nuevo Aeropuerto en la región de Texcoco. En cada uno se recupera una parte del caso a partir de espacios, personajes y momentos específicos. El primer capítulo, se cuenta la historia del Lago de Texcoco y su cambiante relación con las poblaciones de la Cuenca de México. El capítulo segundo parte del Proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México para comprender el conflicto (drama, campo y arenas) desde su propuesta ideal de desarrollo, en discursos oficiales y propagandístico, y en la contradicción de los alcances de su impacto constructivo. El tercer capítulo es protagonizado por las agrupaciones locales (autodefinidas campesinas), que se han perfilado como principales contrincantes a la construcción del Aeropuerto y que han retratado los efectos devastadores del megaproyecto en sus discursos de resistencia. En el cuarto capítulo, se relatan los acontecimientos sucedidos a partir de la transición política del año 2018, entendida como un factor determinante para la resolución del conflicto, y el papel de la nueva administración gubernamental en la toma de una decisión definitiva. Finalmente, el capítulo aporta una reflexión en torno a las limitaciones del modelo procesualista, a la relación entre cultura y naturaleza y la importancia del marco medioambiental en los conflictos sociales.

## 1. La historia del lago, historia de una ciudad

*Como el antiguo lago permanece por sus remanentes, los acontecimientos del pasado se prolongan en un flujo ininterrumpido que se agita por décadas, lustros o siglos hasta mostrarse en su actual forma transitoria. El lago de Texcoco fue declarado muerto sin hora ni fecha de defunción, en una larga agonía que lo fue reduciendo con cada paso que daba la urbe a sus orillas; el mítico monstruo de aguas saladas envejeció rápidamente a la forma de parvo anciano débil y enfermo, esperando secarse del todo en yermo cadavérico. Y a la vez el Lago se evoca presente, como divinidad de vida e identidad. Aún se dice que su cuerpo ajado, acechado por la máquina rapaz, guarda los secretos de un renacer, en una segunda oportunidad para la terca mano de la humanidad.*

**Contenido del capítulo:** 1) Historia ecológica de la Cuenca de México. 2) Cambio en la relación y aprovechamiento de los recursos de la Cuenca en tiempos prehispánicos, tras la conquista y en el México independiente. 3) Historia contemporánea del lago de Texcoco: drenado, proyectos de rehabilitación, aeropuertos y conflictos sociales.

El origen geológico de la cuenca toma la forma de un mito creacionista. Desde el desorden de una inquietud tectónica se alzan los cerros, deidades de la Cuenca y guardianes del flujo hidráulico. Los movimientos telúricos y volcánicos constituyen la génesis estructural, mineral, y posteriormente hidráulica y biológica de ésta; “toda es como una serie de volcanes que descansan sobre otros volcanes, que a su vez yacen sobre otros: lava sobre lava. Estas capas de lava se interdigitan y mezclan con otras capas sedimentarias producidas a lo largo de los lapsos en que la erosión ha dominado” (Espinosa Pineda, 1996, pág. 32). Del caos nace la vida, y de la ceniza que acompaña el estallido de la tierra se asienta la primera cama fértil en el ecosistema del gran Lago.

Al centro de la vasija montañosa se formó un complejo lacustre, ahí conviven tanto aguas dulces como saladas, en un juego de roces e intercambios constante entre fluidos. Se trata de una cuenca endorreica, donde todo va a parar al centro más bajo, en que desemboca el elemento que recorre los cerros y en donde las crecidas de charca en tiempo de lluvias reclaman su territorio.

Geomorfológicamente se distinguen cuatro regiones de esta “olla”: un *Relieve montañoso*, que la delimita en su perímetro alto; *Piedemonte*, parte marginal de las cadenas montañosas, o la parte baja de la montaña; *Planicies proluviales-lacustres*, parte transicional del pie de montaña a la



planicie lacustre, que es ya de poca inclinación (menor a  $5^\circ$ ); y al nivel más bajo de la cuenca se encuentra la *Planicie lacustre*, sobre la cual concentran su volumen los cuerpos de agua (Gutiérrez de MacGregor & González Sánchez, 2010, pág. 16). Es en estas últimas dos que inicia el proceso civilizatorio humano prehispánico del Lago.

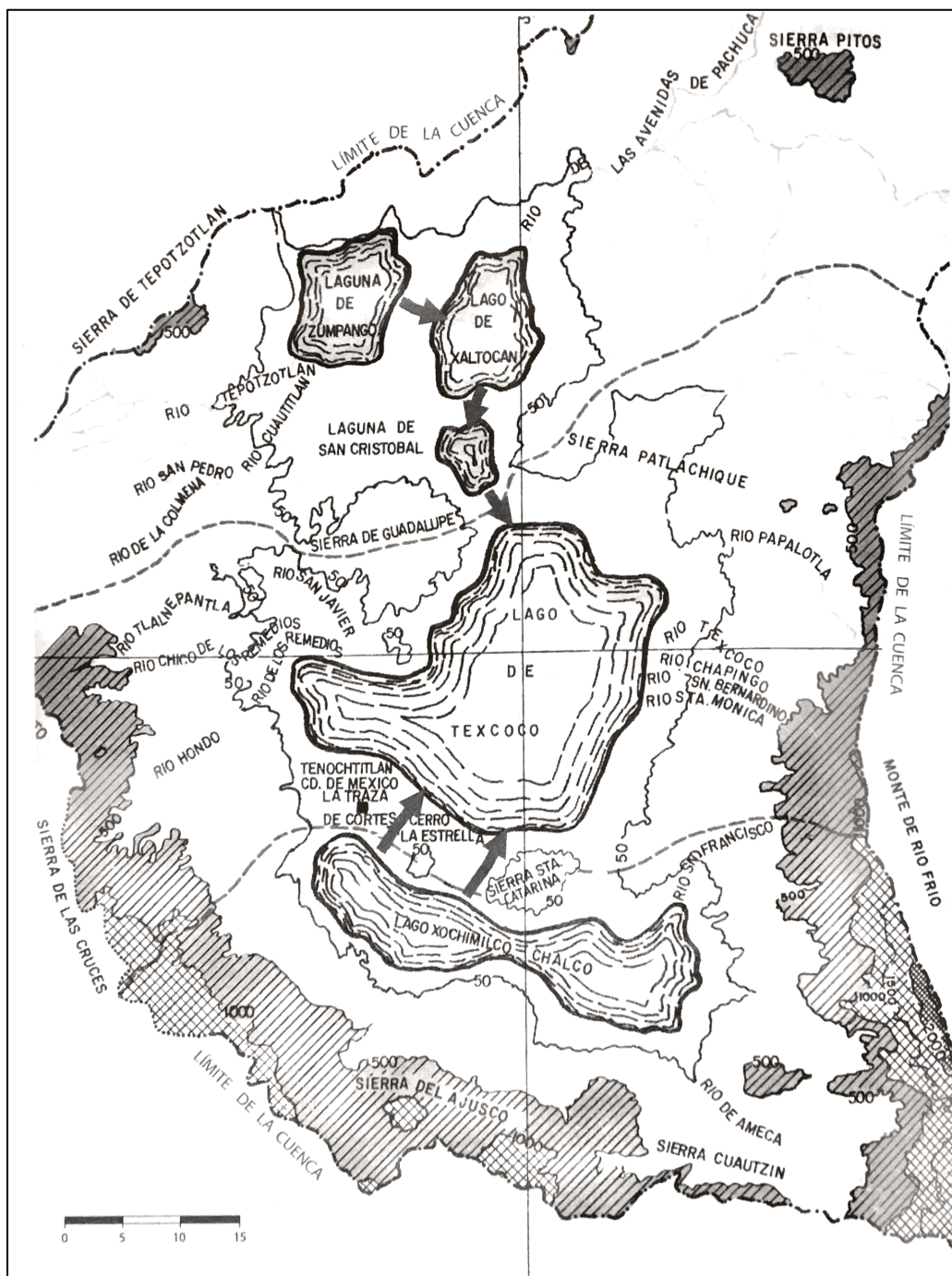


Figura 2: Antiguo funcionamiento hidrológico de la Cuenca de México. Tomado de Gutiérrez de MacGregor y González Sánchez, 2010, pág. 2.

La Cuenca de México, por su conformación geomorfológica e hidráulica, fue capaz de germinar vida, no sólo en términos biológicos, sino sociales. El acceso a las tierras fértiles de las faldas volcánicas y a grandes cuerpos de agua dulce, formaba un escenario ideal para la agricultura y, por tanto, para el asentamiento de grupos humanos que con el tiempo perfeccionarían su adaptación a las condiciones de este medio y el control en el aprovechamiento de sus recursos.

Por ellos, para estos primeros pobladores del Valle de México, el hecho de encontrarse al interior de una cuenca hídrica cerrada tiene una relevancia especial en el proceso vital de la civilización; no sólo en sus estrategias de control del medio, sino en su misma auto-organización con respecto a éste. De la misma manera en que la presencia de grandes cuerpos de agua ha tenido un lugar central para el florecimiento de las antiguas ciudades agrarias, como las culturas del Éufrates o el Nilo, las condiciones de la Cuenca de México resultaron idóneas para el establecimiento y una larga complejización de grupos humanos con relación a su medio.

Ángel Palerm ha traído al campo de la antropología la problemática sobre el manejo de la cuenca en la comprensión del desenvolvimiento de las sociedades del lago, entendiendo el *Modo Asiático Producción* como modelo analítico alternativo a la perspectiva unilineal de la evolución social. Este modelo se caracteriza por: 1) abarcar a sociedades agrarias complejas (*preindustriales*) en un medio natural con condiciones hídricas que hacen necesaria la implementación de técnicas de riego o drenaje; 2) consecuentemente, se hace necesaria una escala técnica monumental en el manejo hidráulico, lo que hace de estos sistemas de control un elemento clave en los procesos económicos y sociales; 3) con una división social primaria entre *agricultores-mano de obra* y un *aparato tecnoadministrativo*, y una secundaria en el trabajo social, formada por especialistas separados de la agricultura pero subordinados al aparato administrativo; 4) donde la organización social es de un Estado despótico monopólico, que se extiende en todos los aspectos de la vida social (Palerm, 2008, págs. 107-110).

El *Modo Asiático de Producción* de Palerm parte de la propuesta de Wittfogel sobre un *Despotismo Oriental* como organización política asociada al control de aguas en gran escala y la implementación de grandes obras hidráulicas para la agricultura. El mismo Wittfogel sintetiza: “Propongo, asimismo, que el término sociedad hidráulica se use como sinónimo de sociedad oriental”, hablando del origen del modelo inicialmente asociado a las civilizaciones agrícolas asiáticas y su relación primordial con el manejo de grandes ríos o lagos (Palerm, 1986, pág. 117).

En el caso de la civilización de la Cuenca de México, este modelo de sociedad basado en el uso del medio natural (resaltando el carácter lacustre) implica no sólo el mejor aprovechamiento de recursos, sino la adaptación a las características particulares que presenta la sobreabundancia de aguas dulces, pero también de un inmenso charco salado. La cuenca cerrada en su perímetro montañoso (endorreica) construía un complejo lacustre con cinco grandes lagos que crecían, se conjuntaban, intercambiaban aguas y volvían a contraerse a su individualidad relativa. El Lago de Texcoco se mantenía en la parte más baja de la hoya geológica, sus aguas saladas eran vecinas de la ciudad que le dio ese nombre<sup>11</sup> y de su gemelo de agua dulce, separados por la ingeniería humana.

Por otro lado, las mismas características complejas de las planicies lacustres resultaban, como podría imaginarse, en un reto para su control técnico, al tratarse de un sistema integrado que requería de amplias consideraciones para el éxito de alguna intervención, ya sea en su centro o en sus regiones periféricas (Palerm, 1973, pág. 244). Se podría deducir que la evolución social implicaría una compleja adaptación y generación de saberes respecto a la complejidad de su medio.

Palerm ha defendido una tesis sobre carácter monumental de la infraestructura y técnica de manejo lacustre en la cuenca, aseverando que: “en la época prehispánica los niveles de eficacia y de productividad [eran] comparables, si no superiores, a las formas contemporáneas más avanzadas” (Palerm, 1990), con lo que se entiende, además, una considerable complejidad de organización social.

El grado de conocimientos hidráulicos desarrollados por los indígenas está evidenciado, además, en obras verdaderamente curiosas: el acceso subterráneo por medio de canoas al palacio de los señores de Texcoco; la entrada en canoas desde la laguna salada a los estanques de agua dulce y huertas de Ixtapalapa; los estanques de agua dulce y salada para aves en los que se podía renovar el agua, periódicamente, de la ciudad de México; el acueducto doble de Chapultepec, con el sistema de distribución de agua a los estanques, palacios y viviendas, etc.

---

<sup>11</sup> A la vez, y como una paradoja contemporánea, los remanentes salados del viejo Lago se recuerdan por su riqueza en flora y fauna aprovechable y nutritiva para la población que los aprovechaba. Se relata en los pueblos de la región que de él se podía obtener alga espirulina, de alto valor calórico, así como ahuate, ajolotes, peces, y aves, romeritos, o minerales como el tequesquite. La cacería de patos en el Lago de Texcoco llegó a ser una actividad económica importante en Atenco, por ejemplo.

La capacidad tecnológica indígena iba combinada con la capacidad todavía mayor para movilizar enormes cantidades de fuerza de trabajo durante largos periodos, y así mismo para emplearla con eficacia (Palerm, 1973, pág. 73).

Con el crecimiento de la sociedad, aumentó su necesidad de insumo. Esto se vio reflejado en el consumo acelerado de recursos y la necesidad de espacio, a la vez, de vías de comunicación y transporte. El crecimiento de la sociedad hacía necesario implementar controles más invasivos con el lago.

“La laguna dulce quedó separada de la salada al menos por medio de una calzada de este a oeste, desde Coyoacán a la calzada Ixtapalapa-México”; –además–, “Una calzada, según Gómara, que presumiblemente era el albarradón de Nezahualcóyotl, dividió el lago en dos, de norte a sur: la parte occidental, que siguiendo las fuentes llamaré la de México, y la parte oriental, que también de acuerdo a las fuentes llamaré de Texcoco.” (Palerm, 1973, pág. 70). El resultado sería dos grandes lagos centrales en su dualidad dulce (México) / salado (Texcoco). Los diques creaban los límites y la defensa en las agitaciones de lo que se entendería como dos cuerpos, que mantendrían su interacción de intercambio, crecidas y descensos entre sí y en el amplio sistema lacustre.

Por otro lado, la alteración del medio natural, que requiere el perfeccionamiento de sistemas de mayor complejidad, al demandar además un mayor rango de intervención en el espacio, corre el riesgo de desencadenar efectos perjudiciales para los grupos humanos establecidos. Así, las obras que pretenden ejercer control sobre Lago, al alterar el sistema, pueden ocasionar efectos imprevistos, como desecaciones, inundaciones y cambios en las características del suelo, que escapan al control humano.

Otra clave esencial para el entendimiento de la situación prehispánica es, desde luego, la amenaza que representaban no sólo las inundaciones, sino específicamente las de agua salobre del lago de Texcoco. Por supuesto, el grado de salinidad de Texcoco sería menor cuando todo el sistema funcionaba como una unidad; es decir, antes de las grandes obras hidráulicas indígenas. [...] La paradoja es que las obras de defensa contra invasiones de agua salobre realizadas en otras partes del sistema lacustre, al aislar y reducir el lago de Texcoco, aumentaron los riesgos para la agricultura incrementando la salinidad de sus aguas (Palerm, 1973, pág. 235).

Mientras que el proceso civilizatorio significó el manejo de técnicas para controlar el medio natural y los ordenamientos socio-políticos en la administración de su control material, las poblaciones

del lago contaban, desde sus primeros asentamientos, con un sistema de ideas que daba orden y sentido a los fenómenos, tanto naturales como sociales, que se vivían al interior de la cuenca. Este sistema de ideas se tejía de representaciones sociales y saberes culturales; teniendo información sobre los ciclos físicos, como el del agua, de las migraciones de aves, o de las temporadas de inundación y cultivo, al interior (o a la vez) de una cosmogonía compleja.

Gabriel Espinosa Pineda escribió al respecto:

A las culturas, el lago no sólo les amamantó con sus productos, les unió en las orillas y les comunicó a través de las aguas: les dotó de una imagen del universo que iba más allá de lo que sirve y lo que no sirve; de lo que se come y lo que no. impresionó sus ojos desplegando ante ellos una multitud de fenómenos a través de los cuales el orden se manifestaba: observando la naturaleza se explicaron lo existente: dioses y hombres adquirieron sentido como parte del mismo acontecer cíclico del lago: su transformarse de fuente repleta de víboras y ranas a santuario de aves; de enjambre de murciélagos a hervidero de ajolotes, de abundantes reservorios acuáticos a disminuidos estanques. Año con año el lago marcaba a través de sus criaturas el transcurrir del tiempo y sus ritmos se reflejaron en el calendario, en la economía, en la concepción del universo (Espinosa Pineda, 1996, pág. 20).

Los pobladores de la ciudad antigua entendían el ciclo de la cuenca contenido en el sustento mítico de su cultura. En otras palabras, el sistema de coexistencia entre la ciudad y el lago se extendía a un nivel de concepción simbólica en el imaginario de la sociedad, que devenía en formas de control e interacción con su medio.

Los mexicas (y en general las culturas mesoamericanas) creían que las lluvias eran producidas por los tlaloque, deidades que habitaban los cerros y cuya personalidad se confundía con ellos; es decir, pensaban que la lluvia no era dominada por las nubes mismas [...] sino por los cerros, que eran quienes hacían llover y dominaban a los otros elementos [...]. Creían que el interior de la tierra era húmedo, que las cavernas comunicaban al Tlalocan, una especie de paraíso acuático donde habitaba la deidad de la lluvia y a donde iban los muertos por el rayo, por ahogamiento o enfermedades vinculadas a deidades del agua. Creían –en fin– en un mundo que a primera vista nos puede parecer totalmente mítico, pero que al examinar el funcionamiento hidráulico de la Cuenca exhibe codificadas en las complejas estructuras religiosas y míticas, las observaciones milenarias de un mundo natural en que los cerros –en efecto– dominan la precipitación pluvial forzando la formación de nubes por las corrientes ascendentes en sus laderas, la dominan haciendo descargar a las nubes

de su agua justamente en las alturas; la dominan transformando una gran masa del agua meteórica en serpenteantes y violentos arroyos que bajan de las cimas, o, todavía mejor, absorbiendo el agua como esponjas para hacerla brotar en forma de límpidos manantiales hacia sus faldas; [...] los cerros de esta cuenca –efectivamente– están llenos de agua: como cántaros de lava guardan en su interior la humedad de la atmósfera y la hacen (la hacían) surgir todo el año por sus poros; el interior de la tierra es –en efecto– húmedo, casi acuático: las cavernas exhiben esa humedad y parecieran a veces conformar un mundo subterráneo intercomunicado y basto (Espinosa Pineda, 1996, págs. 75-76).

### **1.1. Mutación en la relación ciudad-lago**

Wittfogel ha considerado dentro de su propuesta de *despotismo oriental*, la transformación de sociedades hidráulicas en no-hidráulicas, siendo generalmente un fenómeno detonado “como resultado de agresión externa y de conquista” (Palerm, 1986, pág. 122). Esto, sin embargo, no significó para el caso de la Cuenca de México un abandono de la cuestión hídrica, sino un abordaje y una forma de control diferente a la par del abrupto cambio social.

Con la conquista y colonización de la antigua ciudad indígena, la civilización del lago experimentaría una fuerte fluctuación interna por la entrada violenta de elementos (informativos y materiales) externos, que cataliza un proceso definitorio en la transformación de la población local, en sus organizaciones políticas, económicas y, por ende, de sus medios y forma de control del medio ambiente: el mismo lago, en su forma física como en su significación, sería fuertemente transformado.

Desde su arribo a la región, la presencia del lago fue un elemento que llamó la atención de la expedición europea que pisaba por primera vez la Cuenca. En sus cartas de relación con la Corona española, Hernán Cortés describe su impresión de la ciudad lacustre de esta manera:

... dicha provincia es redonda y está toda cercada de muy altas y ásperas sierras y lo llano de ella tendrá en torno hasta setenta leguas, y en el dicho llano hay dos lagunas que casi lo ocupan todo, porque tienen canoas en torno más de cincuenta leguas y la una de esas dos lagunas es de agua dulce, y la otra, que es de mayor, es de agua salada. Divídela por una parte una cuadrillera de cerros muy altos que están en medio de esta llanura, y al cabo se van a juntar las dichas lagunas en un estrecho de llano que entre estos cerros y las sierras altas se hace. El cual estrecho tendrá un tiro de ballesta, y por una laguna y la otra, y las ciudades y otras poblaciones que están en las dichas

lagunas, contratan las unas con las otras en sus canoas por el agua, sin saber necesidad de ir por la tierra. Y porque esta laguna salada grande crece y mengua por sus mareas según hace la mar todas las crecientes, corre el agua de ella a la otra dulce tan recio como si fuese caudaloso río, y por consiguiente va la dulce a la salada (Cortés, 1960, pág. 91).

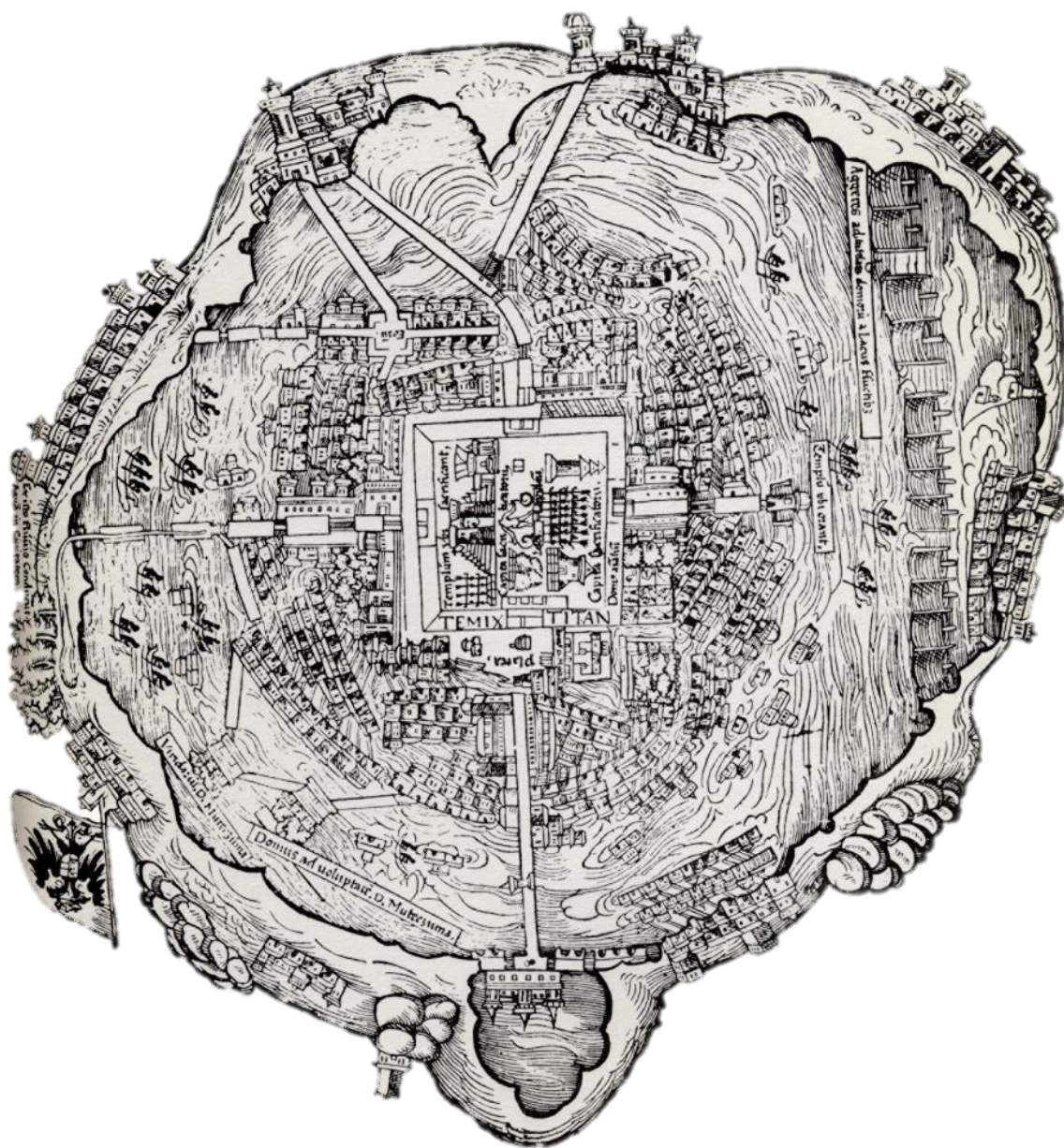


Figura 3: Plano atribuido a Hernán Cortés, publicado por primera vez en 1524.

Imagen proporcionada en formato digital en el acervo de CONAGUA, 28 de junio de 2018, Ciudad de México.

En el imaginario del conquistador destacan los cerros y los lagos, como los grandes elementos del paisaje “descubierto”, primero figurando el sistema que conforma la relación de estos dos elementos; en segundo lugar, se fija en la relación de los pobladores con el escenario, puntualizando en las canoas que comunican a las poblaciones. Sin embargo, un cerro no dejaba de ser un pliegue en el terreno y un lago salado, una charca navegable al ojo del conquistador; la sacralización de la naturaleza quedaría guardada en los saberes indígenas, quizá tachados de herejía y erradicados, junto con los conocimientos ancestrales del sistema lacustre.

Tras la conquista, se inició el proceso de transformación de la sociedad hidráulica a una ciudad occidental con problemas hídricos. El agua deja de ser el centro de la vida económica y política – y la vez, ausente de las concepciones ideales–; los españoles, en su intervención, siguieron un modelo constructivo de infraestructura urbana y un manejo destructivo del sistema y de las obras creadas para su control:

Fue Hernán Cortés quien dio la orden de realizar boquetes en el albardón para permitir el paso de los tres bergantines que cruzaron el lago de Texcoco al de México sin saber que esa acción tendría una repercusión de suma importancia, y es que si bien es cierto que los albardones y las calzadas diques radiales impedían las inundaciones de aguas salobres en época de lluvias, también retenían las aguas dulces con más o menos eficacia en temporadas de estío, por lo que su destrucción impactó el funcionamiento del sistema hidráulico, que aunque no fue muy palpable en un principio, a la larga marcó la transformación de la zona lacustre (Ávila, 2015, pág. 35).

Al derrumbar las tecnologías con que los nativos controlaban su medio, aprovechaban sus ventajas y evitaban sus perjuicios, fue posible un gran debilitamiento de su resistencia a la invasión (y el acercamiento a su eliminación). Destruir las obras de control hídrico resultó en una desarticulación interna al sistema adaptativo de la unidad operante establecida en este ambiente. En últimas consecuencias lleva a la apropiación por parte de los invasores de los bienes necesarios y los medios productivos de los invadidos, poniendo la capacidad de ejercer poder en favorecimiento de los primeros para con los segundos.

Tras la fluctuación de la conquista, una vez retornando a una relativa estabilidad, el objetivo era la reorganización de tecnologías para el control de un medio lacustre que se experimentaba silvestre y hostil. Una rivalidad con el lago nacía del nuevo orden social, de la sobreexplotación de maderas para construcción, o para combustible, el uso de suelos para la ganadería introducida y la avanzada



urbana que ganaba terreno a los cuerpos de agua. La forma de control del recurso ácueos ya era otro, “los españoles ya sea para contar con agua para sus haciendas o para evitar que las corrientes llegaran a los lagos y diera lugar a crecidas, desviaron cursos y construyeron presas” (Espinosa Pineda, 1996, pág. 53).

La ciudad colonizada era un tentador lienzo nuevo para el desarrollo urbano desde la imaginativa española. Sin embargo, para la nueva administración y su paradigma, el medio natural presentó implicaciones más complejas de las que se podía esperar. Los inconvenientes se hicieron especialmente evidentes en las inundaciones que asediaban en temporadas de crecidas de los lagos.

Según la recuperación e interpretación que hace Palerm de fuentes testimoniales del Virreinato, se vive un redescubrimiento –los antiguos pobladores ya lo sabían– de su ubicación en medio de una cuenca cerrada y sin desagüe natural, en la que los lagos más altos (como Chalco o Xochimilco) desembocaban en el centro de esta de menor altura, o sea, al lago salado de Texcoco (Palerm, 1973). Esto develaba un destino incómodo para las ciudades novohispanas: la tendencia natural del territorio a llenarse de agua. Frente a esto, el desenvolvimiento de la colonia buscaría someter no sólo a la población en su propia lógica, sino al territorio rebelde en el abandono de su vocación lacustre, a través de la fuerza directa de obras de intervención en su morfología, cada vez más ambiciosas.

Desde la llegada de los españoles, la capital ha padecido cinco grandes inundaciones, á saber: en 1553, bajo el virey don Luis Velasco (el viejo), condestable de Castilla; en 1580, bajo el virey don Martin Enriquez de Almansa; en 1604, bajo el virey Marques de Montesclaros; en 1607, bajo el virey don Luis de Velasco (el segundo), marques de Salinas; y en 1629 bajo el virey marques de Cerralvo. Esta última inundación es la única que ha habido desde la abertura del canal de desagüe de Huehuetoca (sic.) (Humboldt., 1827, pág. 375).

Alexander von Humboldt hace esta anotación de las inundaciones de la Ciudad en su Ensayo político de la Nueva España, de principios del siglo XIX, resaltando el lugar del cambio en las condiciones geográficas en relación a la transformación de la actividad humana. Dice: “Si por una parte la destrucción de los bosques ha disminuido la humedad de la atmósfera y los manantiales que había en las montañas que rodean el valle, por otra también los desmontes han aumentado la facilidad de aglomerarse los terromonteros, y la violencia de las inundaciones” (Humboldt., 1827, pág. 377).

Para domar las aguas silvestres, se intentó recuperar las tecnologías de control ambiental de la ciudad indígena. Seguramente no pasó demasiado tiempo para que el nuevo orden descubriera que replicar la infraestructura no era garantía de estabilidad y buen funcionamiento para el nuevo concepto de ciudad naciente. El Barón de Humboldt continúa relatando que tras la primera inundación de la administración colonial, registrada en 1553, se encargó la creación del Albarradón de San Lázaro, siguiendo el modelo de las calzadas indígenas, el cual no soportó la segunda inundación, de 1580, necesitando una total reconstrucción tras la tercera entrada violenta de aguas en 1604 (Humboldt., 1827, pág. 379).

La relación con el Lago a lo largo de la colonia se transformó progresivamente en un antagonismo, una lucha por el espacio y los recursos, que de un lado requería la ciudad para crecer, y del otro lado, el Lago mantenía como parte de su ecosistema.

El siglo [XVII] empieza con graves inundaciones en 1604 y 1607 que obligan al virrey Don Luis de Velasco a enfrentar la situación. Después de difíciles deliberaciones, acepta el proyecto del desagüe del Valle de México elaborado por el hamburgués Enrico Martínez. Se trata de desaguar la laguna de Texcoco hacia la laguna de Zumpango al norte, para evitar que las mismas aguas invadan la Ciudad de México en época de lluvias. Para esto, hace falta desviar el río Cuautitlan hacia Huehuetoca y Nochistongo y darle salida por el río Tula. Se empieza a excavar un socavón que se abandona luego, por las enormes dificultades técnicas que se encuentran y se abre un canal, a tajo abierto, con muchos esfuerzos que cuestan la vida a miles de indígenas

Vuelve a inundarse la ciudad en 1629. Mueren 30,000 indios por el hambre, las epidemias y entre ahogados y aplastados por los derrumbes. La inundación dura hasta 1634 y de 20,000 familias españolas y criollas, quedan 400. (Chomel H. & Hernández O., 1988, págs. 98-99).

El periodo colonial cierra sin dar una solución real a las inundaciones, añadiendo los intentos ingenieriles de los canales de Guadalupe y el de San Cristóbal, en 1798 y 1796 respectivamente (Chomel H. & Hernández O., 1988, pág. 101). Y aunque la problemática no encuentra solución real, la guerra con el lago se perpetuó más allá del paso ritual en que muere de la colonia hispana y nace el Estado nacional independiente.

En 1830, con Anastasio Bustamante en la presidencia y Lucas Alamán al mando de la Secretaría de Relaciones Exteriores, se designó a José Rincón la dirección de obras de desagüe con el objetivo de recuperar y reparar los proyectos de control hídrico de los lagos, tal como la conclusión del



La ahora nación independiente a floraba su crecimiento, atravesando un periodo complejización técnica de su emergente modernidad, lo que significaba aumentos en los insumos y en los desechos producidos por la ciudad. Por su posición baja, y su cercanía a la ciudad, el Lago de Texcoco no tardó en ser receptáculo de las aguas negras que escapaban de un drenaje saturado, esto daría origen a un problema más grave de salubridad con respecto al lago, que se buscaron responder con nuevas obras que llevaron progresivamente al Desagüe General del Valle de México.

Los múltiples intentos por realizar las obras de desecación, sirvieron de antecedente al proyecto que el Presidente Porfirio Díaz definió, ordenó y dio dirección. La construcción del desagüe concretó la ambiciosa y anhelada idea de sacar las aguas del Valle de México y definió el futuro del lago, pues después de varios estudios donde se reconocían los pros y los contras de su permanencia, se decidió convertirlo en un vaso regulador que permitiera contener los excesos de agua que no logran salir por el Gran Canal, con ello se dio por concluido su carácter de lago (Ávila, 2015, pág. 114).

A finales del siglo XIX se tenía consciencia plena en los problemas que traía la presencia del remanente del Lago de Texcoco en la salubridad urbana; desde la fetidez evidente hasta la propagación de enfermedades epidémicas. Un informe que analiza la relación entre el remanente de Texcoco y los brotes de tifo en la ciudad presenta el problema de esta forma:

Constantemente ha sido considerado el lago de Texcoco como terrible enemigo de la higiene de México, y casi todos los habitantes se atemorizan en los días en que se nota en la atmósfera ese olor especial, lacustre y fétido, que suele observarse antes de que se establezcan las lluvias y sobre todo al principio de ellas. Fué tan marcado en los últimos días del mes de Marzo y en los primeros de Abril de 1878, así como á fines de Febrero de 1885, que el Consejo de Salubridad y la Secretaría de Fomento nombraron comisiones para que investigaran el origen del mal y la manera de remediarlo.

[...] Con estas ideas y sabiendo que al lago entran muchos de los desechos de la ciudad, y especialmente los excrementos, se ha pensado que al ser después arrastrados á ella por las corrientes atmosféricas, los gérmenes y quizá los gases de la putrefacción, se originan la endemia y las epidemias de tifo (sic.) (Terrés, 1895).

El retrato resulta ahora un opuesto naturalista a la mirada romántica que Tylor daba un par de décadas antes. Sin embargo, el trabajo citado sostiene la débil relación establecida entre la propagación de tifo y la exposición del terreno seco a las corrientes de aire, esto para poder

argumentar que el proyecto de desecación del Valle no habría de preocuparse de colaborar en futuros brotes de dicha enfermedad.

El siglo que estaba por comenzar fue testigo de nuevos problemas con ese terreno reseco y salino, que inundaba con sus tormentas de polvo a la población urbana cercana. Mientras en la ciudad, la extracción de agua del subsuelo favoreció la compactación de las capas de arcilla, resultando en un hundimiento paulatino que para 1965 terminara por debajo del nivel del Lago de Texcoco. Lo que además de mantener latente el peligro de inundaciones, dio un efecto contraproducente para el canal de desagüe que debería ser bombeado en adelante. La Ciudad de México requeriría de una nueva obra de gran inversión para un drenaje profundo (Gutiérrez de MacGregor & González Sánchez, 2010) y un tratamiento especial para el espectro salitroso del Lago intervenido. El Lago se convirtió en un problema a resolver, un peligro a erradicar y un apestado a aislar de la población.

## **1.2. Salvar al lago para salvarnos**

La ingeniería de control de aguas para la Ciudad de México continuaba su lucha por una metrópoli seca y libre para crecer. “La construcción de la prolongación del Gran Canal del desagüe y el entubamiento los ríos Consulado, Mixcoac, Tacubaya, Piedad y Becerra en la década de 1940, son el antecedente previo, de la gran obra hidráulica del siglo XX en la Ciudad de México: el Drenaje profundo” (Pérez Juárez, 2017). Este Drenaje profundo, inaugurado en 1975, es símbolo y determinante material de la hidráulica urbana contemporánea del área metropolitana.

Con el lago prácticamente extinto aparecieron nuevos problemas para la Ciudad. Mientras se perfeccionaban las tecnologías de control de aguas al interior de la urbe, la experiencia en fracasos asociados a la manipulación de los cuerpos de agua aledaños, en conjunto a una modernidad un tanto más consciente de su medioambiente, permitió el inicio de un cambio, aunque no muy alejado del viejo paradigma, en la tendencia relacional con el medio de la cuenca y con los cuerpos de agua. Este tercer periodo está marcado por una reconciliación diplomática con el lago, en los principios ambientalistas de conservación, rehabilitación y aprovechamiento del medio natural.

Para 1969, el panorama se describe en palabras de Mario Ramón Beteta de la siguiente manera:

Adyacente a la Ciudad de México, existe una superficie amplia formada por los terrenos que ocupaban las aguas del Lago Texcoco y que hoy, por obras realizadas en el pasado, se ha

transformado en un desierto, origen de tolvaneras y obstáculo para la expansión metropolitana. Por otra parte el hundimiento de la Ciudad convierte a esta zona, de natural colector y regulador de las aguas pluviales, en terrible amenaza de inundación al alterarse la conformación topográfica del Valle (sic.) (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1969, pág. V).

En 1971 se publicó en el diario de la nación la constitución de una Comisión de Estudios del Lago de Texcoco (CELTE), a partir de un acuerdo con el Presidente de la República Luis Echeverría, asesorado por especialistas en las problemáticas ambientales y las alternativas viables. Con ello se pondría en marcha un gran proyecto basado en los ejes de a) aprovechamiento de aguas y capacidad de la zona lacustre; b) reforestación y rehabilitación de tierras para uso agrícola, industrial y habitacional; c) desarrollar medidas para disminuir las tolvaneras del Valle de México (Secretaría de Recursos Hidráulicos, 1975).

Este proyecto se conoció como Plan Lago de Texcoco, el cuál proponía laborar en dos etapas: la primera de 1971 a 1976 y la segunda de 1977 a 1989. En su primera etapa de cinco años, las acciones se concentraban en la parte sur de la carretera Peñón- Texcoco, teniendo como objetivos la construcción de los lagos Texcoco Sur, Recreativo y Churubusco; construcción de plantas de tratamiento de aguas negras de la ciudad; sistemas de riego e intercambio de aguas; un sistema de drenaje para el Lago de Texcoco, así como la construcción del Dren General del Valle; 500 hectáreas para uso habitacional; mil hectáreas para la posible ampliación del aeropuerto; un programa turístico para Chimalhuacán; la posible transformación del entonces Camino Peñón- Texcoco en autopista; además, 3,100 hectáreas reservadas para viveros, pastizales y reforestación. La segunda etapa serviría para concluir las obras de la primera, construir los lagos Texcoco Norte, de Desviación Combinada y el de Regulación Horaria de la Desviación Combinada, así como continuar con los programas de forestación (Secretaría de Recursos Hidráulicos, 1975, pág. 3).

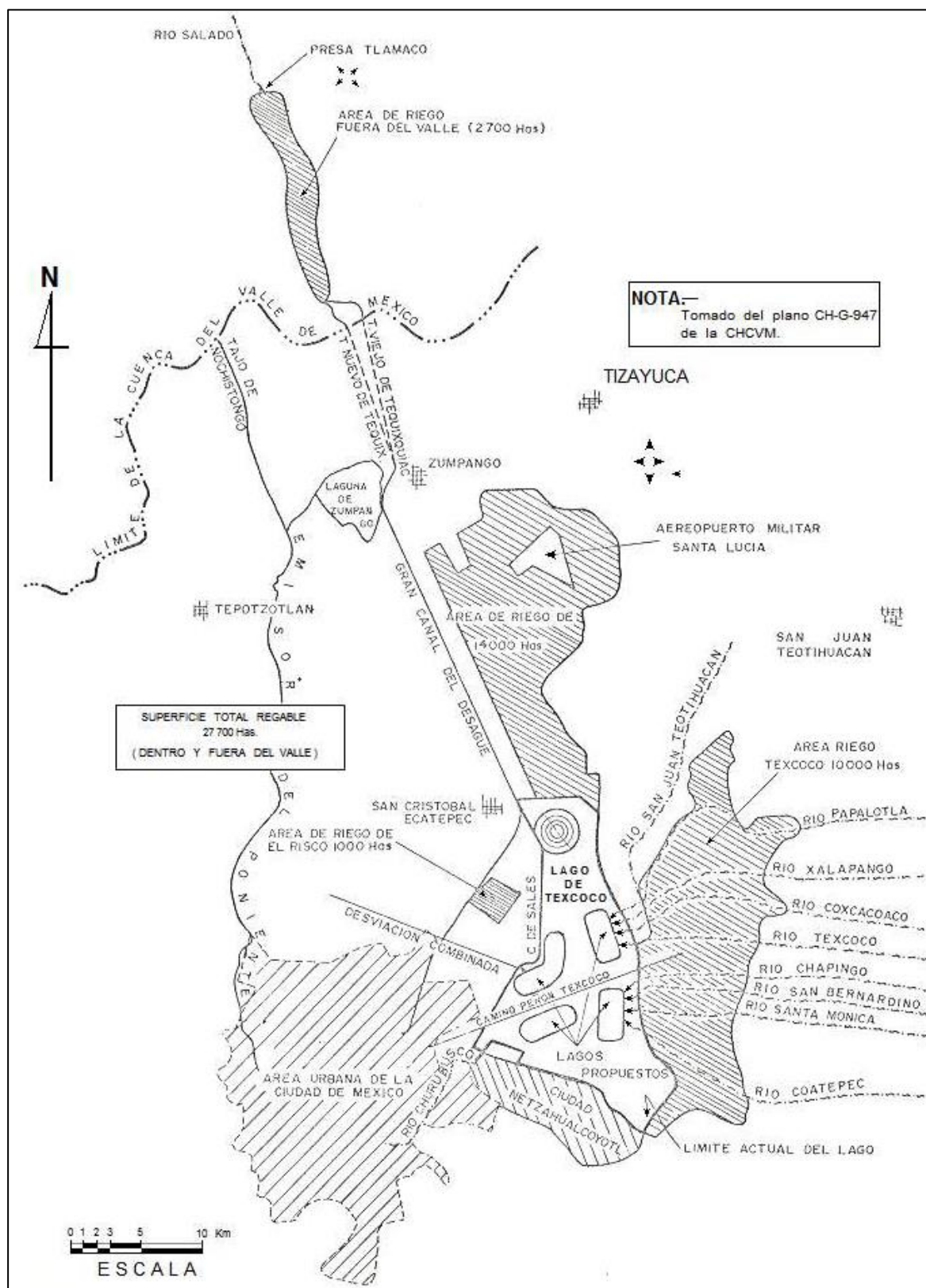


Figura 5: Propuesta de obras y áreas de riego a partir del Proyecto Texcoco. Recuperado de Secretaría de Hacienda y Crédito Público (1969)

Diferente a la imagen panorámica aspirada en su planificación, la zona del Lago de Texcoco reflejaba el estancamiento de un proyecto que no habría logrado superar la marca de su primera fase en el tiempo prometido ni dar razón total del uso de los recursos estatales dispuestos. El Plan decaía embruteciendo en el reflejo de realidad de su propio brillo onírico. Para 1977

a pesar de las optimistas afirmaciones del funcionario [Adolfo Castañón]<sup>12</sup>, el panorama del Lago se asemeja a esos paisajes lunares llenos de cráteres o a los desiertos de algunas películas del oeste. Los efectos del desequilibrio ecológico, que aún no es posible medir con rigor científico siguen siendo: la deforestación, la escasez de agua, el bombeo del subsuelo; el hundimiento; las tolveneras y la contaminación del agua, tierra y aire (Morales D., 1977).

Aunque no tuviese el final feliz que se proyectaba, sí se dieron pasos importantes en la posibilidad de revitalización de un espacio altamente dañado, y se registró un ejemplo de la posibilidad de aprovechamiento de obras ecológicas para la región del Lago. Por otro lado, las décadas siguientes se continuaría con los trabajos enfocados al saneamiento y aprovechamientos de las cualidades hídricas de la Zona Federal del Lago, a través de lo que se conocería en forma general como Proyecto Texcoco y pasando por distintas propuestas sobre el uso ambiental de los terrenos.

Este proyecto, además de impulsar el valor ambiental de la zona, deja un pequeño complejo lacustre al sur de lo que hoy se identifica como el polígono de construcción del Nuevo Aeropuerto. El más destacable fruto, el bautizado posteriormente como Lago Nabor Carrillo, es innegablemente un ecosistema vivo y rico, sobrepasando su propósito de laguna de regulación. “El Lago Nabor Carrillo es considerado el caso de éxito más grande de restauración ecológica del país”, dice el ecólogo Fernando Córdova, pues éste es “nuestro ejemplo de que sí se puede restaurar [El Lago de] Texcoco” (de Miguel & Guerrero, 2018).

### **Lago por aeropuerto, aeropuerto por lago.**

Entrando al siglo XXI, y no siendo la primera vez que se visualiza la posibilidad de ubicar en la región de Texcoco el proyecto de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, el presidente en funciones, Vicente Fox, decretó rápidamente su construcción la norte de la carretera Peñón-

---

<sup>12</sup> El ingeniero Adolfo Castañón es en ese momento presidente de la Comisión encargada del PLT.



Texcoco, una demarcación que se trataba entonces como un espacio sin aprovechamiento ni utilidad. El área del Lago es más claramente comprendida como un espacio aprovechable para proyectos de desarrollo: en específico, la intención de un nuevo aeropuerto en ella, que comienza a dilucidarse décadas atrás, se aproxima a su realización material.

Como parte del proyecto, el 22 de octubre del 2001 se anuncia un decreto expropiatorio sobre los ejidos de Atenco y Texcoco y Chimalhuacán, siendo Atenco el más afectado por su posible desaparición como municipio. Con ello se da pie a uno de los conflictos socio-ambientales más influyentes en la región, entre los pueblos afectados y las autoridades locales y federales, marcado por dos momentos clave: la defensa de las tierras, que se desarrollaría del 2001 al 2003, y la represión a la población de Atenco llamada “operación rescate” de mayo del 2006.

Tras el decreto presidencial, los años 2001 y 2002 fueron de violenta tensión en la severa represión al movimiento de resistencia de pobladores de los municipios afectados. El 1 de agosto del 2002 se logra la derogación del decreto expropiatorio<sup>13</sup>; de las organizaciones de resistencia nace el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), y en agosto del 2003 se firma un acuerdo entre el Gobierno y el FPDT, del cual, se dice, rápidamente fue olvidado por las autoridades estatales.

A principios de mayo del 2006 tiene lugar uno de los más fuertes eventos en el drama de la resistencia de los pueblos: el 3 de ese mes, una protesta en Texcoco encabezada por floristas del municipio y respaldada por el FPDT termina en una fuerte represión policiaca; en consecuencia, pobladores de Atenco toman la carretera a Lechería como manifestación, lo cual sólo resulta en un segundo operativo para suprimir el bloqueo. El 4 de mayo, por la madrugada, entra el cuerpo policiaco a San Salvador Atenco, en persecución para detener y trasladar a presuntos participantes de las protestas y afiliados al Frente<sup>14</sup>. A este evento del que se denunció allanamiento, brutalidad policiaca y agresiones sexuales, fue llamado *Mayo Rojo*<sup>15</sup>. Desde esta marca calendárica de

---

<sup>13</sup> Este hecho es recordado como una victoria importante para el pueblo de Atenco y el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.

<sup>14</sup> Se vivió una detención violenta de quienes estuvieran vinculados con el Frente de Pueblos, de la que se cuenta que los operativos entraban a las casas y sacaban a la fuerza a los individuos en cuestión. Se dice por parte de la resistencia que personas de la comunidad cercanas al PRI estatal señalaron directamente las casas y dieron los nombres en el papel de delatores encapuchados.

<sup>15</sup> El caso de Atenco es bastante amplio como para abordarlo en un paréntesis del tema en desarrollo. Sin embargo, es también parte importante en el contexto histórico del NAICM. Para profundizar en el tema se puede consultar: *La Jornada* “Al alba, 3 mil policías tomaron el control en San Salvador Atenco”. (Salinas & Ramón, René, 2006);

rompimiento, la resistencia de Atenco, se convertiría en un obstáculo para los objetivos estatales que afectasen a comunidades aledañas. Dispersadas las nubes de tormenta, el trauma no se borra con facilidad, y la grieta que queda interna a las comunidades sólo se continúa desquebrajando.

La siguiente administración sexenal buscó resucitar la iniciativa del fallido Plan Lago de Texcoco con el proyecto del Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT). El PELT se anuncia oficialmente en el 2011, como parte del Plan Nacional de Desarrollo (2007-2012) y el Programa Nacional Hídrico (2007-2012), durante el periodo presidencial del segundo panista electo, Felipe Calderón. El proyecto no vive más allá de este sexenio que concluye con el año 2012, con la entrada de la administración priista de Enrique Peña Nieto, por lo que no llega mucho más lejos que la fase de compras de tierras para el perímetro.

Para este proyecto se dejó a cargo a la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), con la dirección general de José Luis Luege Tamargo. Tiempo después, la CONAGUA se comprendería como la institución encargada de la ZFLT, y Luege, cismado de la comisión en la administración peñista, se convertiría en un personaje opositor a los megaproyectos que contemplan el polígono.

En el PELT se proyectaba a la vez de los viejos objetivos de saneamiento, reforestación y adaptación de los sistemas hidrológicos, generar un espacio de recreación, esparcimiento y cultura para las comunidades aledañas, en la pretensión un parque público de gran escala. Aunque se postulara como un proyecto meramente ecológico y de beneficios locales, el PELT se encontraría con un contexto de mayor complejidad social. Reconoce la documentación del proyecto: “Los antecedentes de gestiones sociales y administrativas fallidas para el proyecto de un nuevo aeropuerto en 2001, prepararon un escenario muy complejo para cualquier otro que se quisiera desarrollar en la región y los municipios de Atenco y Texcoco” (Comisión Nacional del Agua, 2012, pág. 259).

También señalaba un problema importante con respecto a los predios colindantes con el polígono del Lago de Texcoco: se trata de tierras de propiedad ejidal, a la vez, –según los promotores del proyecto– son tierras de bajo rendimiento y fertilidad. Estos dos hechos hacían previsible que los pobladores pudieran buscar vender los ejidos al atractivo mercado inmobiliario y contribuir a la

---

*El Universal* Cronología del conflicto de San Salvador Atenco (González, 2008). Además, se puede consultar el video documental del caso publicado en *Youtube.com* (<https://www.youtube.com/watch?v=TUi9iybjNtY>) “Atenco, crónica de un pueblo rebelde” (Dedosbriosos, 2011).

avanzada de la mancha urbana en la región. Con ello se justificaba la búsqueda de ampliar el Programa de Rescate Hidroecológico del Lago de Texcoco para un mayor espacio de impacto positivo. (Comisión Nacional del Agua, 2012, pág. 190).

De lo poco que se pudo alcanzar a concretar, fue la compra de tierras. A pesar de la resistencia de Atenco, se adquirieron 1731 hectáreas de las 2,500 que conformaban la superficie de interés (Gobierno Federal; SEMARNAT; CONAGUA, 2012). Las compras y el espacio de interés se aclaran en el siguiente esquema (Figura 6), empleado en la presentación de informe de avances del proyecto correspondientes al 13 de julio de 2012:

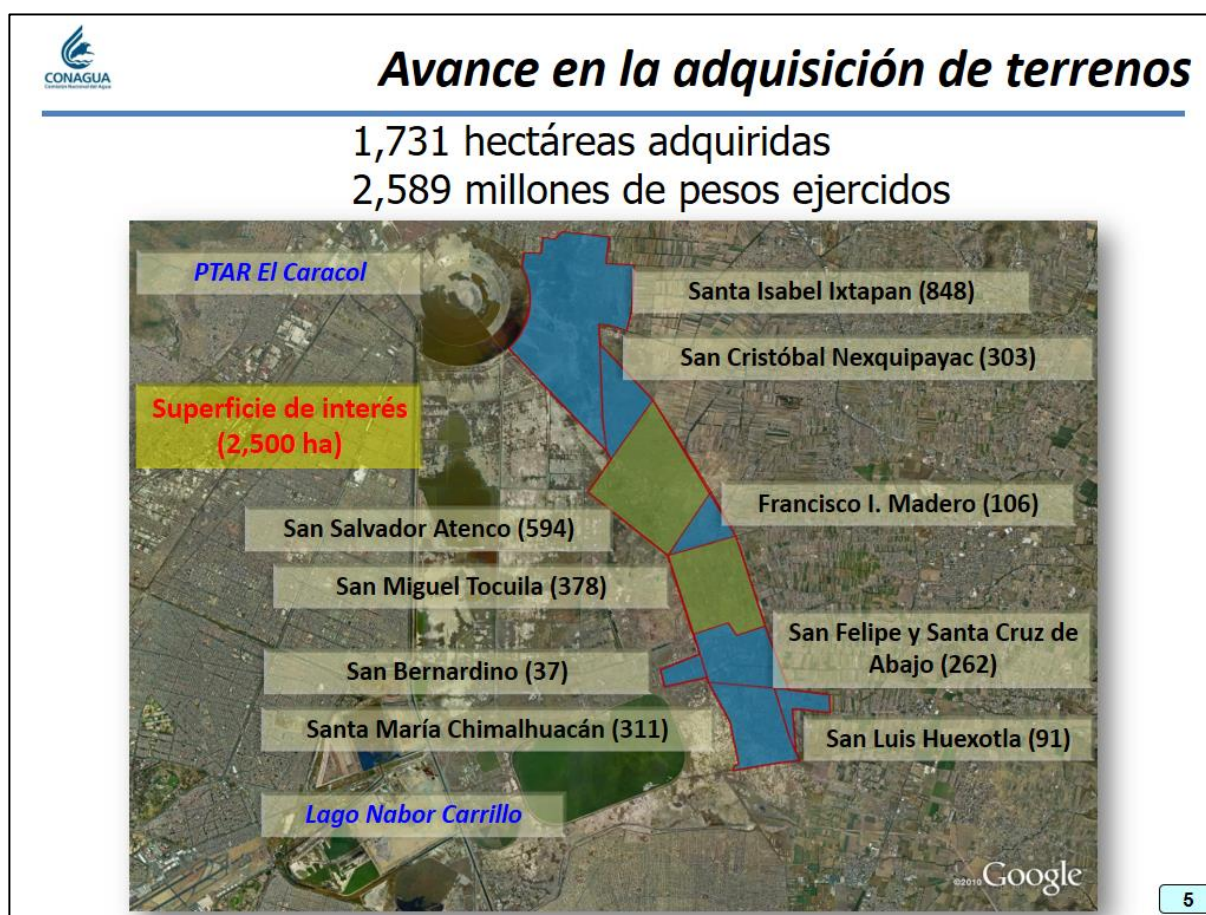


Figura 6: Proyección de avance en adquisición de terrenos para el PELT.

Recuperada de Presentación de PowerPoint: Reporte de avances del PELT, CONAGUA (julio de 2012).

El lugar del lago en los últimos casos deja ver dos efectos sobre el paradigma desarrollista de la región. Por un lado, el giro verde que aglutina una presunta conciencia ambiental a los intereses del estado y del sector empresarial y que hace de conceptos como “sustentabilidad” o “medio-

ambiente” palabras frecuentes en las planificaciones de grandes proyectos de infraestructura. El otro factor que se evidencia es la oposición política local a proyectos de gran intervención en el ambiente, capaces de hacer frente y derrotar a las disposiciones estatales, como la derogación de las expropiaciones y del proyecto aeroportuario de principios de siglo, generando organizaciones locales como el FPDT y manteniendo un precedente de antagonismo con las instituciones políticas que les han reprendido por resistir a un destino impuesto por la fuerza.

Explorar la región en distintas etapas de interacción social y ambiental no sólo aporta un contexto para comprender su condición actual, sino que lo coloca en una problemática compleja, que da fe de las implicaciones y ambientales de su transformación y de la forma e ideales de control de sus elementos.

La lección que no se terminó de aprender en la relación histórica del lago es la de un desarrollo que comprenda el sistema de la cuenca, sus ciclos y elementos. El ideal de una ciudad separada de su medio natural es quizá lo que ha llevado a encontrarnos con la incómoda situación que hoy se vive con el agua y el espacio en la Ciudad de México. En palabras de Fernando Córdova: “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” (Villegas & Malkin, 2017).

## 2. Naicm: encarnación del desarrollo

*...nos llevó a conocer los ejidos de la comunidad. El vivo color de la vegetación contradecía la imagen de yermos infértiles que se difundía sobre aquel lugar. Llegamos a una loma, un punto estratégico de vigilancia: a un lado, verde y cerros, al otro, un muro y un impactante desierto recubierto de tezontle.*

*Conocía ya las minas de este material, esas llagas rojas que se abrían por encima de la morada de los antiguos dioses acuáticos. ¿Qué pudo mordisquear con tal fiereza a tan imponentes cerros?*

*Caminos rojos que escurren estáticos, de piedritas porosas. Desembocan en una inmensa fosa cercada: un territorio prohibido.*

*De la muerte de las deidades hídricas se intenta invocar al legendario Desarrollo, encarnado en un gigante hambriento hecho de concreto y alambre.*

*Todo tiene un costo: el del gigante llamado Naicm se cobra con el color verde que se arrebató del paisaje, en la vida de todo lo que habita, por mala fortuna, cerca de este gigante.<sup>16</sup>*

**Contenido del capítulo:** 1) Relación entre la lógica desarrollista y los megaproyectos. 2) El NAICM como megaproyecto de desarrollo. 3) Crisis, campo político y actores en conflicto del Nuevo Aeropuerto.

La relevancia del concepto de *Desarrollo* para este escrito hace necesaria dar una definición responsable de su uso. Se puede partir de la idea general de Adams que percibe al desarrollo como una extensión de los esfuerzos humanos por controlar, domesticar y ejercer poder a una gran escala energética:

el desarrollo es un proceso que comenzó con la domesticación, cuando algunos seres humanos trataron por primera vez de conseguir que ciertas plantas, animales y otros seres humanos trabajaran un poco más en su beneficio. La energía no humana en expansión introducida por la industrialización hizo de la domesticación un mito llamado “progreso”, y, posteriormente, “desarrollo” (Adams, 2001, pág. 355).

Esto es el desarrollo en términos materiales: dinámicas de control humano a una gran escala de manejos de energía, aceleradas con los crecimientos tecnológicos y demográficos de la industrialización. El mismo Adams (2001) admite que el “desarrollo”, como concepto, resulta en

<sup>16</sup> Nota de campo: 13 de julio de 2018, San Salvador Atenco, Estado de México.

una interpretación a los procesos evolutivos humanos, que responde a un contexto geopolítico y económico específico de la segunda mitad del Siglo XX; es una mutación a la filosofía del crecimiento o “progreso” decimonónico tipificadas por la asociación de mayor consumo como vía para una supremacía civilizatoria. El desarrollo es una explicación política y situacional de los procesos humanos, de su relación con el medioambiente, y la organización jerárquica del poder.

El desarrollo consiste en una lectura contundente sobre el quehacer humano, pero resulta también en un recurso político que orienta a ciertos comportamientos, tales como la regulación y reproducción de la unidad social. En el conflicto por el NAICM, “desarrollo” es un racimo de ideas paradigmáticas hiladas a comportamientos materiales (consumos, urbanización, economía extractiva) establecido como orden social.

En la concepción turneriana “los campos son el resultado de diversas confrontaciones entre poder hegemónico y un conjunto de alternativas” (Parral Quintero, 2018, pág. 37). Como se verá, el desarrollo conforma, por un lado, una serie de valores, imaginarios y objetivos, y por el otro constituye una dinámica de control y transformación del medio y posiciones de poder a partir de dichas relaciones; si a este marco de condiciones hegemónicas se añade la tensión de concepciones, aspiraciones y relaciones alternas se consigue un campo político del desarrollo.

El proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México es encarnación de la lógica desarrollista; producto y reproductor de ciertas condiciones económicas y políticas, tanto locales como globales. Por sus características y patrones comunes a otros grandes proyectos de infraestructura, extractivos y energéticos erigidos en contextos similares<sup>17</sup>, el NAICM puede bien ser tratado como un *megaproyecto*, en cuanto a sus rasgos y efectos material, y como *obra de desarrollo* en tanto a su carácter ideológico/utópico.

El discurso capitalista sobre desarrollo está centrado en las fuerzas del mercado, una entidad de poderes correctivos y regularizadores de la acción de los agentes económicos y cuyos trabajos recompensará a los individuos más capaces, permitiendo que ellos, y por extensión la sociedad como un todo, progresen. Desarrollo es un objetivo a ser alcanzado con el menor grado de intervención del Estado. Si se permite que las fuerzas libres del mercado interactúen, la ‘mano

---

<sup>17</sup> Como caso específico, se puede revisar la Supervía Poniente, en la Ciudad de México, problematizado como megaproyecto por la antropóloga Margarita Pérez Negrete (2017), o el del gran programa carbonífero en el Departamento de la Guajira en Colombia (Cujia & Londoño, 2016), junto con el resto de los artículos presentados en la misma publicación del Instituto Mora: “Megaproyectos y los dilemas del desarrollo en Latinoamérica”.

invisible' organizará los factores trayendo más bienestar para todos. Aquí el poder y acceso diferenciado a recursos naturales y humanos no son tomados en consideración<sup>18</sup> (Ribeiro, 1992, pág. 10).

Aunque los objetivos públicos de una nación para perseguir su desarrollo se declaren como un bien común, las reglas del juego y los parámetros que dividen a las unidades desarrolladas de las no-desarrolladas se juegan en el tablero global del mercado. Otra característica importante de la sociedad del desarrollo es su búsqueda de eficiencia económica como máxima individual en la realización trabajos y como medio de regulación y crecimiento como unidad. La fórmula es: mayor eficiencia individual, mayor desarrollo del conjunto. Como lo ha dicho Franz Hinkelammert:

Su valor central es la competitividad, y el sujeto central, alrededor del cual gira nuestra sociedad, es el sujeto que calcula su utilidad en términos cuantitativos derivados de los precios del mercado. Por tanto, la globalización de los mercados se realiza en nombre de un sujeto que maximiza sus utilidades, calculándolas de forma cuantitativa. Por consiguiente, la competitividad como valor central y el sujeto calculador del mercado se corresponden. Al resultado de este comportamiento se lo llama eficiencia. (Hinkelammert, 1995, pág. 238)

En esta idea de desarrollo las formas de control y las dinámicas de poder se tornan en una noción de orden incuestionada: un sustento para dinámicas de poder aceptadas que aseguran el control sobre recursos. En este sentido, la expansión urbana y transformación ambiental que significa el aeropuerto es indisoluble de su propia lógica auto-determinante.

Desarrollo [es][...] 'algo como una religión secular' incuestionable[;][...] el alcance de esta noción recobra desde los derechos individuales, de ciudadanía, hasta esquemas de clasificación de los Estados Naciones, internamente al sistema mundial, pasando por atribuciones de valor de cambio, tradición, justicia social, bienestar, destino de la humanidad, acumulación de poder económico, político y militar, y muchas otras connotaciones vinculadas a ideas de relaciones apropiadas entre los hombres y entre estos y la naturaleza (Ribeiro, 1992, pág. 2).

El *Desarrollo* es el centro de un gran discurso a un nivel paradigmático. Es un gran discurso, no sólo entendido en un plano local de grupos o sociedades definidas, sino que se extiende y propaga dentro al fenómeno globalizador y como instrumento para éste.

---

<sup>18</sup> Ésta y el resto de las citas a la obra son traducidas del portugués por F. de T. L.

El concepto hegemónico de “desarrollo” es sostenido por su naturaleza discursiva cambiante, adaptable e inclusiva. A la vez, es una idea que se presenta como incuestionable y de tientes absolutistas, por ser asociada en tal cercanía a un ideal de “bienestar”, como si al negar el desarrollo se negara el bien en su forma pura, creando una especie de herejía que violenta las bases de la moral. Es una forma abstracta que sirve para la actividad en una dirección bien definida, al servicio de objetivos claros, capaz de regularse y aglutinar en discursos menores que pueden ser localizados o generales: por ejemplo, la idea ambigua, pero consensualmente aceptada, de sustentabilidad, en la formación de un desarrollo-(pero)-sustentable.

“El modelo de la racionalidad capitalista se sostiene y fortalece a partir de la promesa de desarrollo para lo cual es necesario la producción de un discurso hegemónico civilizatorio que legitime el camino por el progreso debe alcanzarse.” (Pérez Negrete, 2017, pág. 29). Es un sistema de ideas apoyado en el deseo o la necesidad de una utopía que se construye desde la hipótesis compartida de algo mejor (necesariamente contrapuesto a un “mal” o un “peor”). Se reproduce, por lo tanto, una conducta que responde a este proceso evolutivo naturalizado en línea recta en el camino de “la forma de ser de las cosas”.

Dos ideas importantes se pueden señalar a partir de esta exploración en el campo del desarrollo: a) existe una incompreensión de ideales y valores que le son externos a su lógica, tal y como el ojo conquistador peninsular ordenaba bajo su noción de sentido la otredad de “un nuevo mundo”; y b) a partir de esta concepción específica, el sistema ideal desarrollista conlleva una forma de control específica del medio natural y de relaciones de poder con los individuos humanos. Con ello en cuenta, en adelante se comprende al NAICM como megaproyecto y como obra de desarrollo, en su impacto transformador y su construcción ideal-discursiva.

### **2.1. Discurso de apertura: la brecha**

El caso del NAICM, entendido como drama social, marca su inicio en la aparición pública del megaproyecto, conformando una nueva brecha o ruptura en la relativa estabilidad de la región tras el conflicto de Atenco<sup>19</sup>. Durante una brecha o *ruptura turneriana*, escribe Rodrigo Díaz Cruz,

---

<sup>19</sup> Con la liberación de los últimos presos por la represión “operación rescate”, en el 30 de junio de 2010 se cierra el caso en su visibilidad pública, sin embargo, tras la represión de 2006, del año 2007 al 2012 se continuó en distintas



“aparece o hace erupción en la superficie un gesto, un ‘disparador’ que suscita, que hace visible, que abre o posibilita la confrontación” (Díaz Cruz, 2014, pág. 111). En septiembre del año 2014 se anuncia un virtual proyecto aeroportuario, teniendo listos para ese mismo año documentos como la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y habiendo asegurado de antemano una gran masa de territorio ampliada sobre los ejidos aledaños<sup>20</sup>. En ese momento, los promotores como los opositores ganan un nuevo objetivo público y entran en un estado temporal de antagonismo.

El recién reestablecido y delicado –pero relativo, pues las aguas del conflicto nunca son del todo calmadas– equilibrio social de la región, colgante apenas de un hilo de gobernanza, es interrumpido por un detonador simbólico de fuerzas de arriba y la reacción opositora de abajo: el anuncio del retorno del proyecto del Aeropuerto como reapertura de una saga dramática irresuelta desde el primer quiebre en 2001. La ruptura, siguiendo el modelo de drama social de Turner, inicia (o reinicia) una transgresión del poder hegemónico a la vida de un sector subalterno. El proyecto del Nuevo Aeropuerto saca a relucir la importancia que puede tener una obra de infraestructura inerte para hablar de relaciones humanas.

El diseño del NAICM se encargó, por parte de la administración peñista, a Norman Foster, un arquitecto británico que, a través de su firma, *Foster+Partners*, ha participado en el diseño de grandes puertos aéreos en ciudades de todo el mundo (como Stansted, Hong Kong y Beijing). Foster, para el caso del aeropuerto mexicano, colaboraría con el arquitecto Fernando Romero, convenientemente yerno del magnate y gran inversionista del proyecto, Carlos Slim. En este momento se pueden identificar perfiles de personajes que forman parte de la agrupación “promotora” del NAICM, como el empresario Slim, uno de los más importantes impulsores materiales y defensores públicos del proyecto.

En el evento de presentación del Plan Nacional de Infraestructura 2013-2018, que se realizó en Los Pinos, el 3 de septiembre del 2014, Enrique Peña Nieto presentó por primera vez la propuesta ganadora para el Aeropuerto a través de la proyección de un audiovisual, en que con la voz de los

---

formas los intentos de compra de tierras de la región y de apropiación estratégica a través de los gobiernos locales y cambios de uso de suelo.

<sup>20</sup> Además de las compras de ejidos desde el 2007, se realizaron operaciones políticas de cambio de uso de suelo sobre ejidos comunales, como sucedió en Atenco en 2014, como facilitador de la compra de estas tierras por parte del Estado y así anexarlas al polígono de territorio Federal, originalmente demarcado como Vaso del Lago de Texcoco para obras hidráulicas y reforestación en la década de 1970.

arquitectos y la de una narradora anónima de timbre femenino, se recorre una maqueta virtual de la obra<sup>21</sup>.

Es este video promocional una construcción discursiva en la que se fundamenta la obra, en que ésta misma se comienza a erigir imaginariamente. Se hace posible la proyección de ideas a través de imágenes que conforman también parte del discurso. En el promocional referido se puede identificar tres principios sobre los ideales del proyecto en su forma virtual, con que se construye el discurso en un trasfondo ideológico/utópico de desarrollo:

a) Identidad:

*Narradora: "La monumentalidad del diseño provienen de la inspiración en el arte y arquitectura mexicana."*

*Romero: "Un águila sobre el nopal devorando una serpiente, es el símbolo mexicano por excelencia. Un jardín de cactáceas recibirá a quienes lleguen a la terminal. La vía de acceso se construirá con elementos que simbolicen a la serpiente; y el techo de entrada evocará al águila con sus alas abiertas en vuelo, en una estructura ligera que nos conectará de inmediato con la experiencia de volar".*

A la presentación del proyecto se recurre a símbolos identitarios nacionales, los más obvios son los que se encuentran plasmados en el escudo nacional (águila, nopalera y serpiente). La obra como creación arquitectónica intenta ser vista como un proyecto patrio importante, y la imagen arquitectónica, por ello, debe dar un mensaje nacionalista a los mexicanos, como a los extranjeros que sean usuarios. Este recurso discursivo busca la articulación de la obra, dando un lugar en el constructo histórico del país.

El uso de símbolos asociados a *lo nacional* busca generar una apropiación simbólica de valores identitarios, alterando a la imagen mental del país para que el Aeropuerto aparezca naturalmente allí, como parte de una postal de la Ciudad de México.

A la vez, las obras de intervención y transformación del Lago de Texcoco se han apoyado en la producción de una imagen extinta y deplorable del espacio en cuestión, sin quitar el dedo del

---

<sup>21</sup> Video publicado en línea como "Proyecto Nuevo Aeropuerto Ciudad de México - #AeropuertoMEX" (Presidencia Enrique Peña Nieto, 2014) También disponible en: "Así será el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México/ Parte 5" (Excélsior TV, 2014).

renglón respecto a la ausencia actual del sistema lacustre ancestral. Se trata de un lugar primordial en el mito fundacional de la ciudad, lugar designado a través de la señal de “Un águila sobre el nopal, devorando una serpiente”. Su mitificación, que alude a la presencia de un objeto ausente, tiene la contraparte paradójica de ausentar lo que se encuentra actualmente presente en ese espacio. Sacrificar el espacio metonímico del Lago en favor de la edificación del NAICM no es en sí contradictorio si se piensa a este lugar a manera de un “lago muerto”, sin presencia en el panorama ideal contemporáneo a los ojos de la metrópoli.<sup>22</sup> A la vez, dota de significado en la asociación del mito localizado en el terreno transformado al aeropuerto, su forma futura que hereda el investimento divino como si lo chupara de los nutrientes de la tierra.

b) Beneficios:

Como artefacto propagandístico, el discurso tiene el propósito de “vender” la idea como algo realmente deseable o como un beneficio. Esta es la base mercadológica quizá más clara: avivar una promesa de maximización con beneficios para una estructura común, en un ideal de orden definido. Tal es la promesa directa del desarrollo.

Esta también es la formación de un valor específico sobre la obra y su realización, en un supuesto costo-beneficio, en el que el primero no es realmente considerado en el discurso y el segundo es engrandecido en la enunciación ideológica de ser la puerta al desarrollo, el camino correcto a un bien común.

*Narradora: "Y no solamente es un aeropuerto, esto es un proyecto de regeneración que transformará vidas al igual que el paisaje. Esto generará empleo y un sentido de orgullo en la comunidad local".*

Mientras la voz *en off* dice esto último, se muestran imágenes de un presunto estado actual de la región y del nuevo aeropuerto concluido, en un contraste tal que pasa de un árido e infértil terrenal, a un verdor edénico; del caos al orden. Nuevamente es importante crear la sensación de vacío para promover la idea de aprovechamiento de un espacio sin utilidad (ver Figura 7).

---

<sup>22</sup> Puede resultar interesante comparar esta idea con la dicotomía indígena muerto/ indígena vivo que ha impulsado ideológicamente el proyecto nación mexicano post-revolucionario desde su implementación formal. La invisibilidad del primero en su falta de integración es irónicamente paralela a la presencia de un pasado indígena glorioso en la narrativa nacionalista moderna.

Por otro lado, se aprovecha la “ola verde” para promover una idea de desarrollo sustentable: un aeropuerto que trae dinero y a la vez, no sólo no contamina más, sino revive su alrededor en un impacto positivo. “Éste será el aeropuerto más sustentable del planeta, el primero en calificar para la certificación medioambiental LEED platino”, celebra la narración fílmica. El discurso de la sustentabilidad, como se verá más adelante, resulta en realidad en una llave para acceder a nuevas posibilidades de control de bienes, espacios y capital.



*Figura 7: “Beneficio”.*

*Instantáneas del video promocional: “Proyecto Nuevo Aeropuerto Ciudad de México” [minutos 4:00 a 4:09] (2014)*

## c) Futurología:

El *desarrollo* es una metáfora temporal, que contrapone las ideas de *avance* y *retraso*. Ello ve claro en la denominación política internacional de países *desarrollados* frente a *subdesarrollados*, a lo que se agrega en medio una categoría conveniente: países “*en vía de desarrollo*”, un término estático –descriptivo de una supuesta situación concreta, dentro de un orden–, pero, a la vez, referente al movimiento –pues está caminando con la dirección a los países desarrollados. Este último es el caso de México, lo que da un peso especial a las metáforas futuristas.

*Foster: "Mostramos un modelo que será la inspiración de futuros aeropuertos, que será eficiente desde el punto de vista operacional, y flexible para el futuro, pero, sobre todo, un edificio hermoso y una experiencia inolvidable."*

El discurso del Nuevo Aeropuerto, además del énfasis en “Nuevo” en su nombramiento, construye una maqueta utópica, de un punto concreto en el tiempo al que se dirige el país y en el que el aeropuerto ya tiene un lugar. Esta visión de oráculo es lo que hila la promesa del desarrollista, y sus beneficios comunes, con la construcción concreta de la obra. La profecía se escribe así:

*Narradora: "Podemos ver el futuro, es en México. Este edificio está listo para hoy y mañana. para la gente de México y del mundo."*

En la representación de la Figura 8 se nota la terminal terminada en un paisaje nocturno y algunos aviones modificados al estilo de naves espaciales de ciencia ficción. Se construye una maqueta de un futuro fantástico de avances tecnológicos en el que el aeropuerto está dando servicio.

La utopía futurista como la ideología nacionalista se ponen en marcha desde una idea específica del aprovechamiento de lo que actualmente se presenta como poco valioso con posibilidad de sacar de él un verdadero valor. Así, un megaproyecto depende en gran medida de la construcción ideal-discursiva en que se fundamenta y promueve; tales construcciones que preceden y acompañan al proyecto infraestructural (que en una perspectiva marxista bien pueden ser consideradas super-estructurales) pueden servir de “razón” para tal o cual forma de valoración.

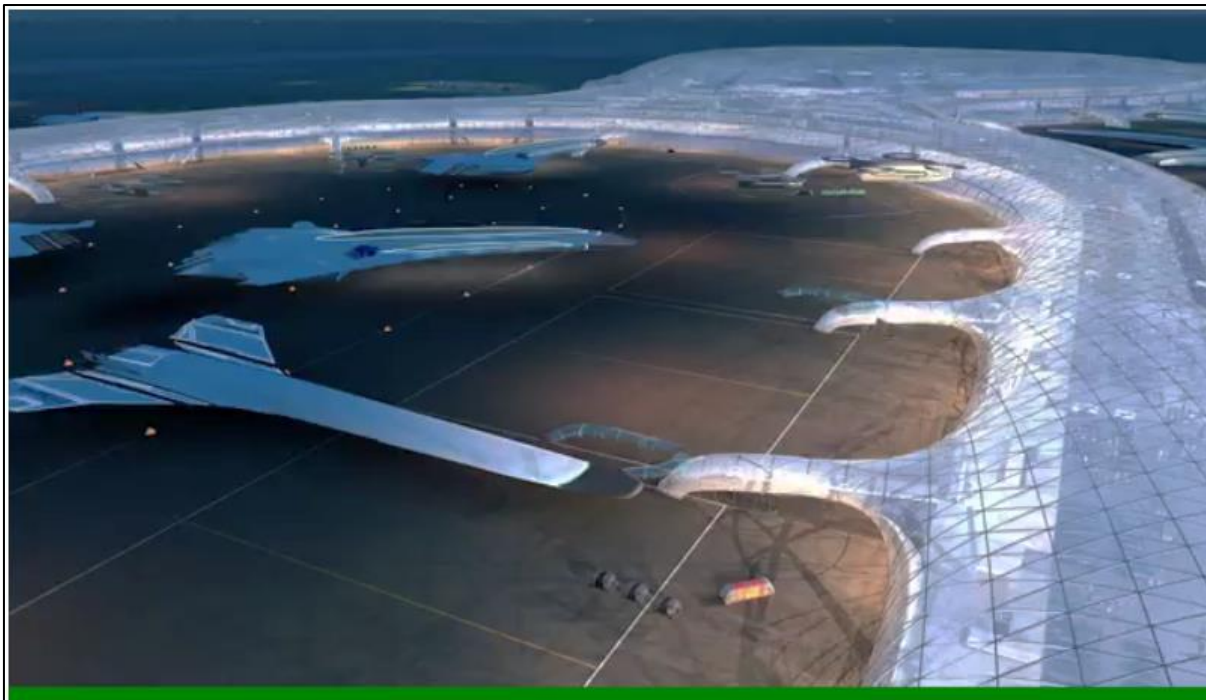


Figura 8: "Futurología".

Instantáneas del video promocional: "Proyecto Nuevo Aeropuerto Ciudad de México" [minuto 7:20] (2014)

## 2.2. Construyendo Desarrollo

Para entender las ideas en que se promueven este tipo de acciones de transformación drástica del ambiente, se debe conocer el sistema de ideas en que se forma tal discurso desarrollista. Aun cuando el conflicto surge en el encuentro entre perspectivas disonantes del fenómeno, la intención originaria del proyecto como la lógica de la postura que ha buscado su construcción resulta un buen punto de partida.

En nuestro contexto de interacciones transnacionales, el orden hegemónico genera una imagen a partir del modelo de otras naciones con posición favorable en el ordenamiento geopolítico y económico: los *desarrollados* enseñan a los *en-desarrollo* a temer al *subdesarrollo*. Se sigue los pasos de los adelantados, como planos para obras de infraestructura y creación de espacios que reflejan tal lógica a quien los habita u observa. La construcción física de lugares de desarrollo tiene efecto en la percepción de esta lógica: son una forma de indicador de "avance". Tienen un efecto seductor: de ello parte su dinamismo como potencia de poder, pues lleva a hacer que los individuos y grupos actúen en forma favorable a él. Pareciera que el resplandor de las estructuras futuristas hipnotizara a quienes desde abajo contemplan su inmensa magnificencia; así como los altos techos

de la arquitectura eclesial se levantan para hacer sentir pequeños y terrenales a los parroquianos, los grandes monumentos del progreso contrastan todo lo que está debajo de sus estándares y atrás en el tiempo.

En el campo del desarrollo sobresale el interés por hacer “grandes cosas”. Gustavo Lins Ribeiro utiliza el concepto de *Proyectos de Gran Escala* (o *PGE*), que puede ser empleado en paralelo al de megaproyectos, en tanto trata de operadores materiales de la idea abstracta de desarrollo.

Los PGE tienen características estructurales que les permite ser tratados como ‘expresiones extremas’ del campo del desarrollo: el tamaño del capital, territorios y cantidad de personas que controlan; su gran poderío político; la magnitud de sus impactos ambientales y sociales; las innovaciones que crean frecuentemente; la complejidad de las redes que ellos engendran (Ribeiro, 2007, pág. 177).

Las obras del desarrollo son creadas y promovidas en un ámbito económico, como producto de dinámicas capitalistas. No es raro, entonces, la presencia y relevancia del sector privado actuando como promotores de estas obras. Desde sus primeras manifestaciones se sabía que el NAICM involucraba un gran flujo de capital, lo que se traduce en grandes intereses de los promotores políticos, como el presidente Enrique Peña Nieto, y empresariales, como Carlos Slim y demás administradores, inversionista y contratistas.

Se mencionó antes que Slim es uno de los personajes clave en el lado desarrollista o promotor desde su lugar en el sector empresarial. El magnate mexicano es acreedor, en principio, de dos jugosas licitaciones de construcción, tal como la del edificio terminal, por 84,828 millones de pesos (un 48% del total del proyecto), y un gran negocio cubriendo las necesidades de telecomunicación, además de participar de los primeros financiamientos bancarios del proyecto<sup>23</sup>. Esto es un ejemplo de intereses que guían la participación de este y otros grandes privados en la obra.

---

<sup>23</sup> La licitación para la construcción del edificio terminal, por 84,828 millones de pesos, fue ganada por un consorcio liderado por CICSA de Slim. Un contrato por 7,359 millones de pesos por la construcción de la pista 3, con una participación del 25%, en conjunto con la Constructora y Edificadora GIA+A de Hipólito Gerard, PRODEMEX de Olegario Vázquez y La Peninsular Constructora de Carlos Hank Rhon. En telecomunicaciones, recibió un monto de 743,586 pesos para cubrir los servicios de telefonía celular del GACM. Estos datos se detallan con precisión en el informe de investigación generado por PODER, “La omnipresencia de Slim en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” (2017).

Para seguir con las características particulares de la obra dentro del campo desarrollista, Lins Ribeiro encuentra en los PGE tres características que fácilmente se identifican en el caso actual: El *gigantismo*, el *aislamiento* y la *temporalidad* (1987).

Por *gigantismo* se comprende el tamaño físico, la extensión espacial e inversión material requerida; además, trata de su amplitud en interacciones, en impactos y en movimientos de capital y mano de obra. No es del todo exagerado hablar de un gigante para referirse al proyecto del NAICM, un gigante que va imprimiendo colosales huellas en el paisaje.

Uno se da una idea de tal magnitud y ambición al conocer la disposición espacial de los terrenos que se transformaran en esta obra:

...se ubica en el Estado de México, en los municipios Texcoco y Atenco. Será construido en un terreno de aproximadamente 4,431.1640 ha ubicadas al noreste de la ciudad de México, y aproximadamente a 14 kilómetros al este del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) existente. El predio del Proyecto está limitado al norte por el depósito de evaporación solar "El Caracol", al sur por la carretera Peñón Texcoco, al este por tierras de cultivo, y al oeste por áreas urbanizadas de las delegaciones Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, y el municipio de Ecatepec de Morelos. (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014).

Según las cifras de la Manifestación de Impacto Ambiental, ocuparía aproximadamente 6 veces el espacio del actual aeropuerto; añadiendo las obras complementarias y de vialidad, con una igualmente inmensa onda expansiva de impactos a poblaciones humanas y no humanas, estas últimas sin mayor consideración en el documento.

La invocación y manutención del gigante es, lógicamente, correspondiente a una gran inversión económica, que, si de por sí comenzó con una suma elevada, la ambición del proyecto ha llevado a su encarecimiento progresivo. En un principio obra contempló “una inversión estimada hasta 2020 de 141 mil millones de pesos” (García, 2015), sin embargo, “el monto de inversión [informado en 2018] por el GACM de 285 mil millones de pesos, se refiere únicamente a la primer etapa (3 pistas, 1 terminal y servicios)” (Jiménez Espriú, Romo Garza, Urzúa Macías, Rioboó



Martín, & Samaniego Huerta, 2018, pág. 4) y sin tener nunca del todo claro a qué tanto podría haber aumentado la suma en consideración de los costos de mantenimiento y de operación<sup>24</sup>.

El segundo aspecto, el *aislamiento*, no necesariamente se refiere a su posición espacial, de una obra lejana a una metrópoli o centro urbano, sino a un aislamiento en tanto a “la disponibilidad de medios de producción”, la falta de mercado, fuerza de trabajo e infraestructura y medio de explotación y transporte de recursos, lo que hace necesario la creación de obras complementarias que suplan tales carencias, y el reclutamiento de mano de obra regional (Ribeiro, 1987, pág. 12). El caso del Aeropuerto de Texcoco involucra la iniciativa de proyectos extractivos, como la reactivación, apertura y ampliación de más de 150 minas a cielo abierto de materiales pétreos (Salinas Cesáreo, 2018 a), vías de transporte de dichos recursos, como el tren de materiales o los camiones *góndolas* que atraviesan constantemente los pueblos (Salinas Cesáreo, 2018 d; 2018 b), además del reclutamiento de la población aledaña para trabajar en la obra y en las minas.

El NAICM es una obra lejana a la ciudad, pero empalmada al territorio de pueblos y ejidos del Estado de México. Desde la Ciudad se sabe de la obra en proceso en el oriente mexiquense, pero se carece de contacto directo con el proyecto más allá de las imágenes proyectadas por los promotores y resistencias en sus promocionales, discursos y manifestaciones según el caso. Se puede añadir, en forma subordinada al principio de aislamiento, una “invisibilidad” de aspectos de la obra, con relación a la población no local, principalmente los ciudadanos de la metrópoli.

Precisamente, en este caso poco se supo del proceso constructivo real de la obra, y mucho menos acerca del origen de la materia y destino de los desechos de ésta, o de las afectaciones que ello conlleva. En el caso de los cerros, la explotación de material pétreo para la obra causó su transformación en socavones, que posteriormente han servido en varios casos para “ocultar” los lodos tóxicos que expulsan de la obra, al igual que otros tipos de basura, en rellenos sanitarios, fuertemente criticados por sus daños ambientales y peligrosidad salubre para las poblaciones que llegan a estar muy cerca de sus emanaciones<sup>25</sup> (Salinas Cesáreo, 2017).

---

<sup>24</sup> El GACM ha argumentado que no se requeriría mayor mantenimiento en las pistas en los primeros 8 años, cosa que el próximo Secretario de Comunicaciones y Transporte, Jiménez Espriú, ha calificado de falta de sustento (Jiménez Espriú, Romo Garza, Urzúa Macías, Rioboó Martín, & Samaniego Huerta, 2018, pág. 3).

<sup>25</sup> Los rellenos sanitarios para depositar el lodo salitroso que se extrae del Lago de Texcoco, realizados en los socavones que quedaban de las minas sobreexplotadas en algunos casos, como en Tlaminca, han sido denunciados como altamente tóxicos y riesgosos para la tierra cultivable y los mantos subterráneos de agua. Según especialistas de la Universidad Autónoma de Chapingo, su toxicidad es causada por la presencia de cromo, boro, cloruros y carbonatos.

Pero esta relación de aislamiento simbólico es también experimentada, en forma distinta, por los pobladores locales, en la formación de un territorio inaccesible. Las tierras antes entendidas como parte del territorio de la comunidad, como en el caso de San Salvador Atenco, posteriormente fueron, por distintos medios, separadas del resto de los ejidos por un muro que delimita el polígono de la obra.

Por lo tanto, el factor del aislamiento influye a un nivel material en actividades económicas e impactos sociales y ambientales reales, a la vez que permite el despliegue de imaginarios sobre la obra y del lugar en que se construye a partir de discursos que la polarizan como objeto de desarrollo o como operación contraproducente y destructiva según la postura de un actor tercero involucrado.

La característica de *temporalidad* corresponde a la finitud programada de un proyecto, en espera del fruto infraestructural que devuelva los costos e inversiones en forma provechosa. En el documento de la MIA se pronostica, al inicio del proyecto, tener la conclusión definitiva en el año 2064, con una primera fase planeada para el 2020, a partir de la cual se inicia servicios como aeropuerto. En este caso particular es interesante el empalme de la obra y las actividades del aeropuerto, pues se extiende más allá de su inauguración y abre una temporalidad diluida sin final claramente demarcado. Añadiendo la continuidad de obras de mantenimiento a causa de un terreno inestable, razón por la que se ha llegado a especular un “barril sin fondo<sup>26</sup>” de recursos públicos. El proyecto goza de una eternizada juventud como obra en construcción y simultánea infraestructura activa, cobrado el costo prolongado de insumos por ambas partes.

### 2.3. Máquinas contra campesinos.

El conflicto deriva en un momento *crítico* de la vida social, un estado de inestabilidad e incertidumbre, en que los involucrados se descubren atrapados entre las virtualidades del *no-ser* y las posibilidades del *ser*. En este caso, la construcción busca ser un aeropuerto, mientras sigue en estado de obra negra no puede brindar los servicios correspondientes, pero, a la vez, comienza un proceso en que deja de ser lo que era: un ecosistema post-lacustre, un río o un conjunto de cerros.

---

En otros casos, los rellenos sanitarios se aprobaron para guardar desechos sólidos, como escombros, entre los cuales, según se ha denunciado, se mezclan con basuras orgánicas e industriales de forma ilícita. Los depósitos eran aprobados por los ejidatarios bajo la idea de ser los lodos ricos fertilizantes provechosos para el suelo.

<sup>26</sup> El argumento ha sido abordado por distintos personajes que critican el megaproyecto desde su viabilidad y costos. Es una de las principales razones a las que apeló el entonces candidato a la presidencia, André Manuel López Obrador, para demarcar su postura en oposición al NAICM durante su campaña política.

En la experiencia social, los poblados intervenidos salen de su dinámica cotidiana de relativa estabilidad, para ser testigo de las transformaciones, sociales y ambientales, de su mundo conocido. La crisis se comprende en lo liminal y ambiguo, consecuente a una ruptura en la continuidad de las nociones de orden; pero esa misma situación crítica es la que permite ver con mayor detalle los posicionamientos, intereses y objetivos en que se diferencian los grupos humanos.

La tensión entre actores a raíz del megaproyecto es una manifestación de dicha crisis, que tarde o temprano, y en alguna forma determinada, habrá de concluir en una relativa *reintegración social*, como una variación del estado anterior a la crisis, o en un cambio importante en la forma cotidiana de relacionarse al interior de la comunidad, con otros actores y con su medio habitado. Aunque resolución no es absoluta, al hablar de estabilidad relativa se reconoce socialmente que la crisis ha pasado y se puede, ya sea, retomar dinámicas previas o resignar al cambio. En el caso del NAICM se llega al punto crítico de incertidumbre sobre la posible resolución y, por lo tanto, de la predicción sobre un futuro tras la obra como guía para tomar acción. La resolución se juega en los objetivos públicos de los involucrados en las arenas políticas en que disputan el poder de decisión.

Durante esta fase de *crisis* en el drama, “cada individuo o grupo hace acopio de recursos, recluta a sus seguidores y estigmatiza a los oponentes [...]. El clima de violencia física, verbal o simbólica [...] se torna contagioso; los momentos cruciales, sean de peligro, suspenso, amenaza, solidaridad sacrificio, se hacen inevitables. [...] Los contendientes se asumen como unidad en el campo de batalla” (Díaz Cruz, 2014, págs. 111-112). En caso de los pobladores opositores, se entra en una dinámica de vida basada en la causa: marchas, foros, campamentos en espacios en disputa, participación en (y apropiación de) medios de comunicación politizados, etc. Todo ello para disputar el establecimiento de significados y asegurar el control sobre los bienes importantes. Por añadidura, cuando se habla de *agrupaciones campesinas*, se comprende una denominación política, como una bandera que unifica las causas locales y diferencia a los otros contrincantes del campo (Estado y empresarios). Se debe aceptar que muchos de los miembros de la oposición al NAICM realizan actividades campesinas en segundo plano o no las realizan en absoluto, pero se autodefinen y generan pertenencia a un discurso de lucha agraria y de vida provinciana.

La crisis de los encuentros entre objetivos opuestos favorece la generación de arenas. En estas arenas se reconocen a las agrupaciones de actores con objetivos en disputa, donde estos no sólo miran por la realización de sus objetivos, sino también miran a los otros involucrados, sus objetivos

e intereses, y crean rivalidades. Se entra en la dinámica radical de protagonistas y antagonistas, o a forma de “*buenos contra malos*”. Por supuesto, esta concepción que ubica dos grandes bandos en polos opuestos es distinta según quien la cuente. Desde la mirada desarrollista, los grupos de oposición son un obstáculo al desarrollo interpretado por campesinos que no entienden de macroeconomía y que no requieren (o pueden) abordar un avión, por lo que no comprenden la relevancia del proyecto en sus mismos términos; por su lado, las agrupaciones de resistencia al aeropuerto consideran en su discurso a los promotores como insensibles e ignorantes a los “valores campesinos”, del medio ambiente y del estilo de vida de los pueblos afectados. Desde esta perspectiva, los promotores (empresas, políticos y simpatizantes) son enemigos de los objetivos públicos de las agrupaciones de resistencia.

En el plano de la incidencia física del poder, la crisis, y el conflicto en sí, se puede reducir, por un lado, a la capacidad y deseo de generar cambios que alcancen a muchos otros individuos; por otro lado, a la organización para resistir o evitar tales cambios en el medio y en el control diferencial de bienes importantes. Partir del control para analizar el poder<sup>27</sup> aporta otros elementos importantes a la escena. En concreto, se puede hablar de la organización, los objetivos, y los controles de las agencias como conjunto integral de la facción en el campo político.

Los polos de disputa se comportan como unidades en que se aglutinan grupos de menor tamaño en cuanto a su actividad y organización en torno a los objetivos generales. Adams se ha referido a las agrupaciones sociales como *unidades operantes*, que consisten en “un agregado de seres humanos que comparten una preocupación adaptativa común con respecto al medio ambiente” (Adams, 2007, pág. 153); Tales preocupaciones adaptativas resultan un nivel muy general que se puede ir desglosando en niveles de agrupación al interior de las unidades. En el grado más amplio de agrupación para este conflicto, se tiene de un lado al bloque de promoción del aeropuerto, conformado por agencias que integran el sector gobernante (secretarías, comisiones, autoridades locales, la presidencia) en colaboración con órganos empresariales individuales encargadas de tareas específicas de la obra<sup>28</sup>. Del otro lado, la resistencia es una red que coordina organizaciones

---

<sup>27</sup> En la idea adamsiana del poder social, la competencia por un control diferencial del medio ambiente por parte de grupos en situaciones desiguales puede reconocerse como una dinámica básica para el conflicto social.

<sup>28</sup> Es también importante señalar que dentro de una agrupación empresarial, los intereses que orientan a sus integrantes son los perseguidos por la “cabeza”, donde hay nombre, apellidos y rostros de más o menos peso y presencia. Junto con Carlos Slim Helú, se forma una lista de “grandes hombres de negocios” involucrados directamente en la obra, como Olegario Vázquez Aldir, Carlos Hank Rhon e Hipólito Gerard Rivero (Rodríguez, 2018).

locales que se enfrentan a realidades específicas pero que se identifican en su condición de oprimidos y afectados por el megaproyecto.

El poder del Gobierno central parte de una *asignación*<sup>29</sup> estructural para la toma de decisiones que lleven al bien común de los integrantes del conjunto nacional. Las metas del encéfalo presidencial son las de mayor peso en el juego de fuerzas del campo político, pues guarda –dicho en forma sencilla– la facultad de decidir, en forma contundente, la procedencia o el abandono de un proyecto, asumiendo las consecuencias de tal o cual decisión. Sin embargo, como bien existen mecanismos para burlar los objetivos comunes y tomar decisiones según intereses personales (a lo que se llamaría corrupción), existen medios legítimos para resistir al ejercicio de poder, como se vio en el éxito momentáneo del FPDT para echar abajo el decreto expropiatorio de 2001, y con él, al proyecto aeroportuario del expresidente Fox. Uno de los flancos de batalla más fuertes de la resistencia local, en el caso actual, es de vía legal, en apelaciones a quebrantamientos a propiedades ejidales, desacato a usos de suelo, o en denuncias por violaciones a derechos humanos en el proceso de las obras y en la represión estatal de manifestaciones.

El bando de la resistencia es conformado principalmente por agrupaciones consolidadas de manera local en poblaciones intervenidas por el proyecto del Nuevo Aeropuerto y sus obras complementarias (minas, carreteras e infraestructura hídrica). Éstas se hallan en una posición de vulnerabilidad sobre el control de sus recursos y medios valiosos: las tierras ejidales, ecosistemas de los cerros, abasto de agua (ríos, captadores, pozos y mantos freáticos) y el conjunto territorial de la comunidad. La facción de oposición hace notable su carácter de *unidad coordinada*<sup>30</sup>, pues al tratarse de unidades menores de agrupaciones locales que coinciden en objetivos, evitan la centralización de poderes, y por ende, mantienen dinámicas de colectividad sin ramificar estructuras jerárquicas rígidas. Sin embargo, tampoco sería correcto idealizar una organización de resistencia libre de asimetrías internas de poder, por el contrario; aún con la frase “no hay líderes, todos somos iguales” en boca, se torna inevitable la visibilidad y el carisma sobresaliente y de

---

<sup>29</sup> “El poder asignado es el poder que un individuo deriva del poder que le otorgan los diversos miembros de una colectividad” (Adams, 2007, pág. 144).

<sup>30</sup> Dice Adams: “El simple otorgamiento de poder entre individuos y poderes más o menos equivalentes crea una unidad operante que denominamos unidad coordinada; en este tipo de unidad no hay centralización y el poder de los diversos es igual en esencia. Es decir, cada individuo mantiene relaciones coordinadas con los demás. Una unidad coordinada es un conjunto de personas que poseen un poder más o menos equivalente. Esto no significa que sean iguales; más bien que existen muy pocas diferencias de rango entre ellos. Pero ningún individuo puede tomar decisiones sobre el total” (2007, pág. 143).

ciertos personajes sobre otros. La característica importante en que se puede diferenciar esta organización es la escasa distancia social entre actores coordinados en torno a objetivos compartidos. Una situación crítica común es, en este caso, el principio para un objetivo público compartido: mantener sus controles y dinámicas ambientales frente a la amenaza de cambio detonado por el megaproyecto. Sin embargo, el objetivo común implica hacer frente a los grandes poderes y controles administrativos y coercitivos del sector gobierno<sup>31</sup>, extendidos para garantizar el éxito de las tareas empresariales.

Por su parte, las empresas que participan en la construcción del Aeropuerto se comportan como agencias dispersas de intereses propios, para las que la realización exitosa del proyecto es más bien un medio para su crecimiento individual. La agencia contratista de la mano de obra, como la misma mano de obra, responden a una ganancia derivada de la construcción del aeropuerto antes que perseguir un interés en el funcionamiento del proyecto. No obstante, la cancelación de la obra, y el consecuente final de su actividad redituable, resulta una pérdida y un daño a los involucrados. Al tener intereses aislados y derivados a los fines del proyecto, las empresas podrían laborar en sus tareas delegadas, pero ser indiferente al conjunto de la obra, o bien podrían en algún momento abandonar su labor productiva para migrar a una mejor oferta o una posición estratégicamente conveniente. Lo mismo podría suscitarse en individuos afiliados a movimientos de oposición al proyecto, al abandonar el propósito colectivo por un beneficio individual –se debe evitar consagrar una idea moral errónea que olvide la humanidad de los resistentes–, aunque se tiene que admitir que la estructura de contactos e intercambios, no sólo materiales, sino simbólicos y emotivos, de cercanía entre vecinos de un poblado, y la valoración cultural diferente a la de uso y cambio sobre los elementos en disputa hace esta posibilidad en un caso un tanto más problemático. Por ejemplo, el FPDT habla de la venta de tierras, la aceptación de empleos dentro de la obra o la afiliación al partido político hegemónico que respalda al proyecto (al PRI del Estado de México) como una traición al bien común; en Atenco, es recurrente la mención a familiares con que se ha perdido relación o se ha entrado en conflicto a raíz de las ventas como medio de acumulación individual, o de una rivalidad de vecinos por intereses políticos partidarios.

---

<sup>31</sup> Hay una correlación de fuerzas diferenciada entre las agrupaciones en éste conflicto por el control de ciertos elementos. Para Adams, “la capacidad relativa de A y B para controlar X es un determinante de la relación existente entre A y B. Si A tiene relativamente mayor control que B sobre X, decimos que A es superordinado y B es subordinado”, considerando que ‘X’ consiste en algún elemento del ambiente que interesa a ambas partes en disputa (A contra B)” (1983, pág. 31).

Mientras las agrupaciones campesinas, por su cercanía a los elementos disputados, ejercen su control en forma directa, y en torno a ello, han diseñado un estilo de vida que se ve en actividades económicas basadas en el aprovechamiento de elementos, en relaciones sociales de trato local, organizaciones políticas, creencias e identidades; el entramado de empresas goza de un control *delegado*<sup>32</sup> por parte de agencias estatales sobre elementos que son a la vez valiosos para las poblaciones intervenidas, y los cuales son convertidos en medios para el alcance de propósitos particulares de las empresas. Esto da lugar a la disputa central de este conflicto. Por otra parte, los empresarios controlan medios de producción (como maquinarias o camiones), de comunicación, recursos materiales (minas, terrenos, concesiones de la obra) y capital para invertir, que los dota de una posición conveniente frente a pobladores que requieren de ser contratados como mano de obra y de las agencias gubernamentales, que necesitan de estos medios y capitales para el proceso constructivo y funcionamiento del proyecto.

Para este caso, se debe mencionar además una figura de gran presencia que hibrida los intereses y facultades de los sectores gubernamental y privado (empresarial): el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM). Este agente se comprende como una *empresa de participación estatal*, concesionada para la administración constructiva y operativa de la obra. Por otro lado, aunque no resulte por sí mismo en un actor decisivo en el proyecto (lo que no niega su visibilidad como agente ni la importancia de su participación), su constitución y delegaciones de poder dan cuerpo al entrecruce de objetivos empresariales y estatales con respecto a la construcción del Nuevo Aeropuerto, sirviendo de puente facilitador para alcanzar tales objetivos.

#### **2.4. Ecocidio sustentable**

La fase crítica es puesta en escena en un contexto de cambios y transformaciones, no solamente en las relaciones entre agrupaciones (locales y externos), sino en los impactos que sufre el medio, y, en consecuencia, las formas de control que tienen los actores sobre éste. La introducción de un megaproyecto genera grandes cambios en el medio social y ambiental, lo que, se ve en el uso del espacio, por ejemplo: los pobladores locales se vuelven susceptible al despojo, la desaparición o

---

<sup>32</sup> "Es el poder otorgado por un individuo o por una concentración de poder a una multiplicidad de personas. Como en todos los otorgamientos de poder, la delegación no implica pérdida de control, sino la concesión de los derechos de toma de decisiones" (Adams, 2007, pág. 151).

al desplazamiento que resultan en privación del control sobre el mismo. Por otro lado, las afectaciones son también en el ritmo de vida, adaptado a la presencia, convivencia e intercambio con los *extraños*, y la transformación de locales en agentes constructores de la obra. A la larga, la crisis del drama social conduce al paso ritual forzado hacia un nuevo estado de relaciones de poder y ambientales.

Junto con esta presentación de los personajes que participan en la trama de la crisis aeroportuaria mexicana, se puede hacer nota a otros aspectos escenográficos del drama, tal como el alcance en efectos materiales y relaciones políticas. Para los opositores, el impacto transformador directo y colateral del megaproyecto se entiende como “*devastación*”, daños permanentes que han costado la construcción del NAICM. El área de afectación –escenario para la crisis– se expande desde el polígono de construcción a sus espacios aledaños, y en un tercer nivel de alcance que abarca esencialmente en los poblados del oriente del Estado de México.

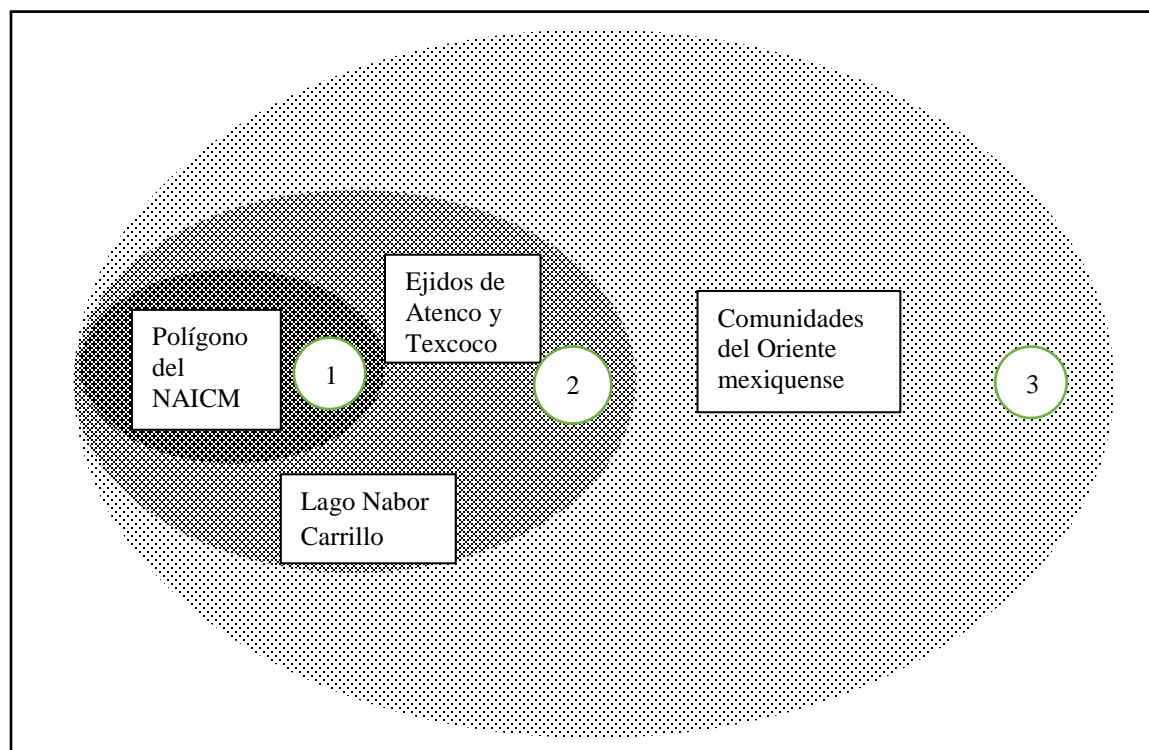


Figura 9: Esquema de niveles de intervención e impacto del NAICM, elaboración propia.

El primer círculo de impacto alcanza al polígono del proyecto, terrenos ubicados en la parte norte de la Zona Federal del Lago de Texcoco. Este espacio consta de una apropiación directa, en la compra de tierras y concesión de terrenos que conformaron un área especial, primero a cargo de



CONAGUA, posteriormente cedida al proyecto aeroportuario cuando éste las requirió. Es el área de transformación directa, plantificada y dirigida.

Lo que se halla en este espacio es un perímetro semi-rectangular amurallado, con las entradas señaladas y enumeradas y de fachada decorada con plantas en pequeñas jardineras. El interior es un llano cubierto de tezontle sobre el que se asienta una superficie firme de concreto, base para las enarboladas estructuras metálicas de un medioambiente sintético.

El nivel de afectación siguiente es consecuencia directa de la transformación contemplada del espacio. Al sur, el Lago Nabor Carrillo, los cuerpos de agua de regulación construidos por CONAGUA y el resto del parque ecológico que ha manejado esta dependencia gubernamental desde los 70's, en obras de mitigación del impacto urbano en la zona, tal como sistemas de purificación de agua. Al oriente los ejidos pertenecientes al municipio de Atenco y a Texcoco, mismos afectados en 2001 por el anterior proyecto aeroportuario.

La región ecológica rehabilitada, que en este caso iría en el total del perímetro federal, en el primer y segundo nivel de afectación, –hay que recordar– consta de un ecosistema vivo, y años de trabajo rehabilitación ambiental. Es un área en que se identifican múltiples tipos de aves migratorias<sup>33</sup>. Muy a pesar de su tendencia “*eco-amigable*”, la obra es, en este aspecto, una amenaza para los logros en materia ambiental de mediados del siglo pasado, para la vida del lago Nabor Carrillo y para el proyecto de saneamiento y reforestación del perímetro.

En los ejidos vecinos a la obra la problemática gira en torno a la tenencia de la tierra. Cuando en 2001 se pretendía expropiar hectáreas colindantes con la zona federal, se detonaron movimientos de resistencia que llevaron a su derogación. Para 2014, el Estado, habría logrado, con el apoyo de las autoridades estatales y simpatizantes (afiliados priistas), expandir suficientemente el polígono ocupado, el cual debía ser separado del resto de las tierras a través de una frontera física para evitar la interferencia de la oposición.

El tercer círculo de afectación alcanza a diversos poblados del oriente mexiquense, que no son necesariamente cercanos al proyecto. Este nivel no fue alcanzado antes por los proyectos de la

---

<sup>33</sup> La Comisión Nacional del Agua, dentro de sus labores de saneamiento y rehabilitación medioambiental en el área del Lago de Texcoco, está el registro de flora y fauna que conforman el ecosistema de la región. En el 2009 se tenía conocimiento público de más de 150 especies de aves avistadas y registradas en las lagunas del Lago de Texcoco (Ducks Unlimited de México, A.C.; Comisión Nacional del Agua, 2009).

región, y en este sentido es una particularidad del caso actual. El impacto es producto de las obras complementarias, principalmente extractivas. Se cuenta, por ello, con tres problemáticas generales: la reactivación y sobre explotación de minas a cielo abierto para obtener materiales de cimentación; el flujo constante de personal y materiales en camiones (góndolas) que atraviesan constantemente los pueblos; y el temor por la desapropiación de recursos como el agua, que puedan ser en un futuro acaparado para nutrir al Nuevo Aeropuerto y su ampliación inmobiliaria *Aerotrópolis*.

La denuncia de un aproximado de 150 minas repartidas en los cerros de la región (tanto nuevas como preexistentes, tanto legales como ilícitas) con perpetuo flujo al NAICM, da a la palabra devastación un tono más realista pero no menos trágico. El tema de la explotación minera ha sido motor para la movilización de grupos de resistencia locales en distintos poblados, que posteriormente se integrarían en actividades conjuntas de denuncia. El tema del agua es también una preocupación, el miedo a perder el control sobre ríos o pozos, en orden de dar de beber a las instalaciones aeronáuticas, a los negocios y alojamientos proyectados a construir dentro del amurallado.

### **Las fisuras de un desarrollo sustentable**

La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) afirma: “El Proyecto será un ejemplo de prácticas sustentables que equilibren los aspectos económicos, ambientales y sociales del desarrollo”; y a continuación cita como autoridad a la Comisión Brundtland de las Naciones Unidas, y su famosa definición del 20 de marzo de 1987: “El desarrollo sustentable es el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, pág. II.1).

No pasó demasiado tiempo desde el inicio de su construcción para que se hiciera palpable la contradicción de un “megaproyecto amigable con el medio ambiente”:

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 (Villegas & Malkin, 2017).

La idea de *sustentabilidad* se ha propuesto en muchos casos como una alternativa al sistema productivo dominante, como un modo de vida distinto que sobrepasa el sesgo antropocéntrico y pone la mirada en lo que hay afuera de las fronteras imaginarias del sistema humano y su interacción y relevancia en el funcionamiento de la sociedad como se conoce. Sin embargo, el concepto de sustentabilidad ha sido absorbido dentro de los discursos desarrollistas, que ha visto una posibilidad para actualizar su vigencia y ampliar su alcance. “La solución es la de más crecimiento, pero ahora ‘sustentable’. Como el discurso de desarrollo ya se agotó, lo de ahora es el ‘desarrollo sustentable’” (Tyrtania, 2016, pág. 62). Tal y como el mercado es mutable a las tendencias de consumo, la máxima cultural de la sociedad capitalista se perpetúa cambiando de cara, en este caso, en una teñida de verde.

Para Lins Ribeiro (1992), la emergencia de un pensamiento ambientalista se detona en reacción a la caída de las utopías propuestas por la modernidad, en el establecimiento de un nuevo discurso de características utópicas y totalizantes. Se vuelve necesaria la emergencia de nuevas ideologías-utopías, que articulen el sistema de ideas en forma coherente y que dé razón de las problemáticas y los objetivos que sobrepasan a los Estados. En este sentido, el ambientalismo o las corrientes ecologistas crean un nuevo enemigo, un nuevo sustento milenarista en la predicción del fin de los tiempos, y una nueva meta prioritaria para los Estados, que se transforma en la necesidad de un desarrollo encaminado a la sustentabilidad como respuesta utópica global. Así, el concepto de “sustentabilidad” se empareja al de desarrollo, ganando una carga valorativa positiva que le da el poder de volver éticamente correcta su mención en los discursos.

El autodenominado “ejemplo de prácticas sustentables” fue condecorado de antemano con la certificación LEED Platino<sup>34</sup> y fue acreedor de Bonos verdes para apoyar su financiamiento, lo que fue estratégicamente provechoso para su realización. La idea de sustentabilidad a la que apela

---

<sup>34</sup> “La Certificación LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental, por sus siglas en inglés) es un sistema de certificación con reconocimiento internacional para edificios sustentables creado por el Consejo de Edificación Sustentable de Estados Unidos (U.S. Green Building Council). Entre los beneficios que proporciona esta evaluación se encuentran: Espacios con mejores condiciones para la salud y productividad. Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Acceso a incentivos fiscales. Disminución en los costos de operación y residuos. Incremento del valor de sus activos. Ahorro energético y de recursos.” (Bioconstrucción, 2017).

en su discurso refiere a prácticas positivas que habrán de regir en el funcionamiento de la estructura aeroportuaria; un código ético de responsabilidad ambiental.

En propaganda oficial del Aeropuerto también se encuentran los preceptos bajo los cuales éste se define como “el más sustentable del mundo”: “Responsabilidad Ambiental; 100% del suministro para su operación provendrá de fuentes energéticas renovables; 70% del uso del agua vendrá de sus propias aguas residuales tratadas; primer aeropuerto, fuera de Europa, con huella neutra de carbono<sup>35</sup>” (ver Figura 10).

Los argumentos de la postura *promotora*, que sería después acogidos por la ciudadanía simpatizante con el proyecto, en general no dan sustento de la relevancia ecológica que podrá tener construir el Aeropuerto en Texcoco. La interpretación que comparte Víctor Toledo sobre esta tendencia ecologista del desarrollo es un tanto más pesimista, al percibir el discurso como una mera táctica de *marketing* antes que una preocupación real del mercado en pro del medioambiente. Señala que este “lavado de imagen o cosmética verde es una estrategia para hacer creer que sus productos o acciones toman en cuenta la problemática ambiental, cuando en realidad sus negocios son altamente destructivos de la naturaleza” (Toledo, 2015, pág. 72). El *contradiscurso* al que Toledo apela para criticar la lógica desarrollista habla de una forma en que se ejerce poder, influyendo en la reacción de los individuos ante los acontecimientos.

La dualidad en la relación de la sociedad con la naturaleza se refleja en la construcción de ideales distintos sobre lo sustentable, en las formas en que se califica a la mega-obra, de un lado, como pionera en infraestructura sustentable, y a la vez como un crimen contra el medio ambiente, o, como la llaman los grupos de oposición, un *ecocidio*<sup>36</sup>. El campo del desarrollo, entendido como un campo de poder, es conformado por diversos actores y por ello se encuentra con maneras distintas de ser significado. De igual forma, la distribución de la capacidad de poder desigual entre los actores inmersos en el campo, da una posición favorable a ciertos discursos sobre otros, y a ciertas definiciones de desarrollo sobre otras. Pareciera un absurdo cinismo calificar de sustentable un proyecto que ha cobrado gran parte de sus costos en degradación a elementos del medio natural.

---

<sup>35</sup> “La tecnología ambiental del NAIM permitirá que los contaminantes emitidos por su funcionamiento se compensen con los contaminantes evitados” (Patiño M., 2018)

<sup>36</sup> Se comprende como un acto de destrucción del medio ambiente de manera intencionada o negligente, tal como un crimen contra el medio natural de graves implicaciones y consecuencias.

Sin embargo, el discurso ambientalista cumple su propósito calmante, mientras pone bajo el tapete el desorden que ocasiona a su alrededor una falsa conciencia ambiental.

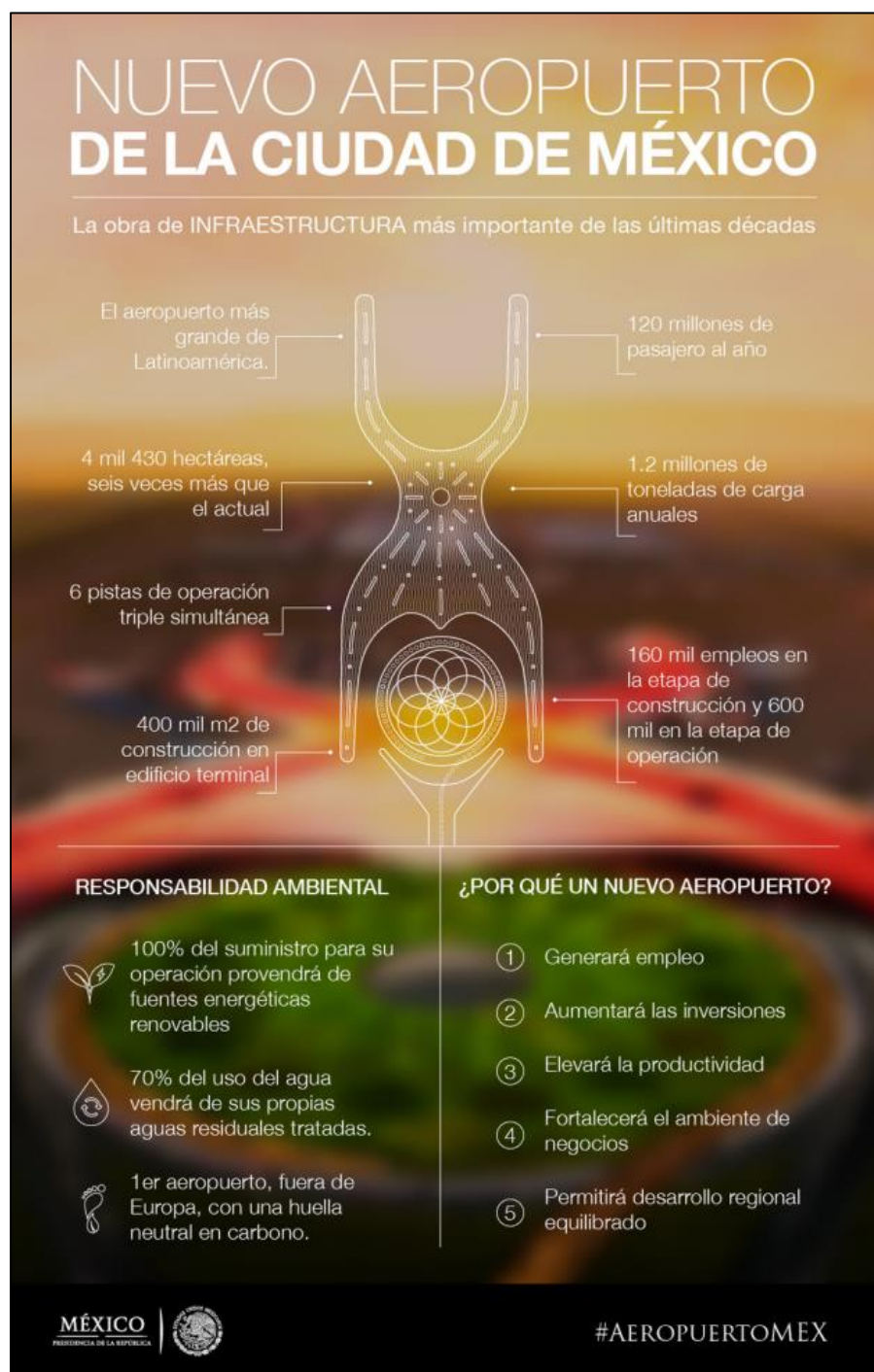


Figura 10: Cartel promocional del Nuevo Aeropuerto.

"Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México" Presidencia de la República, México, 2014.

La Manifestación de Impacto Ambiental, como referente de la planeación del proyecto, no tardó en convertirse en objeto de discusión y crítica capaz de dejar al descubierto una grieta más expuesta y vulnerable conforme avanzaba la obra. Esta MIA, generada por *Especialistas Ambientales S.A. de C.V.* en colaboración de *Planeación y Proyectos de Ingeniería S.C.* y *el Colegio de Biólogos de México*, bajo encargo de las autoridades gubernamentales involucradas en el proyecto (específicamente, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México). Consta de un desglose de las obras constructivas a realizar, una descripción en términos ambientales del espacio intervenido, de la proyección de impacto que pudiese tener el aeropuerto en su construcción y operación, y una propuesta de estrategias de mitigación ambiental y aminoración de daños.

El documento define el impacto ambiental, partiendo del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, como “*Aquel que resulta de la acción del hombre o de la naturaleza, que provoca alteraciones en los ecosistemas y sus recursos naturales o en la salud, obstaculizando la existencia y desarrollo del hombre y de los demás seres vivos, así como la continuidad de los procesos naturales*” (págs. V-1).

A su vez, realiza una delimitación del área ambiental en un nivel regional centrándose en tres grandes criterios: hidrológico, fauna y socioeconómico. Se trata de un sistema manejado en forma abstracta como cerrado y delimitado en el alcance y características de sus variables en un nivel regional. El llamado *Sistema Ambiental Regional (SAR)* consiste en una amplitud de 9,535,703.10 m<sup>2</sup> (953,570.31 ha) en el espacio referido como (ex)Lago de Texcoco, al interior del cual, 44,311,640.5450 m<sup>2</sup> (4,431.1640 ha) corresponden al polígono de construcción del Nuevo Aeropuerto. Según el documento oficial:

El Área de Influencia del Proyecto (AIPE) está conformado por la suma de las áreas que comprenden a la Cuenca de México más la superficie total del Distrito Federal, la superficie total de los municipios de Ecatepec, Atenco, Texcoco, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Tezoyuca, Acolman, Chiautla, Chiconcuac, Chicoloapán y La Paz; el área de dispersión de las aves (anátidos) que hacen uso del Ex-Lago de Texcoco y de los cuerpos de agua adyacentes a la Ciudad de México y en su interior. Al considerar la suma de estas superficies se asegura la caracterización ambiental del Proyecto y que los impactos y medidas de prevención, corrección, restauración, compensación (según sea el caso) quedarán autocontenidos en el espacio geográfico en donde se generarán, por tal motivo la superficie del Área de Influencia del Proyecto (AIP) es la misma que del SAR. (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. IV-15).

Dentro del documento de la MIA se pueden señalar tres problemáticas clave en que se vuelven notorias las fisuras de la imagen de compromiso ambiental sostenida en el discurso desarrollista:

- El Lago y el problema hídrico

La Ciudad de México está catalogada internacionalmente como una de las ciudades con mayor riesgo de quedarse sin agua potable. Desde hace ya 50 años se ha reconocido que la recuperación de áreas hidrológicas prioritarias como el Lago de Texcoco es fundamental para lograr el restablecimiento del equilibrio hídrico de la cuenca. Así, 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 cuenca (Córdova-Tapia F. , 2018).

Un elemento importante para el escenario medioambiental sobre el que se disputó la procedencia del megaproyecto aeroportuario se relaciona con el agua, su escasez para consumo humano y su contradictoria propensión a inundaciones en zonas urbanizadas. Al escenario se le debe considerar como un factor importante en el desenvolvimiento de los acontecimientos sociales pero que además los sobrepasa al tener un lugar en los procesos vitales humanos y no humanos. La relación de las poblaciones de la Cuenca de México con el sistema lacustre ha sido cambiante pero relevante en la conformación histórica de la región; en el momento actual, esta relación se traslada a los remanentes de cuerpos de agua artificiales, entre los que destaca el Lago Nabor Carrillo, junto con elementos acuáticos que prevalecen, como ríos, pozos y mantos acuíferos.

En la planificación del megaproyecto se consideró una transformación importante en el funcionamiento hidrodinámico de la zona del Lago de Texcoco. Admitiendo que la construcción del Nuevo Aeropuerto por sí sola podría resultar problemática, la MIA contempla la creación de múltiples obras de control lacustre que se habrían de construir de 2014 a 2018 bajo responsabilidad de CONAGUA.

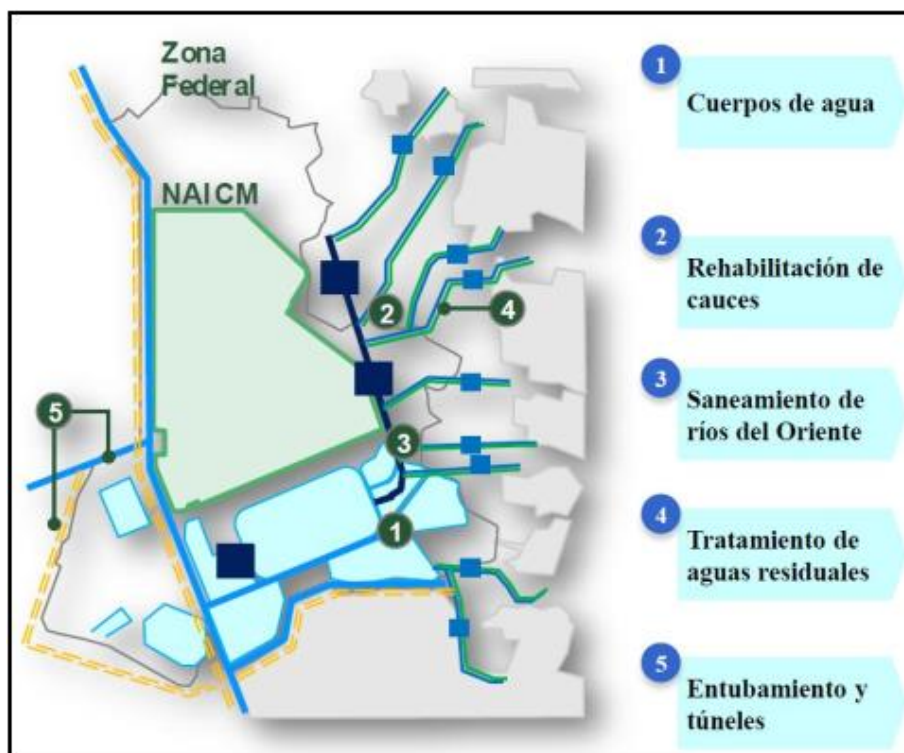


Figura 11: Obras hidráulicas de mitigación  
(Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. V-59).

La documentación señala:

La perturbación a especies particulares de fauna es un impacto negativo, que se presenta en toda la zona; el impacto es mitigable, pues las especies de fauna pueden ser ahuyentadas o trasladadas a sitios similares cercanos al sitio del proyecto.

Este impacto se considera moderado, aunque su presencia puede estar condicionada por el desarrollo de otros impactos tales como la destrucción del hábitat.

Es probable que exista una mortalidad directa o indirecta de la vida silvestre. La sola presencia humana y el uso de maquinaria en la zona, en sí, puede propiciar la mortandad de especies silvestres (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. V-61).

A finales del 2017, a través de una nota en el periódico El Universal, los representantes de la Asociación Mexicana de Hidráulica, Arturo Palma Carro y Víctor Bourguett Ortiz, buscaron reafirmar y corroborar la responsabilidad del NAICM con la cuestión hídrica de la región. En primer lugar, intentan refutar las dudas respecto a la coexistencia del proyecto con el sistema lacustre: “En ningún momento se consideró desecar el Lago Nabor Carrillo, como se ha



mencionado en diversas ocasiones. Al contrario, de acuerdo con el proyecto inicial que hemos ido supervisando en cuanto a su ejecución, se contempla operarlo a una capacidad ordinaria y mantenerlo como un espejo de agua” (Palma Carro & Bourguett Ortíz, 2017). Junto con ello, recordaron la implementación del Plan Maestro Ambiental y Plan Hídrico del proyecto, con que desde el 2014 se puso en marcha serie de obras hidráulicas, como la creación de cinco cuerpos; además:

“se realizaron acciones de desazolve, renivelación y mantenimiento de bordos; rectificación de 60 kilómetros (km) de cauces para mejorar el escurrimiento del drenaje natural; construcción de 150 km de colectores marginales para captar y conducir las aguas residuales provenientes de las zonas urbanas y canalizarlas a plantas de tratamiento; construcción de 21 plantas de tratamiento de aguas residuales y la rehabilitación de dos más, así como el entubamiento de 7.2 km y la construcción de 41 km de túneles para mejorar el sistema de drenaje” (Palma Carro & Bourguett Ortíz, 2017).

De esta forma se tendría resultados aún más favorables a los esperados en un principio del proyecto, pues no sólo se edificarían las puertas al desarrollo del país, sino que se tendría un manejo de aguas mejor y más amplio que es que se podría haber tenido sin la intervención de la mega-obra. Al menos esta sería la imagen que se generaría y que el bando promotor querría crear.

En el año 2018 ya era de uso oficial y público la información sobre la incompatibilidad de ecosistemas lacustres en las cercanías del aeropuerto, al descubrirse, tras cuatro años de construcción, que la presencia de aves en las rutas de despegue y aterrizaje era un problema grave de aeronáutica. Ello no sólo hizo descartar una parte importante del presunto proyecto de mitigación ambiental, sino que haría a los programadores del proyecto cuestionarse la permanencia del lago Nabor Carrillo. En el dictamen generado por el equipo de AMLO a partir de la documentación técnica de fuentes especializadas, se menciona la ambigüedad:

La postura del GACM respecto al Lago Nabor Carrillo, se contradice con la postura del Centro para el Desarrollo de Sistemas Avanzados de Aviación (MITRE), quien fue contratada por el Gobierno Federal para analizar la viabilidad aeronáutica del NAIM. Una de las recomendaciones de MITRE, [...] recomienda que, para reducir el “riesgo aviar” y proteger el aterrizaje, el despegue y el espacio aéreo circundante a un aeropuerto, se debe dejar una distancia de ocho kilómetros entre el área de operaciones aéreas y cualquier atractor de “fauna riesgosa”; el Lago Nabor Carrillo se encuentra dentro de este radio (Jiménez Espriú, Romo Garza, Urzúa Macías, Rioboó Martín, & Samaniego Huerta, 2018, pág. 4).

La inviabilidad de la coexistencia con el lago artificial significó la búsqueda de su transformación en una laguna de regulación para soportar los excedentes de agua que puedan afectar el aeropuerto. Esto quiere decir, el lago y los cuerpos de agua de la zona pasan a ser un complemento de infraestructura para el proyecto antes que conformar un ecosistema.

Con ello, se ha de incluir al lago Nabor Carrillo dentro del costo por el Aeropuerto. El ex director de CONAGUA, José Luis Luege, quien participó en la rehabilitación de la región en el gobierno anterior al de Peña Nieto, comenta a la prensa:

“Todos esos beneficios y servicios ambientales del Lago Nabor Carrillo, que es una superficie de mil hectáreas que quedan fuera de operación por el aeropuerto, no lo evaluó el impacto ambiental, no lo menciona. [...] En esa zona confluyen la mayor parte de los desagües de aguas negras. Llega todo, todos los ríos. La zona se está hundiendo y está provocando que no tengamos la capacidad de desagüe. No hay seguridad para la operación del aeropuerto y para las comunidades vecinas” (Rosagel, 2018).

- Bancos de “préstamo” y “tiro”.

El repentino cambio de planes sobre el control lacustre e hídrico de la zona no es la única inconsistencia alarmante en los supuestos de responsabilidad medioambiental de un proyecto cuyos costos ya eran de por sí muy altos. La instauración de un régimen de uso de bancos de materiales en municipios aledaños para obtener recursos para la obra permitió la conformación de una red amplia de sobreexplotación desregulada dispersa en múltiples cerros y poblaciones del Estado de México.

Como respuesta a las dificultades que el terreno había presentado a causa de su “vocación lacustre<sup>37</sup>” y naturaleza inestable, el proyecto contempló la nivelación y relleno de 35,448,000 m<sup>3</sup> de materiales pétreos (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. II-83), principalmente tepetate, basalto y tezontle, que se obtendrían de yacimientos cercanos a la obra. Tales yacimientos recibieron el nombre de “Bancos de Préstamo”, y son descritos en la MIA como “excavaciones a cielo abierto destinadas a extraer material útil para la construcción de diversos

---

<sup>37</sup> Algunos personajes activos en contra del Aeropuerto, como Ignacio del Valle, mencionan esto en sus discursos de protesta y en conversaciones directas.

proyectos, por lo cual la Contratista (o Constructora) deberá adquirir los insumos requeridos de materiales de estas instalaciones, que deberán contar con las autorizaciones en materia ambiental correspondientes” (págs. II-148).

Por otro lado, la documentación de impacto ambiental también menciona la implementación de yacimientos para la disposición de desechos provenientes de la obra, llamados estos “Bancos de Tiro”, y que al igual que los de Préstamo, habrían de seguir ciertos supuestos básicos de responsabilidad medioambiental.

Para los residuos generados en actividades como el desmonte y despilme, así como todos los desperdicios propios de la construcción que son inherentes a la ejecución del Proyecto, será necesario contar con un sitio adecuado para disponer el material generado por estas actividades al cual se denomina Banco de Tiro. Este sitio deberá cumplir con algunas características físicas determinadas como quedar ubicados lejos de cuerpos de agua y en zonas que no cuenten con cobertura vegetal, además de que cuenten con las autorizaciones correspondientes en materia ambiental. La Constructora deberá gestionar la disposición final en sitios que cuenten con las características mencionadas anteriormente. Como es el caso del Bordo de Xochiaca, que se encuentra aproximadamente a 6 Km del área de la obra (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. II-150).

En contradicción al orden y control extractivo presentado en manera oficial, la experiencia de múltiples poblaciones del oriente mexiquense deja una imagen deplorable en malas prácticas en la extracción de materiales, encontrando un contexto marcado por la corrupción, la permisividad y el desacato al bienestar de las poblaciones y del medio natural. La experiencia de lo acontecido con relación a minas y rellenos sanitarios nos habla de consecuencias que no pierden relevancia por no estar al alcance del ojo.

De manera directa, poblaciones con Bancos de Préstamo comenzaron a sufrir distintos daños a partir de la extracción de materiales: afectación a viviendas cercanas a los bancos de material; la eliminación de ecosistemas sin una verdadera mitigación, el paso constate de camiones de carga que degradan los caminos dentro y fuera de los poblados, y el efecto de la “nieve roja” (polvos tóxicos arrojados al aire por las minas de cielo abierto de tezontle) la cual causa daños a la salud, como brotes de dermatitis y asma (Calmard, 2017).

En una mirada más amplia del sistema, el impacto de la explotación pétreo conlleva cambios importantes en el medio natural, pues al dismantelar cerros, se arrasa la flora y fauna nativa de su dermis, reduciendo las áreas naturales que día a día retroceden a la expansión urbana. Del mismo modo, la desaparición de los templos hídricos mesoamericanos impacta en el sistema hidrológico de la cuenca, comprometiendo su papel de captadores y pendiente en los ciclos de formación y dinamismo de cuerpos acuosos. Se puede recordar el señalamiento que hace Gabriel Espinosa de la importancia místico-ecológica de los cerros:

los cerros –en efecto– dominan la precipitación pluvial forzando la formación de nubes por las corrientes ascendentes en sus laderas, la dominan haciendo descargar a las nubes de su agua justamente en las alturas; la dominan transformando una gran masa del agua meteórica en serpenteantes y violentos arroyos que bajan de las cimas, o, todavía mejor, absorbiendo el agua como esponjas para hacerla brotar en forma de límpidos manantiales hacia sus faldas; más aún, no existe un solo río, una sola corriente de agua que no surja de los montes; los cerros de esta cuenca –efectivamente– están llenos de agua: como cántaros de lava guardan en su interior la humedad de la atmósfera y la hacen (la hacían) surgir todo el año por sus poros; el interior de la tierra es –en efecto – húmedo, casi acuático: las cavernas exhiben esa humedad y parecieran a veces conformar un mundo subterráneo intercomunicad y basto (Espinosa Pineda, 1996, págs. 75-76).

- Proyecto Aerotrópolis

Aerotrópolis tendrá un total de aproximadamente 375 ha para el desarrollo comercial, está organizada en dos grandes parcelas de terreno situadas entre tres "calzadas arboladas" que se alinean con las tres trayectorias de vuelo. Estas calzadas han sido asignadas a las principales vías de acceso que se serán adornadas con jardines y áreas verdes adecuadas para proporcionar un viaje estéticamente agradable hacia y desde la zona de la terminal. Estas zonas también pueden ser utilizadas para el estacionamiento de largo plazo, campos de juego, agricultura y otros usos de baja intensidad. Las zonas comerciales han sido organizadas en una serie de bloques de aproximadamente 150 por 175 m, dentro de una jerarquía de vías de acceso y de tránsito. Están previstas dos estaciones de tren y de metro a lo largo del borde norte de la Aerotrópolis. La estación este también servirá a la terminal principal y la estación oeste ha sido alineada para servir a una segunda terminal que en el futuro estará ubicada en la zona de operaciones oeste. Están previstas

dos estaciones de metro adicionales para servir las partes centrales de los desarrollos comerciales este y oeste (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. II-77).

Esta Aerotrópolis, pese a mantenerse a la sombra de la cara pública del NAICM, guarda grandes intereses, e, incluso, podría haber conformado un negocio más importante que el aeropuerto mismo para grupos empresariales y políticos que se involucraron en el proyecto, llegándose a calcular un valor 20 veces mayor para negocios inmobiliarios y bienes raíces (Buenrostro Sánchez, 2018).

El proyecto complementario considera la mayor parte de las hectáreas del polígono, lleva el gigantismo del Nuevo Aeropuerto, de por sí colosal, a un nuevo nivel de urbanización. Sin embargo, aunque se puede sospechar nuevamente sobre la presunta conciencia y compromiso del proyecto con respecto al medioambiente, pues, aunque se invierta en tecnologías de “energías limpias” en los servicios, o se utilice aguas tratadas para regar las áreas verdes, no se puede ignorar el apetito de un gigantesco complejo comercial, turístico y habitacional, y la necesidad de materiales y recursos desde su estado embrionario de obra negra, hasta el consumo general de su población humana en su operación. La necesidad de un sustrato alimenticio que nutra a la obra y le permita seguir funcionando y creciendo puede devenir en a) una grave degradación a partir de la extracción de recursos y disposición de desechos a las afueras del polígono, y b) que al privilegiar al coloso mercantil y turístico se precarice a las comunidades aledañas como periferias<sup>38</sup>; puede pronosticarse como resultado un embellecimiento del interior en paralelo a una degradación tanto ambiental como social de las cercanías externas a partir del efecto de la acumulación y repartición desigual de los bienes escasos puestos fuera del control de las comunidades, como el agua de pozos y ríos.

Según el argumento promotor del Nuevo Aeropuerto, se puede esperar un escenario bastante optimista con respecto al manejo de residuos, pues: “por su diseño sustentable en el manejo de espacios, iluminación y eficiencia energética, [el NAICM] estará preparado para ser más eficaz en la generación de residuos y su manejo e irá incorporando cualesquiera nuevas tecnologías para la reducción de los mismos” (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014, págs. II-153). Este

---

<sup>38</sup> En ocasiones se refiere a Aerotrópolis con una “nueva Santa Fe”, un entramado de corporativos transnacionales, centros comerciales y viviendas de lujo, rodeada por colonias populares con carencia de servicios básicos: “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” (Buenrostro Sánchez, 2018, pág. 68).

pronóstico no hace mención directa al complejo Aerotrópolis, pero se puede esperar una respuesta similar por extensión. Tampoco se hace una mención directa de tales mecanismos para minimizar residuos en las etapas constructiva y de operación del proyecto, sino que se limita a hacer indicaciones a un protocolo de manejo y disposición al interior del polígono que finaliza con la entrega de los mismos a un gestor de residuos, o en la contratación de alguna empresa privada especializada en ello (en el caso de los residuos de desmonte y construcción). Sin embargo, para esta etapa constructiva ya se conoce el manejo de desperdicios por medio de *Bancos de Tiro* o *Rellenos Sanitarios* con resultados problemáticos, por demás, muy distantes a una solución “eco-amigable” al problema. El polígono se nota una vez más como un sistema cerrado, donde la entrada de insumos y salida de residuos es el límite de su existencia, y en el que las estrategias de sustentabilidad son consideradas únicamente en el funcionamiento interno a las instalaciones.

Al respecto del consumo, señala la Unión de Científicos Comprometido con la Sociedad que, si bien uno de los ejes centrales para mantener la imagen de sustentabilidad es la reducción de un 70% de consumo de agua potable en las instalaciones, donde CONAGUA proveerá el suministro de agua para sus fases de desarrollo, no se contempla la construcción y servicios de la Aerotrópolis o las 180,000 personas trabajando de manera regular en ella. Añadir estos valores significa un consumo mucho más elevado que el previsto para las primeras fases del proyecto. La cuestión se agrava si se toma en cuenta el escenario particular de las condiciones hídricas de la metrópoli, donde el abasto de agua resulta en uno de los principales problemas de las poblaciones cercanas a la construcción (Córdova-Tapia, y otros, 2015, pág. 13).

En general, el manejo del impacto ambiental de la obra es tratado con ligereza, comprendiendo afectaciones fácilmente mitigables y recompensables. La simplicidad de los retos y optimismo de los escenarios futuros son cuestionables ante la complejidad de los escenarios medioambientales reales, constatables en la historia de la cuenca, en sus características geográficas y en la experiencia trágica de los afectados durante el mismo proceso constructivo del proyecto. En su aporte a la revisión de la viabilidad del proyecto, Fernando Córdova puntualizó:

Analizar el impacto acumulativo y sinérgico<sup>39</sup> que tendrán las obras del proyecto en conjunto con otras actividades y obras asociadas es crucial (terminales aeroportuarias, pistas, aerotrópolis, la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero, la obtención y uso de agua potable, la desecación del lago, la generación de aguas residuales, la explotación de cerros para la extracción de materiales, la generación de islas de calor, la generación de residuos sólidos, el cambio de uso de suelo, el aumento del ruido y toda la infraestructura urbana necesaria para conectar el aeropuerto con el resto de la Ciudad), pues es este el impacto real que generaría el aeropuerto y es el que nos afectaría a todos los habitantes de esta ciudad. Los análisis ambientales del aeropuerto están completamente alejados de esta lógica regional y más bien responden a la lógica inversa, la fragmentación de las obras para disimular los impactos. (Córdova-Tapia F. , 2018).

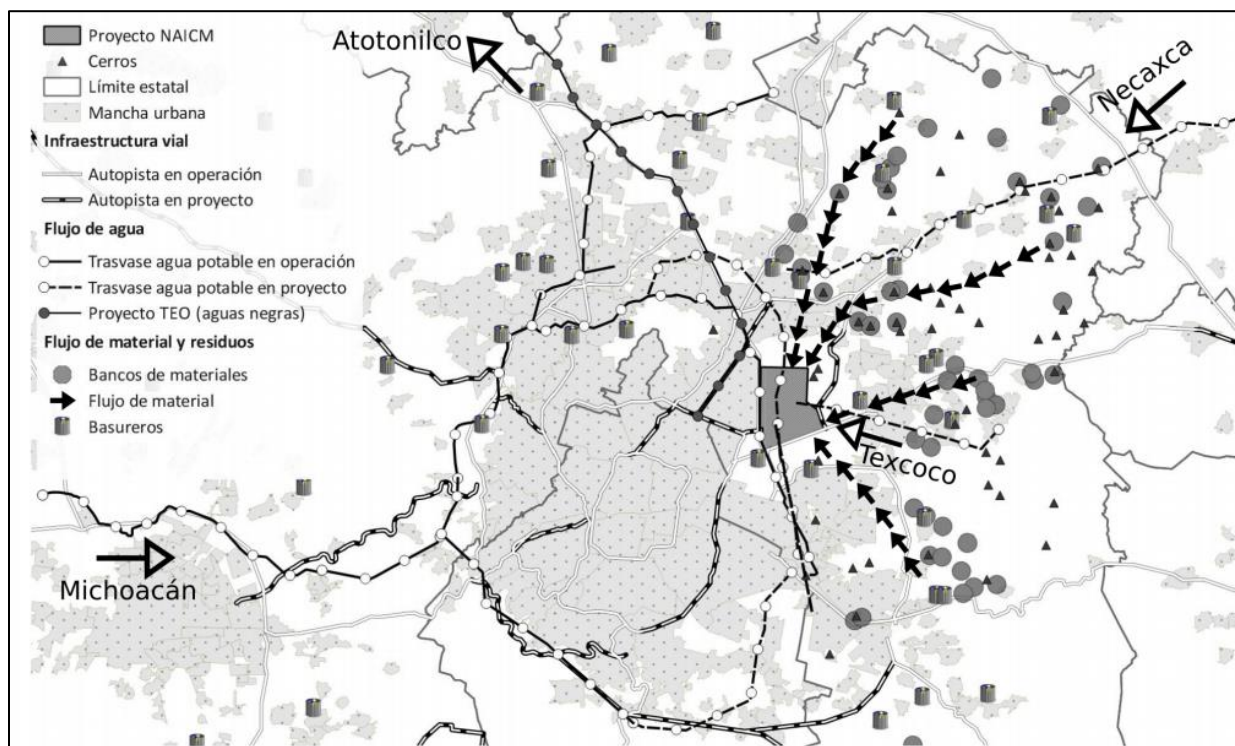


Figura 12: Proyecto del NAICM: infraestructura y flujo de agua, materiales y residuos. Elaborado por Geocomunes. “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” (s.f.) en [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/index.html](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/index.html)

<sup>39</sup> Mientras el Impacto acumulativo “es el efecto que resulta de la suma de impactos ocurridos en el pasado o que están ocurriendo en el presente”. El impacto sinérgico “se produce cuando el efecto conjunto de impactos supone una incidencia mayor que la suma de los impactos individuales (Córdova-Tapia F. , 2018).

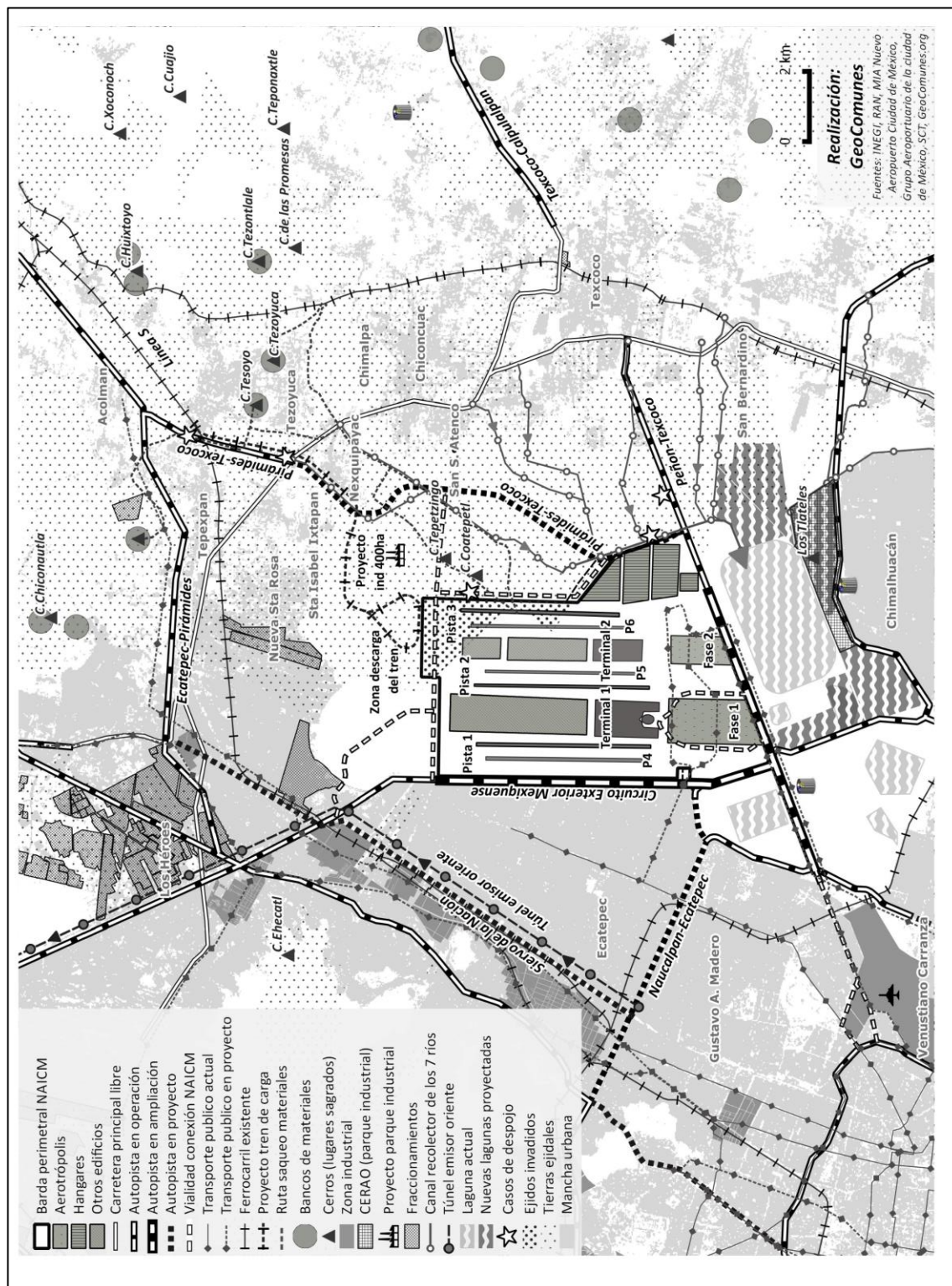


Figura 13: Proyecto del NAICM: obras, efectos e impactos.

Elaborado por GeoComunes. "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" (s.f.) en [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/index.html](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/index.html)



### 3. “Levantarse la voz para defender la vida”: Perspectivas y discursos de los grupos en oposición al NAICM

*La fe podrá mover montañas, pero la ambición las hace desaparecer. A nuestros pies, el suelo se abrió inesperadamente. De las llagas ya abiertas a los cerros se propagó una infección que no dejó de ellos más que enormes huecos. Los cerros sólo quedarán en cuentos de viejos para las futuras generaciones. ¿Cómo no podría valer tanto aquello que se les arranca a mordidas de máquina, si de ellos brota la vida?<sup>40</sup>*

**Contenido del capítulo:** 1) ¿Por qué se exige la cancelación inmediata del NAICM? 2) La experiencia de los pueblos del oriente mexicano con el impacto del proyecto. 3) Ideología, utopía, valores y símbolos de las agrupaciones de resistencia a través de sus discursos.

Para hablar de los (des)encuentros que se vive entre intervenidos y agentes de las transformaciones por grandes proyectos, Lins Ribeiro habla de “dramas desarrollistas” en el transcurrir social de la implementación de las obras de desarrollo:

‘Dramas desarrollistas’ son tipos complejos de encuentros que juntan actores e instituciones locales con *outsiders*. [...] se instala una dicotomía. Por un lado, están los objetivos y racionalidades de los planificadores; por otro lado, el destino y cultura de las comunidades. Antes de la existencia de un proyecto de desarrollo, las poblaciones locales difícilmente podían concebir que su destino fuera susceptible de ser secuestrado por un grupo organizado de personas. (Ribeiro, 2007, pág. 187).

Pese al descontento y resistencia que se pueda generar en estos dramas desarrollistas, los intereses de las clases dominantes, por su posición privilegiada en las agendas políticas, se tratan como intereses públicos. Margarita Pérez Negrete ha logrado ver en la Ciudad de México, cómo los “desalojos o deslocalizaciones por megaproyectos generalmente se justifican en nombre de un supuesto ‘bien común’”, pues en términos jurídicos estos cambios forzosos son “por causa de utilidad pública” (Pérez Negrete, 2017, pág. 39).

Puede decirse que el conflicto del Nuevo Aeropuerto parte y se alimenta de un profundo y extenso malentendido –valga la afirmación y sin afán de banalizar– en tanto a la dificultad de entendimiento entre ideales y condiciones diferenciales, en que, por un lado, existen valores y

---

<sup>40</sup> Este párrafo se escribe jugando con algunas ideas y opiniones de miembros de las agrupaciones opositoras al Nuevo Aeropuerto.

significados distintos a los que alcanza a dilucidar el paradigma desarrollista (sean sociales, culturales, ecológicos), y por el otro, la oferta de bienestar de megaproyecto no responde a la realidad de los afectados. Para conocer tales valores y significados, el uso de material discursivo recolectado de eventos públicos aporta más de lo que se podría suponer: al tratarse de discursos creados con la finalidad de ser escuchados por multitudes, para luego ser apropiados y generar algún comportamiento y posicionamiento en los oyentes; esto los hace no sólo el reflejo de formas de pensar, sino herramientas de combate en la arena política. Un discurso refleja sus propias condiciones de aparición y a las consecuencias perseguidas como objetivo de quien lo pronuncia; formula y propaga ideología, utopías y hasta *distopías* en que el mundo gana orden y sentido.

Tanto las ideologías y utopías dominantes como las alternas son parte importante del campo político dentro del cual estalla y concluye el conflicto, jugando condiciones previas en un nivel simbólico, a la vez que variables importantes en el desenvolvimiento del caso particular. El pensamiento desarrollista y la existencia problemática de alternativas es una cuestión que rebasa al drama del Nuevo Aeropuerto, pero que se puede comprender a través de éste. En el modelo turneriano, “las personas, grupos, objetos, reglas, instituciones y acontecimientos son los elementos que ejercen relaciones dinámicas entre sí, y sólo mediante este conjunto de ingredientes, sus interdependencias, posiciones, correlación de fuerzas, va a determinar la estructura de un campo” (Parral Quintero, 2018, pág. 37).

La arena política, en este caso, *arena discursiva*, parte de dicho campo, o, más bien, campos entrecruzados. La arena que refiere “a una unidad espacial en la que los actores o grupos [...] contienden abiertamente para obtener o alcanzar determinadas meta” (Parral Quintero, 2018, pág. 40), se detona y extiende como discursiva desde un espacio conflictivo que se vuelve temáticamente referente para los encuentros entre actores involucrados; es un encuentro antagónico que no requiere de su presencia física en un mismo lugar y momento.

Para dar un ejemplo del conflicto en la arena de las ideas y los discursos, la agrupación coordinada *Todos Unidos Contra el Nuevo Aeropuerto* sostuvo un discurso general que apelaba, por un lado, al problema ecológico de la devastación consecuente a la construcción del aeropuerto, y, por otro lado, a la ruptura del tejido social de las poblaciones. La sentencia de “*Los pueblos de la cuenca del valle de México exigimos la cancelación inmediata del proyecto y construcción del Nuevo*

*Aeropuerto de la Ciudad de México” se repite y argumenta en documentos digitales, cartas a autoridades y propaganda informativa que se repartía en sus eventos y manifestaciones.*

**CANCELACION INMEDIATA DEL  
NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (NAICM)**

El jueves 3 de septiembre de 2014 el Lic. Enrique Peña Nieto, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, anuncio la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) en los terrenos federales del Ex Lago de Texcoco. Los detalles generales del proyecto del NAICM son los siguientes:

El proyecto del NAICM consta de dos etapas con cinco fases cuyo costo total ascenderá a \$ 209 712 millones que se ejercerán en la primera etapa \$ 169 000 millones (80.59%) y en la segunda etapa \$ 40 712 millones (19.41%). La superficie que ocupara la infraestructura del NAICM será de 4 626.16 ha donde se construirán las seis pistas, la terminal y demás instalaciones auxiliares.

El proyecto del NAICM comprende la construcción de 6 pistas, infraestructura aeroportuaria (torre de control, terminal, oficinas, instalaciones auxiliares), obras hidráulicas, obras sociales, diseño, ingeniería, gestión, cercado perimetral, vialidades, internas y vialidades externas (vías de ferrocarril, autopistas, carreteras) (Cuadro 5).

Es muy evidente que el NAICM es un megaproyecto que pretende ser la obra faraónica del sexenio. Las obras del NAICM empezaron el día 1 de septiembre de 2015.

**Los PUEBLOS DE LA CUENCA DEL VALLE DE MÉXICO EXIGIMOS LA CANCELACIÓN INMEDIATA DEL PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (NAICM)** por las siguientes razones:

**1. El Lecho del Ex Lago de Texcoco un Sitio Técnicamente Inviabile para el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)**

El vaso del Ex Lago de Texcoco es el peor sitio que se hubiese escogido para construir el NAICM. Existen múltiples razones, geológicas, hidrológicas, aeronáuticas que han sido expuestas por diversos especialistas en informes y eventos académicos.

El **TIPO DE SUELO SALINO SÓDICO** constituye un suelo totalmente inadecuado para cualquier tipo de construcción. El agua del subsuelo esta a un metro de profundidad.

*Figura 14: Volante recuperado de la segunda Marcha-caravana de los pueblos (12 demayo de 2018), elaborado por el Comité Todos Unidos en Contra del NAICM. [lado A]*

**2. Ecocidio de la Cuenca del Valle de México por el NAICM**

Los diez problemas de destrucción de los recursos naturales y el desastre ecológico resultado de 500 años de graves errores en el manejo de la Cuenca del Valle de México se agudizaran en forma exponencial debido al impacto ambiental que tendrá la construcción del NAICM. Esto producirá un verdadero ecocidio que ocasionara fuertes pérdidas materiales, económicas, sociales y culturales.

La construcción del NAICM profundiza los problemas de sobreexplotación y recarga de mantos acuíferos, elevación de la temperatura del área urbana, desertificación, magnificación de los sismos, deforestación, hundimientos de toda la cuenca, socavones, destrucción de cerros y aéreas de recarga de los mantos acuíferos entre otros. Todo ello constituye un atentado contra la naturaleza y la población que vive en el Valle de México. El golpe final a los recursos naturales, un ecocidio de grandes proporciones.

**3. Destrucción del patrimonio cultural de México.**

**4. Urbanicidio, Etnocidio y destrucción de la Vida Comunitaria.**

**5. Alto Costo con Cargo a Todos los Mexicanos y Beneficio para unas cuantas empresas.**

El **Comité Promotor TODOS UNIDOS CONTRA EL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (NAICM)** convoca a:

1. Dialogo Público sobre el NAICM con todos los candidatos a la Presidencia de la Republica Mexicana con los Pueblos de la Cuenca del Valle de México donde también participen ciudadanos, especialistas, investigadores y universitarios.

2. Referéndum Popular para que los Pueblos de la Cuenca del Valle de México, ciudadanos, Trabajadores y el Pueblo de México decida sobre la cancelación inmediata del NAICM.

**¡DIALOGO PÚBLICO SOBRE EL NAICM CON LOS PUEBLOS DE LA CUENCA DEL VALLE DE MÉXICO!  
¡ALTO AL ECOCIDIO EN EL VALLE DE MÉXICO!  
¡REFERENDUM POPULAR PARA LA CANCELACIÓN INMEDIATA DEL NAICM!  
DEMOCRACIA DIRECTA, AUTOGESTIÓN Y ECONOMÍA DE LOS TRABAJADORES  
POR UNA NUEVA CIVILIZACIÓN AUTÉNTICAMENTE HUMANA**

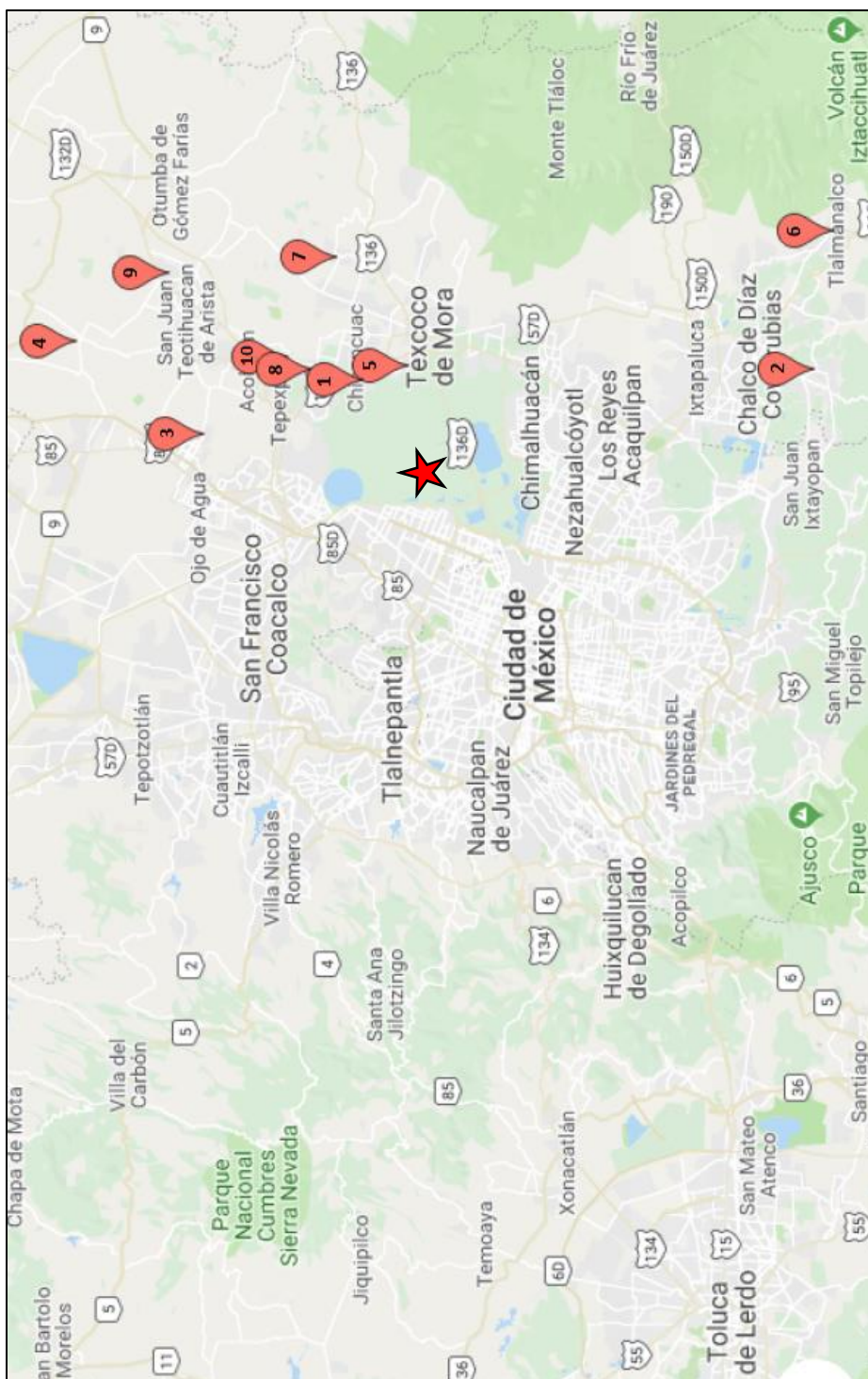
*Figura 15: Volante recuperado de la segunda Marcha-caravana de los pueblos (12 de mayo de 2018), elaborado por el Comité Todos Unidos en Contra del NAICM. [lado B]*

### **3.1. Testimonial del oriente Mexiquense**

La postura sobre la cancelación del proyecto se comprende desde la perspectiva de las afectaciones y pérdidas que éste conlleva. Toda obra dispone de un espacio para erigir su materialidad, mientras más ambicioso es el proyecto, mayor el costo espacial. El espacio dispuesto para la invocación, junto con todo lo que hay en éste, queda comprometido a su transformación o a su desplazamiento fuera del área (árboles, animales, cuerpos de agua, poblaciones), como los ejidos de Atenco y Texcoco, o los ecosistemas de las lagunas artificiales de la ZFLT. En toda la región del oriente del Estado de México se propagó una plaga de minas a cielo abierto para extraer materiales como tezontle, tepetate y basalto, que sirven en la base de la obra. Sumando las obras de infraestructura complementarias trazadas por encima de tierras ejidales, como vías carreteras, es posible imaginar que el descontento se generalice entre campesinos y pobladores de las distintas comunidades intervenidas.

Se presenta a continuación algunos de los casos de poblaciones afectadas que han tenido presencia (por lo menos a través de un representante) en los eventos de oposición organizados por la plataforma de Pueblos Contra el Nuevo Aeropuerto y del FPDT. Esto es a partir de su propio testimonio público del caso y de sus vivencias locales, expuestas en eventos de difusión o recolectadas en la prensa.

Los casos de las cinco comunidades enlistadas comparten afectaciones ambientales y sociales detonadas como consecuencia del megaproyecto del NAICM y sus obras complementarias, además de tener organizaciones locales de oposición a la disposición gubernamental (priista) y de resistencia a las actividades de privados (mineras, carreteras, constructoras). A su vez, cada caso muestra un panorama posible dentro de las formas de ser afectado y de responder a tales afectaciones.



★ : Obra del NAICM

1. Atenco
2. Atlazalpan
3. Tecalco (Chiconautla)
4. Tecuauhtitlán
5. Tocuila
6. Tlalmanalco
7. Tepetlaoxtoc
8. Tezoyuca
9. Ixtlahuaca
10. Chimpiltepec

Figura 16: Ubicación de 10 pueblos que ejemplifican el caso.

Tomado de Google Maps ([www.google.com/maps](http://www.google.com/maps)) con marcadores de elaboración propia.

### 1. Atenco (Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra):

El FPDT, conformado mayoritariamente por pobladores de San Salvador Atenco y Nexquipayac, del municipio de Atenco, es el grupo de oposición local más rápidamente asociado a la resistencia contra el proyecto del Nuevo Aeropuerto. El municipio guarda una historia de violencia y antagonismo con el gobierno local y Federal, y un trauma aún fresco hacia los megaproyectos. El Nuevo Aeropuerto peñista es el fantasma de una de sus más fuertes y dolorosas batallas. Por ello, y aunque la oposición se perciba cansada por el tiempo transcurrido, la carga política que acompaña sus siglas es pronunciada en donde quiera que se presenten.

El municipio vive un marcador muy específico en la (re)apertura de la brecha al drama. Si bien el conflicto por las tierras nunca terminó tras la derogación del primer proyecto en 2002, ante la especulación de un nuevo intento para construir la obra derrotada, la apropiación de terrenos originalmente ejidales se volvió evidente según se hacía más próximo el anuncio oficial en el sexenio de Peña Nieto. El 1 de junio de 2014, cuando el afiliado priista Andrés Ruiz Méndez<sup>41</sup> encabezó una asamblea “irregular” en San Salvador Atenco, en la cual “se aprobó el cambio de destino de casi dos mil hectáreas que pasaron de uso común a terrenos parcelados y de terrenos parcelados a dominio pleno, a fin de poder enajenar las tierras” (Salinas Cesáreo, 2016). Además, se acusó la participación de personas no relacionadas con las tierras del municipio en dicha reunión, así como la negación de acceso a ejidatarios vinculados con el FPDT y la falsificación de firmas de pobladores que no participaron del encuentro (Salinas Cesáreo, 2016).

La brecha de Atenco a la crisis, como detonador de la presión acumulada en todos esos años, se puede localizar en la ruptura misma del drama del NAICM, cuando el proyecto es anunciado oficialmente en septiembre de 2014. La reacción de la oposición, en este caso no inició con las protestas públicas, como había sucedido en 2001, sino que se dio marcha a una lucha legal a partir de un amparo que rechazaba la construcción del Nuevo Aeropuerto, desde la denuncia de ilegalidad en las acciones para disponer sobre las tierras ejidales (Ramonetti, 2016).

---

<sup>41</sup> Como sucedía en muchos municipios del Estado de México, Atenco se ha encontrado históricamente capturado por una administración de afiliación al PRI, permitiéndose rotar en cargos de autoridad a sus propios partidarios. Andrés Ruiz Méndez, para 2015 sería nombrado Presidente Municipal de Atenco.

## 2. Atlazalpan:

San Pablo Atlazalpan es un poblado del Municipio de Chalco, al sur del Estado de México, que guarda una considerable distancia de la obra del Aeropuerto (ver Figura 14). Como sucede en la mayoría de los pueblos afectados de la región, la problemática de este poblado se refiere a la explotación de cerros para obtener materiales pétreos para el NAICM. En este caso, la explotación es realizada por parte de la empresa CICSA (de Grupo Carso).

La primera queja realizada por el grupo de resistencia local es sobre no haberse presentado una consulta a la comunidad previa a la entrada de la empresa. Pero, además, se denuncia que las minas se encuentran al interior de una zona habitada, peligrosamente cerca de una primaria estatal y de colonias urbanas. En segundo lugar, se habla de una afectación a su patrimonio histórico y cultural, al encontrarse dicha mina cercana a los restos de la ex hacienda de Axalco, que se ha degradado con mayor rapidez a partir del tránsito de camiones y maquinaria.

La tercera denuncia es la de poner en riesgo los suministros de agua de la comunidad. Dice un poblador:

También el derecho humano al agua está siendo afectado porque en el predio donde se encuentra la mina, se encuentra, al interior, el depósito de agua potable que surte a nuestra comunidad; una comunidad que tiene más de 15 mil habitantes y que depende del suministro de un sistema de agua potable que se está viendo afectados por estrás empresas. No les interesa. De hecho, lo que ellos piden es derrumbar ese depósito de agua porque quieren utilizar el material, quieren utilizar el basalto<sup>42</sup>, que ellos le llaman, la piedra, para ponerla, y nuestro depósito de agua está encima<sup>43</sup>.

El día jueves 3 de mayo de 2018 se logró una clausura incierta de la mina, dejando atrás un daño al ambiente y división social interna a la comunidad. La presencia de la oposición de Atlazalpan se prolonga en la búsqueda de cancelación total del proyecto continuando con su participación testimonial en foros y manifestaciones a lo largo del 2018.

---

<sup>42</sup> Uno de los materiales requerido en la obra del NAICM.

<sup>43</sup> Tomado del testimonio de un Poblador de Atlazalpan, Chalco, en foro: *Un Nuevo Aeropuerto Internacional sobre el ex lago de Texcoco, ¿para quién?* (14 de mayo de 2018). en Casa Lamm, Ciudad de México.

### 3. Tecalco (Comité de defensa del Cerro Chiconahutla):

En plena obra, sin consideración previa en los estudios de Impacto Ambiental, la construcción del NAICM descubrió un problema aeronáutico relacionado con su ubicación interna a la Cuenca: la proximidad con los cerros es obstáculo para el despegue y aterrizaje de aviones. En específico, el cerro del Chiconautla habría de ser recortado “para que no interfiera en la operación de los aviones” (Fernández, 2018 a).

San Pablo Tecalco pertenece al municipio de Tecámac, al norte del Estado de México. La situación de este poblado se puede sintetizar en la denuncia que hace el grupo de oposición local, el Comité de defensa del Cerro Chiconahutla:

“...lo que actualmente sucede en San Pablo Tecalco, municipio de Tecamac, donde el cerro Chiconautla es amenazado y devastado por las inmobiliarias SADASI y GEO, así como por las 26 minas que lo han saqueado para extraer material pétreo que es transportado para la construcción del Nuevo Aeropuerto, y según informes del Grupo Aeroportuario se pretende **cercenar** alrededor de 26 metros de su cima, pese a que existen vestigios arqueológicos importantes, y en el mismo lugar han depositado lodos tóxicos generados por la construcción de ese proyecto<sup>44</sup>”

Así, además del problema generalizado en la región con las mineras y los depósitos sanitarios de lodos tóxicos, se suma que el cerro Chiconautla se ha convertido no sólo en un banco de materiales aprovechable, sino en un obstáculo natural al funcionamiento del Aeropuerto, que lo condena a su eliminación parcial del panorama de Tecalco.

Para complementar la discusión, por fuera de la agrupación opositora local, el diputado del PRD, Rafael Hernández Soriano, entonces miembro de la Comisión de Seguimiento del Nuevo Aeropuerto reafirmó el valor ambiental del cerro como importante captador de agua y custodio de murales pétreo de valor antropológico, por lo que, en sus palabras, “sería muy lamentable que el Grupo Aeroportuario por un cálculo mal hecho, porque primero trazaron la pista y luego vieron que había alrededor, estén pretendiendo rebanarlo” (Fernández, 2018 a).

---

<sup>44</sup> Fragmento tomado de un volante repartido en la primera Marcha-caravana de los pueblos: Comité de defensa del Cerro Chiconahutla. *A los pueblos, comunidades e individuos de la cuenca del valle de México*. (volante). Recuperado el 12 de mayo de 2018. Teotihuacán, Estado de México.



#### 4. Tecauhtitlán:

Tecauhtitlán significa árboles, significa tierra; eso es lo que hay en San Luis. Con la construcción del Nuevo Aeropuerto comienzan a querer devastar los cerros de San Luis Tecauhtitlán, donde hay tezontle<sup>45</sup>.

Los cerros que rodean el pueblo de San Luis Tecauhtitlán, en el municipio de Temascalapa, son importantes tanto para la identidad y cultura como a nivel ambiental para los pobladores que denuncian la explotación minera como un delito ambiental, para lo que nunca fueron consultados, y ante lo cual se han descubierto abandonados a su suerte por las autoridades estatales. Sin dar aviso, las máquinas llegaron y trabajaron los cerros con toda la libertad y respaldo del Municipio. Frente a la devastación que los pobladores presenciaban, se iniciaron las movilizaciones de resistencia contra las mineras, a la vez que se abandonaba toda confianza en el sector gobierno. Todo esto comenzó en la comunidad en el año 2016.

Pese a las amenazas reiteradas para quien obstaculizara los trabajos, la resistencia formó campamentos de vigilancia en sus cerros; el primero en el *Tepetl*<sup>46</sup> *Tepozayo*, duró alrededor de 2 meses, hasta la llegada del primer grupo de choque en enero. Tras la violencia del primer encuentro, se convino dialogar con los representantes de las minas, con lo que se logró hacer retirar la maquinaria junto con este campamento de resistencia.

Un segundo campamento se levantó en el *Tepetl Tlaltepec*, que perduró alrededor de un mes y medio, cuando intervino otro grupo de choque. Éste último se acusó de ser encabezado por el subsecretario del municipio de Otumba.

La resistencia, tras movilizaciones y denuncias fuera de su territorio, finalmente logró hacer retroceder a las máquinas. Sin embargo, lo vivido deja abierta una herida en su relación con las autoridades y un trauma sobre la pérdida de elementos preciados en su medio natural condenado por intereses desconocidos.

Aquí está nuestra experiencia de cómo sí se puede recuperar. Ya empezamos a reforestar y empezamos a trabajar en toda esta recuperación, aunque el gobierno no nos deje trabajar [...] Se nos engaña diciendo

---

<sup>45</sup> Testimonio de pobladora de Tecauhtitlán en el Foro: El proyecto del Nuevo Aeropuerto: Una historia de saqueo, corrupción y muerte (26 de abril de 2018) realizado en la Facultad de Economía de la UNAM, Ciudad de México.

<sup>46</sup> En los testimonios, para los nombres de los lugares se usa la palabra *Tepetl*, que significa “cerro” en náhuatl.

que ellos van a reforestar, no reforestan; se nos engañó diciendo que ellos se van a preocupar por nuestras necesidades<sup>47</sup>

Los representantes de la oposición de Tecuauhtitlán se describen como un pueblo alejado de la urbe y enraizado en sus costumbres, hacia los que el gobierno nunca volteaba la mirada, hasta que se les encontró el valor extractivo conveniente para la alimentación del NAICM. La lejanía con la experiencia urbana, que los propios pobladores alegan, puede dar razón de cómo su sistema de ideas fue fuertemente violentado con los hechos experimentados en la violación de su ambiente.

##### 5. Tocuila:

La mañana del lunes pasado Zeferino Ruiz Mendieta, de 89 años, se encontraba con su hijo Sergio Ruiz García en su casa ubicada en la localidad de Tocuila –en el municipio mexiquense de Texcoco– cuando dos hombres armados irrumpieron en la vivienda, los golpearon, insultaron y robaron dinero y escrituras.

De acuerdo con el Centro de Derechos Humanos Zeferino Ladrillero (CDHZZL), los agresores acusaron a los pobladores por su “actuación en las asambleas ejidales”, pues ambos forman parte del grupo que se opone al despojo de tierras en la localidad para la construcción de obras relacionadas con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) (Tourliere, 2016).

El acontecimiento llegó a la prensa en septiembre de 2016, y es uno de los casos que dan sustento a la condena de una perpetua atmósfera de violencia que acompaña el interés por apropiarse de tierras y recursos.

Tocuila aparece en el mapa del megaproyecto como destinatarios de la obra complementaria para el NAICM de la autopista Pirámides-Texcoco, que atraviesa los ejidos de este poblado del municipio de Texcoco. El responsable del proyecto vial es la empresa Cypsa Vise, con la cual se habían intensificado los encuentros problemáticos desde abril de ese año.

En marzo del 2017 se escribe sobre el conflicto en el periódico El Universal:

Los trabajadores de esas empresas crearon un bordo en las propiedades de los campesinos de casi dos metros de altura, taparon las canaletas que emplean para el riego de sus tierras y las dividieron, lo que afecta la labor de los comuneros.

---

<sup>47</sup> El testimonio es de una pobladora de Tecuauhtitlán en el Taller por la Defensa de los Territorios y del Patrimonio Biocultural (10 de julio de 2018) organizado por el INAH, Ciudad de México.

Los ejidatarios destruyeron parte del camino por donde circulaban los camiones con los materiales de construcción y formaron montículos de tierra para impedir que transitaran por ese lugar.

[...] [posteriormente] arribó a la zona un grupo de 20 hombres armados y les disparó a los ejidatarios que se encontraban en el sitio. Los campesinos, entre ellos mujeres y personas de la tercera edad, corrieron para no ser alcanzados por las balas” (Fernández, 2017).

Tocuila es uno de los poblados presentes en los discursos del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra como referente de la violencia estatal y como uno de los tantos pueblos con agravios por las obras del Nuevo Aeropuerto. Por otro lado, las fuentes periodísticas que ilustran los acontecimientos hasta ahora referidos continúan siendo una modalidad en la que el testimonio de oposición es recreado y difundido.

### **Casos similares del oriente mexiquense**

Otros casos igualmente ejemplares de la situación de los pueblos y la reacción opositora local al megaproyecto se pueden ver, por ejemplo, en el poblado de Ixtlahuaca, en el Municipio de San Martín de las Pirámides, que sigue el patrón de poblados lejanos a la obra con potencial extractivo, una fuerte negligencia política por parte de las autoridades coludidas a los potenciales mineros, y una cercanía de la población a su medio natural en su relación y aprovechamiento de los cerros, su flora y fauna<sup>48</sup>.

Como el especial valor de la naturaleza y los cerros que se argumenta en el discurso de Ixtlahuaca, en Tlalmanalco se protestó las afectaciones mineras al cerro del Tenayo, referente cultural para el poblado. Siendo propiedad del ejido de Tlalmanalco desde 1934, el cerro ha sido explotado silenciosamente sin existir acciones o interés de las autoridades locales por detenerlo. Luego, la sobreexplotación, como ha sucedido en otros municipios de la región, aumentó considerablemente a raíz de la necesidad de materiales para alimentar la cimentación del Nuevo Aeropuerto<sup>49</sup>.

En el municipio de Tepetlaoxtoc para mediados de 2018 se tenía conocimiento de más de 60 minas, 50 de las cuales escarban en zonas de uso de suelo forestal (Barragán, 2018), la mayoría

---

<sup>48</sup> Según el testimonio de un poblador de Ixtlahuaca en el Taller por la Defensa de los Territorios y del Patrimonio Biocultural (10 de julio de 2018) organizado por el INAH, Ciudad de México.

<sup>49</sup> Tomado de una participación por parte de una pobladora de Tlalmanalco durante la “Segunda Marcha-Caravana de los Pueblos” (9 de junio de 2018) en Amecameca, Estado de México.

autorizadas para iniciar o reiniciar actividades (en el caso de ser inactivas) para surtir materiales al NAICM. La misma postura permisiva que logró burlar la barrera legal sobre el uso de suelo forestal en que se alojó la mayor parte de las minas dejó que gran cantidad de ellas empezaran a operar sin permiso apropiados y aceptó sin mayor problema la disposición de socavones para rellenos sanitarios con desechos de la obra<sup>50</sup>. Igualmente, Tezoyuca, que colinda al oeste con Atenco ha resultado gravemente afectado por la sobreexplotación minera a cielo (que igualmente alimenta al NAICM). Los habitantes del poblado han sido testigos de cómo su suelo se desvanece en un socavón rojo consecuente a la extracción desmedida e ilícita de tezontle para la obra. La llaga de la tierra se abre hasta casi alcanzar las residencias, que penden a la orilla de un precipicio<sup>51</sup>. Quizá estas escenas trágicas en la percepción de los habitantes es lo que dota de convicción al grupo *Salvemos Tezontlalli* de Chipiltepec, para no perder el control de sus cerros y escapar patrón de *devastación*, aunque no sin conflictos internos de intereses con otros grupos de la demarcación.

En todos estos casos se percibe la fuerza con que los intereses de empresas promueven proyectos que resultan perjudiciales para el medio ambiente de los poblados; además, esos grandes intereses cuentan con una amplia permisividad y respaldo por parte de las autoridades gubernamentales, marcadas de por sí por una historia de corrupción y abandono para con las comunidades de todo el estado. Se puede ver que las afectaciones que se realizan en el tercer nivel de intervención del NAICM, presentado antes (Ilustración 8, en Capítulo 2), resultan en mártires invisibles del megaproyecto, que junto al descontento con el contexto político estatal dan razón de la germinación de grupos de oposición local y posteriores entramados en una red ampliada de trabajo en la región.

---

<sup>50</sup> Según informa Pablo, poblador de Tepetlaoxtoc, en entrevista (Tepetlaoxtoc, Estado de México, junio de 2018).

<sup>51</sup> Se puede consultar sobre el caso el material audiovisual publicado por el periódico el País: “El oscuro legado del nuevo aeropuerto” (Miguel & Guerrero, 2018). Disponible en <https://elpais.com/especiales/2018/nuevo-aeropuerto-mexico/#up1>

### 3.2. La arena discursiva: valores, ideología y utopía en los discursos de resistencia

Antes se vio como un discurso podía tener influencia para promover y mantener un sistema en tanto legítimo –como la lógica decimonónica del desarrollo–, por encima de cualquier otro sistema de ideas. En la confrontación discursiva se puede ver qué significados, y en qué forma, son los que luchan por imponerse. También se ha procedido con la coexistencia de distintas experiencias y expectativas sobre un mismo objeto o acontecimiento, tal como las denuncias sobre ese lado oscuro del desarrollo que resulta perjudicial para algunas poblaciones.

El carácter político de los discursos esta por un lado en su capacidad de proyectar ideas distintas referente a la forma de ser o actuar, tal y como de formas de control de elementos del medio físico. A la vez, son herramientas en la arena del posicionamiento de tales ideales como dominantes y legítimos por encima de otros modelos distintos. El discurso entonces es reflejo y medio de agencia en dinámicas de poder en tanto define comportamiento y reacciones con respecto a formas de control sobre bienes.

La arena política que se mantiene del encuentro de significados y objetivos diferentes es perceptible en el contraste de discursos de las distintas posturas implicadas. La idea de valor es una forma de dar significados desiguales, y, por tanto, un lugar donde se hace más claro el contraste entre los grupos, susceptible de generar una arena.

Uno de los reclamos hechos por una representante de la oposición de Tecuauhtitlán está en la degradación del valor de su medio natural a su mera calidad de uso:

Fragmento 1: Pobladora de Tecuauhtitlán<sup>52</sup>:

*"Se nos presenta un Manifiesto de Impacto Ambiental, donde consta de 20 hojas. Esas 20 hojas nos dicen que [la explotación de] nuestros bancos de material pétreo no van a afectarnos en nada. No lo utiliza como cerros, sino como 'bancos de material pétreo'".*

Un *banco de material* es un elemento valioso por su capacidad para ser explotado y obtener materias primas que puedan participar en el ciclo metabólico de la economía. Un cerro puede ser un referente cultural, un elemento del paisaje de la comunidad o, incluso, un vínculo sagrado, lo

<sup>52</sup> Este y todos los *Fragmentos* que se presentan a continuación son transcripciones de elaboración propia. Los datos de referencia se muestran en el *Anexo al capítulo 3*.

que en un sistema de ideas distinto al moderno podría tener un lugar mayor en la jerarquía que su valor como mercancía. Definir si un cerro es un banco de materiales o un *tépetl* conlleva formas de control muy distintas en la interacción con éste, y relaciones de poder consecuentes entre los individuos con él asociados; y al no poder ser ambas cosas (porque en este caso, una significa su destrucción y la otra su conservación), la imposición y defensa de significados forma arenas políticas en sí misma.

Al tener algún valor, un bien se vuelvepreciado, lo que define la búsqueda por obtener control o por no perderlo. El control (o no control) sobre tal bien valorado desencadena relaciones políticas, ya sea por la dominación racional de quien lo posee hacia quien lo necesita, o en la disputa por adueñarse de él. Dicho por Adams: “El poder, [...] requiere que tratemos el tema de los ‘valores’, porque es precisamente en esta área que la especie humana se ha diferenciado en sociedades distintas que tratan el mundo en formas profundamente diferentes”. (Adams, 1983, pág. 174).

En los casos revisados existe una forma de valor que hace de los recursos preciados por las comunidades en objeto de interés para los promotores desarrollistas del NAICM. Por ejemplo, en el conflicto por las tierras de los ejidos de Atenco, el Estado encontró un valor en el territorio que llevó a la iniciativa de expropiación en 2001; a la vez, al ser las tierras un bien valorado para los campesinos que se relacionan económica y culturalmente con ellas, se reacciona en la organización de una resistencia a la posibilidad de pérdida de control.

La extracción minera que ve el valor utilitario de los minerales requeridos para la obra, se enfrenta a grupos locales de resistencia sostenidos en valores culturales o ambientales, como los casos de Tecuauhtitlán o Tlalmanalco, o el valor de la estabilidad y seguridad de los pueblos y sus recursos como en Atlazalpan o Tezoyuca.

Fragmento 2: Pobladora de Tlalmanalco:

*"Ahí se encuentra el cerro del Tenayo, un cerro hermoso, lleno de leyendas y lleno de magia, en donde mis abuelos, mi padre, que todavía le tocó subir ahí, ver conejos, ver coyotes, escuchar a la naturaleza, colgarse de los árboles. Y él de una manera hermosa me cuenta cómo se subía, y hacía ejercicio y respiraba el aire puro.*

*[...] es una oportunidad muy importante de expresar el dolor, el coraje, pero también la fuerza que me da ver que la gente todavía quiere a sus cerros. Que no hacemos un*

*movimiento porque queremos un puesto político, que no hacemos un movimiento porque nos estén pagando, que lo hacemos porque amamos de dónde venimos, amamos a nuestros abuelos y amamos el recuerdo que nos dejaron de esos lugares tan hermosos".*

Fragmento 3: Poblador de Tecuauhtitlán:

*"Como parte de este ecocidio, el Nuevo Aeropuerto, pues se encontraría la desaparición de miles de especies de fauna, algunas de ellas en peligro de extinción, como es el coyote mexicano, el techincoyote, el camaleón, el tlacuache, conejos... entonces, también por parte de la flora, hay especies en extinción, como esta, que son flores de San Juan, que despiden un olor muy agradable. Así también sufrimos la devastación de muchísimas plantas que forman parte de nuestra medicina tradicional milenaria. [...]*

*Nuestros cerros sagrados, que son los que se encargan de filtrar agua que llueve, por medio del tezontle, a nuestros mantos acuíferos, y así se lleva a cabo la recarga hídrica."*

En primer lugar, el Fragmento 2 ejemplifica la relación simbólica que pueden guardar los elementos del medio natural, como el Cerro del Tenayo, con las comunidades que los identifica como parte de su territorio. El cerro es un referente, en este caso, de generaciones pasadas, como “nuestros abuelos”, y al pueblo mismo, que hace del cerro un elemento especial destacable del panorama.

En el Fragmento 3, por otro lado, se habla de “cerros sagrados” y “tradición milenaria”, a la vez de su relevancia ecológica, como la captación de agua o diversidad de especies de fauna y flora, que entra en peligro de ser intervenido en forma violenta. El valor sagrado, a diferencia del extractivo, guía un control basado en la conservación y no en la transformación para una maximización inmediata de recursos naturales, en este sentido, la lógica desarrollista se vuelve opuesta a la argumentación local.

## Ideología y utopía: lucha y retorno

Ideología es la forma más clara de incidencia de los modelos simbólicos, pues partir de esta se define superficialmente lo que es “verdadero”. Su relación con el poder está en la misma definición y legitimación de estructuras políticas, de formas y distribución de control sobre bienes, y de la reproducción de tal orden de control en relaciones de poder, en una noción de *status quo* en las formas de control y poder social según un modelo con que se lee el pasado.

las ideologías se refieren a un conjunto de referentes pasados que son contruidos con el propósito de interpretar y, con frecuencia, manipular el presente. [...] Estas ideologías están frecuentemente en contradicción o en oposición entre sí. Los actores colectivos luchan para imponer sus visiones particulares como las verdaderas y las más legítimas para la sociedad como un todo. (Ribeiro, 1992, págs. 7-8).

Si la ideología dominante es el modelo ideal que impulsa las relaciones y arquetipos de un capitalismo tardío, la versión ideológica de los grupos de oposición se sostiene en la refutación a la ideología dominante, partiendo de una visión alterna. Ello conduce a la condena histórica que remarca acontecimientos específicos y que se prolonga hasta las injusticias contemporáneas.

En forma más específica, algunos referentes directos de esta lucha agraria suelen ser el movimiento zapatista revolucionario y el reparto agrario, el derecho a la autodeterminación de los pueblos, y un estilo de vida propio alterno al modelo de modernidad occidental<sup>53</sup>. Un ejemplo son las consignas repetidas en movilizaciones, tales como: “¡Zapata vive, la lucha sigue!” y “¡Cuando el pueblo se levante por pan, libertad y tierra temblarán los poderosos de la costa hasta la sierra!”.

---

<sup>53</sup> “La plataforma Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) ha convocado ya dos marchas contra la construcción del nuevo aeropuerto y pretende continuar tanto por la vía de la protesta como por la judicial. Han impugnado frente al Tribunal Superior Agrario la última asamblea ejidal de San Salvador Atenco donde se decidió un cambio del régimen de propiedad para más 1000 hectáreas de suelo. Los ejidos son una herencia de la reforma agraria que se llevó a cabo tras la Revolución de 1910. En un intento de evitar la concentración de tierra en pocas manos, la legislación mexicana concede la propiedad comunal a ciertas comunidades rurales para su explotación y autoconsumo. A partir de junio los terrenos afectados han pasado de ser una propiedad comunal, libre de impuestos y de una explotación colectiva, al derecho privado de cada uno de los campesinos sobre una cuota de esos campos que habrán de ser repartida. Este nuevo régimen facilita la compraventa de terrenos ya que ahora las decisiones que se tomen sobre esa tierra ya no tiene que pasar por la asamblea. Cada uno de los campesinos negociará con el mejor postor de sus campos. “La tierra para nosotros no tiene precio. Lo que están intentando hacer es dividirnos y poco a poco ir cercando nuestros campos para que nos sintamos solos”, explicó Alicia Galicia, una de las portavoces del FPDT.” (Marcial Pérez, 2014).



Fragmento 4: Pobladora de Ixtlahuaca:

*"Tenemos que seguir en esta lucha, porque si no luchamos hombro con hombro como pueblos, el pueblo dividido es vencido. Y si se dan cuenta, todos los ricos, ellos se unen, ¿por qué creen que son los negociantes? Porque ellos sí están organizados, por eso nos ganan. Tenemos que estar todos organizados, todos los pueblos unidos. Ser un solo pueblo, no dividido, sino unidos, ¡porque la lucha sigue y sigue por nuestra tierra! "*

Fragmento 5: Pronunciamiento de la Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis:

*"Por su parte, los gobiernos han ocultado los graves daños ambientales, ecológicos e hídricos que le ocasionaría al Valle de México. Únicamente se han abocado a hablar de las bondades del "progreso", es decir, nos han impuesto un desarrollo sin sujetos sociales. Un "progreso" que no incluye a nuestros pueblos, sino que se nos despoja de nuestros territorios, paisajes, biodiversidad y ecosistemas pero que nos envía los desechos tóxicos de su ambición inmobiliaria."*

Fragmento 6: Ignacio, miembro del FPDT:

*"y por lo que se expuso, creo que es muy evidente que hay una razón sobre que están poniendo o imponiendo un proyecto. Un proyecto de muerte. Un proyecto que ha costado la incertidumbre, ha costado que los pueblos se hayan dividido, enfrentado internamente. Porque esa es la voracidad que tiene este sistema neoliberal en el que las instituciones no funcionan para nada, o sí funcionan, pero para el gran poder en esa imposición y en ese despojo que estamos viviendo. Y sobre todo en que pisoteen ese derecho legítimo que tenemos en ese territorio a decidir el futuro que tienen los pueblos. [...]*

*Y desde luego que somos más que un grupo reducido de empresarios coaligado con todos los elementos del poder que utiliza el sistema. Nos despojan. Y hacemos la lucha y resistimos. ¿Pero se tratará de resistir heroicamente? ¿De morirnos en una actitud de valentía? ¿O qué tenemos que hacer?*

*¿Quién nos está llamando a que hagamos una revolución verdadera y nos tomemos de la mano y entendamos que no somos sectores, que somos el pueblo? Son sectores, pero todos componen el pueblo: estudiantes, profesionistas, no profesionistas, campesinos, indígenas; es el llamado de la patria a que gritemos nuestra fuerza para decir "¡ya basta". Y que lo sabemos, estamos viviendo una situación coyuntural pero no le vamos a apostar a eso. No le tenemos que apostar a eso. Le tenemos que apostar a organizarnos desde donde estamos viviendo: en la colonia, en el pueblo, en la montaña, en la playa, donde estemos viviendo, como estudiantes, como campesinos, como pueblo. Ese es el llamado, compañeros, que necesitamos juntarnos como Pueblo."*

La lucha a la que se evoca en los discursos, se puede entender como una lucha del pasado que no se terminó de consumir, pero también es una lucha contemporánea de clases, en que se hace frente a un grupo dominante de posición favorable: campesinos pobres contra empresarios (capitalistas) ricos, y contra un gobierno corrupto que favorece a sus antagonistas. Ante este panorama, la diferencia de poder ha de ser combatida con la organización popular que rompa el orden de dominación.

En los *Fragmentos* 4 y 6 se presenta la unión como forma para hacer frente la problemática. Mayormente en el último de estos se tiene la propuesta utópica del Pueblo, conformado por sectores distintos pero unificado en objetivos comunes, y la vía para aproximarse a esta utopía de unión en contradicción a la opresión es una “revolución verdadera” que lleve a un cambio de orden social.

Así como las formas ideológicas parten de una lectura del pasado para comprender el momento presente, “las utopías proveen una alteridad para que los actores sociales coloquen, basados en sus lecturas sobre las condiciones del pasado y del presente, cómo consideran que la realidad social, política y económica debería ser” (Ribeiro, 1992, pág. 8). Con el deber ser utópico se da por hecho el no-ser actual y se acepta la responsabilidad actuante (por lo menos idealmente) de alternativa.

En los discursos públicos de la oposición, a la par de la denuncia de hechos se pueden encontrar ideales de una forma deseable, compartida por los miembros de la agrupación, para la resolución del conflicto. Entre las utopías que modela discursivamente la resistencia resalta la recuperación de lo perdido, la autonomía frente a intereses externos y un desarrollo basado en la propia

identidad. En varios casos se alude a una forma utópica del retorno al estado original, una acción reparadora que efectivamente devuelva a la comunidad lo perdido y transformado durante la crisis.

Fragmento 7: Pobladora de Tecuauhtitlán (10 de julio de 2018):

*"Todavía podemos recuperar muchas cosas. Si nosotros no quisiéramos recuperarlo no estuviéramos aquí. Queremos recuperar todo lo que perdimos. Y ahora estamos en eso. Como pueblo estamos tratando de recuperar lo que el gobierno nos quiso quitar."*

Fragmento 8: Pronunciamiento de la Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis:

*"Que se decrete a la Cuenca del Valle de México como Área Natural Protegida, en su modalidad de Reserva de la Biosfera u otra modalidad que garantice su inalienabilidad y protección contra el capitalismo inmobiliario y los gobiernos cómplices.*

*Que el gobierno mexicano promueva ante la UNESCO, hasta alcanzar, la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad a la Cuenca del Valle de México.*

*Que se diseñe de manera conjunta entre sociedad civil y gobierno, un Proyecto de Desarrollo Alternativo para la Cuenca del Valle de México, que defina a las actividades agrícolas, ganaderas, silvícolas y artesanías de la región como actividades estratégicas del país y del patrimonio cultural.*

*Que se realice un proyecto de rehabilitación de los daños ocasionados por las obras de construcción a los pueblos afectados<sup>54</sup>"*

Las utopías guían, entonces, los objetivos públicos de los grupos, ya sea un crecimiento en términos económicos o un estilo de vida de equilibrio medio ambiental. El *Fragmento 7* hace mención de la forma utópica común de las agrupaciones de oposición al NAICM, que es el cierre del drama, con ello el cese de la crisis y el conflicto, y la reparación en tanto a un retorno al estado previo a la intervención, con la recuperación de lo perdido a raíz de ésta.

<sup>54</sup> Estas solicitudes fueron planteadas por primera vez por el Comité Todos Unidos Contra el NAICM. Tales aparecen como los ejes centrales de un referéndum promovido por esta organización durante el mes de septiembre del 2018.

En el *Fragmento 8* se encuentran las exigencias formales presentadas al gobierno entrante en nombre de las organizaciones de poblados afectados por el NAICM. Estas son pautas de partida para, en primer lugar, evitar a futuro casos similares al impacto del Nuevo Aeropuerto, pero además permitir un “*Proyecto de Desarrollo Alternativo*”, donde además de las actividades económicas tradicionales de los pueblos (empezando por la agricultura), se deja en claro el valor de la protección del medio natural y el patrimonio cultural. Se trata entonces de una posición política favorable para las organizaciones locales y una consideración de valores alternos en los proyectos de desarrollo, diferente al modelo desarrollista hegemónico.

### **Símbolos de vida o muerte**

En los discursos de oposición al NAICM se genera, desde las formas de valor y las proyecciones ideológicas/utópicas, una contraposición de significados e ideales. Lo que el GACM propone como bienestar y estabilidad, los grupos en resistencia lo experimentan como una amenaza su estilo de vida; el Nuevo Aeropuerto pasa de ser una promesa de desarrollo a una sentencia de muerte del medio natural, de la población y de su identidad.

Fragmento 9: Pobladora de Tecuauhtitlán:

*“Aquí inicia lo que es nuestra lucha, que la llamamos nosotros, en defensa de los cerros y de nuestro medioambiente. De nuestro medioambiente porque nos dimos cuenta de que ellos también tienen vida, cuando veíamos cómo estaban descuartizados los animales. Ahí lo representamos<sup>55</sup>. Encontrábamos partes de animales [...] cuando nosotros todo eso lo respetábamos. No éramos capaces ni de mover una piedra de su lugar porque sabíamos que todo eso nos daba vida. [...]Jamás nos aprovechamos, jamás destruimos un árbol. Ustedes ven animales que jamás matamos [...]*

*Respetábamos su vida y ellos [las mineras] no la respetaron. ¿Para qué sirve ese esfuerzo de tantos años respetando esta vida? Ellos bajaban y se alimentaban en el pueblo y no los matábamos. Les teníamos hasta miedo, respeto; ellos no les tuvieron respeto. Llegaron,*

<sup>55</sup> Señala una manta pintada que ilustra un paisaje verdoso con un par de cerros, uno de los cuales tiene huecos de exaraciones en su cima y alrededor animales con expresión de sorpresa o miedo.

*los mataron y les valió queso nuestro esfuerzo de tantos años. Teníamos lugares arqueológicos, teníamos pinturas rupestres y ahora sólo existe una cueva con pinturas rupestres.*

*Por eso nuestro coraje [...] a mí nada más de acordarme me da más coraje, y lloro de coraje y no de tristeza. [...] ¿Tantos sacrificios de nuestros pobladores para conservar eso durante tantos y tantos años, sólo por un aeropuerto? ¿Nuestra historia se la acabaron sólo por un aeropuerto? ¿Vale la pena acabar la historia de los pueblos sólo por un aeropuerto?"*

Al presentar la dicotomía *vida-muerte*, los discursos sintetizan una serie de valores positivos y negativos con respecto a la perspectiva que los grupos de oposición generan y transmiten sobre los efectos del NAICM. La posición promotora también ha empleado esta dicotomía para polarizar el valor de la obra desde, generando la imagen de un espacio “muerto” y sin esperanzas, sobre el que se construye el Nuevo Aeropuerto.

Antes que un recurso poético, la referencia a la vida y a la muerte se presenta en muchos de los testimonios y denuncias de las resistencias locales hacia el aeropuerto, empezando por el FPDT. La lógica de la resistencia, podría decirse, es la de la conservación en oposición a la devastación del medio ambiente. En todos los casos locales presentados aquí, pero también en los diversos foros y eventos de la oposición, la situación se resume en la pérdida de algún elemento (o varios) del medio natural con alto valor alterno al mercantil, sean tierras cultivables, cerros con significado cultural o el agua que se reparte en la comunidad.

Fragmento 10: América, del FPDT:

*"Ustedes saben que hemos tenido una batalla en nuestro país, bueno, tenemos muchas, pero ésta en particular, la del aeropuerto, nos ha llevado a muchos pueblos a tener que levantar la voz para defender la **vida**, la **vida** misma.*

*Porque la tierra, y todo lo que hay sobre ésta, los cerros, el agua, son parte de nuestra **vida**, de nuestra historia, incluso de nuestras muertes. De ese ciclo de **vida** natural que todos tenemos, pero que se ha visto interrumpido, y se ha visto agraviado ante la imposición de*

*los gobiernos que están operando, finalmente, megaproyectos de empresas transnacionales, de intereses superiores, incluso, a los del Estado mexicano.*

*Y hoy, después de 17 años, seguimos levantando la voz porque ahora tenemos como vecino a una construcción... se está edificando una construcción de **muerte**, decimos nosotros. Y en una coyuntura particular como la que vivimos, donde se acercan unas elecciones presidenciales, la disputa está fuerte; allá arriba, pero también aquí abajo decimos: hay resistencia, existimos los pueblos, esos a los que no nos han tomado en cuenta en 17 años, esos que salimos marginados y sobrando cada vez que los de arriba y los distintos candidatos han puesto a discusión el tema del aeropuerto. Poniendo en el centro el asunto, el tema de la corrupción, nosotros decimos: no sólo es la corrupción, que debe ser castigada, que tendría que ser castigada con cárcel y condenada con la historia, pero no sólo es la corrupción, también es el medio ambiente, también es todo, todo lo que significa ese aeropuerto que es el agravio a nuestro tejido social, el desplazamiento y extinción de nuestros pueblos, el despojo total de nuestros recursos naturales que nos van a dejar no sólo a la cuenca de México en la nada, en la miseria, sino al país entero, que los distintos candidatos y los de arriba, los que están administrando este país, insisten en que paguemos los mexicanos.*

*Por eso hoy estamos aquí, por eso hoy seguimos abriéndonos paso en los distintos espacios que nos ofrezcan, en los distintos espacios que cultivemos para dar nuestra voz. aquí estamos, sí existimos y nos tendrían que tomar en cuenta, sobre todo cuando es sobre nuestro territorio a donde se edifica un monstruo, un monstruo de **muerte**".*

En el fragmento 10 se habla de una “batalla” para “defender la vida”, para hablar de los objetivos de la agrupación de pueblos contra el aeropuerto. Luego, se asocia este valor de vida a “la tierra, y todo lo que hay sobre ésta, los cerros, el agua...”, en tanto al papel que juegan en las comunidades como recursos vitales y referentes culturales, que “son parte de nuestra vida, de nuestra historia, incluso de nuestras muertes”. La contraparte es la amenaza de un “monstruo de muerte”, que claramente es proyecto del aeropuerto y sus obras complementarias que se extienden por el estado

mexiquense: es “todo lo que significa ese aeropuerto que es el agravio a nuestro tejido social, el desplazamiento y extinción de nuestros pueblos, el despojo total de nuestros recursos naturales”.

En síntesis, *la lucha por la vida que se emprende contra el monstruo de muerte* se puede parafrasear como un movimiento de resistencia de las comunidades (a nivel local) por mantener el control de su medio natural y social (que se entiende como la vida), en oposición a un megaproyecto que implica un gran costo medioambiental y una transformación violenta de las comunidades (muerte) a partir de la pérdida de control (o acceso) de elementos de un medio entendido como propio.



Figura 17: Manifestación en contra del Nuevo Aeropuerto en Chalco.

Tomada durante la Segunda Marcha Caravana (9 de junio de 2018) por Federico de Tavira Leveroni.

#### 4. Giro en la trama: cambios en las condiciones políticas

*En octubre cayó el gigante Naicm. De su grandeza sólo quedó una sombra geométrica impresa en un espacio inaccesible.*

*Cuatro años de negocios se hundieron en un instante de política. En octubre, Naicm se encontraba del lado equivocado del tablero.*

*Para el enero próximo aún era apresurado usar la palabra “definitiva”.*

**Contenido del capítulo:** 1) La resolución sobre el nuevo aeropuerto de la nueva administración de gobierno. 2) Consulta ciudadana para decidir sobre el NAICM. 3) Reacción de los impulsores del megaproyecto ante su posible cancelación.

A 4 años de su revelación oficial, la polémica sobre el Nuevo Aeropuerto ganó progresivamente una mayor visibilidad a partir de la denuncia de distintos actores, entre los que se encontraron afectados directos, disidentes políticos y académicos preocupados. A la vez, el clima polarizado por la proximidad de elecciones presidenciales dio nueva vitalidad a la problemática apareciendo como tema recurrente al discurso de los aspirantes a cargos gubernamentales, en los medios de comunicación y en la opinión pública. El NAICM se rodeó de un debate predominantemente ideológico, en el que las simpatías y fobias partidarias jugaban un lugar clave.

El 1 de julio de este año, Andrés Manuel López Obrador resulta electo presidente, iniciando el primer ciclo de gobierno del partido *Morena*; el cual llegaría a posicionarse como nuevo partido mayoritario en distintos niveles de gobierno, desplazando a la enraizada administración priista. El factor de un cambio en el marco gubernamental determina un nuevo escenario en las posibilidades, ya sean en favor de su cancelación o su permanencia. Este capítulo es la síntesis de los sucesos que, en la perspectiva del drama, enmarcaron el camino a una determinada acción reparadora que reta la predictibilidad de su trama.

Durante la parte culminante de su campaña política en la contienda por la presidencia correspondiente al sexenio 2018-2024, el ahora Ejecutivo sostuvo con fuerza una postura con la que ahora hace constante referencia de sus ideales políticos: “el pueblo decide”. Si bien, su escepticismo sobre el tema del Nuevo Aeropuerto era una de las cartas que jugó en su candidatura presidencial, su postura en la polémica no se mantuvo del todo firme en sus propuestas de acción



resolutiva, que fueron de una cancelación asegurada a la negociación, y que posteriormente buscaría resolver desde su propuesta de democracia directa. De todas maneras, destacó en campaña como el único candidato que ponía en duda la gran obra al proponer la alternativa de un Aeropuerto Internacional ubicado en la antigua Base Aérea de Santa Lucía.

En un primer momento fue un buen augurio para las resistencias, pues manifestaba su desagrado y afirmaba buscar la cancelación de dicha obra. Sin embargo, en los últimos meses de campaña, López Obrador pasó de enemigo de empresarios como Carlos Slim (quién se manifestó en su contra múltiples veces), a preocuparse más por los costos económicos, con lo que llegó a la solución de concesionar el proyecto para salvar la inversión pública (Beauregard, 2018). Sin embargo, una vez electo presidente, López Obrador anunció que tendría un dictamen listo para el día 15 de agosto, el cual sintetizaría la información técnica proporcionada por múltiples fuentes de expertos, y a partir del cual la ciudadanía sería capaz de generar un criterio al respecto del dilema. “Quiero que me ayuden para resolver lo que más convenga técnicamente, nada de factores o de decisiones políticas. Vamos a hacer lo que técnicamente resulte mejor para el país en la construcción del nuevo aeropuerto” (Milenio Digital, 2018), comentó ante la prensa.

La iniciativa consistía en decidir entre propuestas aquella más conveniente en términos técnico, pero a partir de la perspectiva de los ciudadanos en lugar de ser una decisión cerrada al gremio de los expertos y políticos: “Les recuerdo que son tres opciones, continuar con la construcción del Aeropuerto en el Lago de Texcoco; la segunda, hacer dos pistas en el Aeropuerto Militar de Santa Lucía, la tercera, seguir construyendo el Aeropuerto en el Lago de Texcoco, pero concesionado, que no se use el dinero del presupuesto público”, añadió el electo en conferencia (Zavala & Morales, 2018). La problemática se cerró así a dos posibilidades oficiales: continuar con la obra de Texcoco o trasladarla a un segundo aeropuerto que complemente el actual<sup>56</sup>.

No fue hasta la noche del 17 de agosto que se tuvo noticias de tal dictamen prometido por una comisión dirigida por Javier Jiménez Espriú, que se puso a disposición del público vía internet en la plataforma *www.lopezobrador.org.mx*<sup>57</sup>, el cual consta de un listado de pros y contras en ambas

---

<sup>56</sup> Aun cuando se han postulado otras alternativas, como acondicionar el aeropuerto de Toluca, en un sistema con otros puertos cercanos, el debate se cierra, en un primer momento para el gobierno entrante, a Texcoco o Santa Lucía.

<sup>57</sup> En la página de internet se pueden consultar más de 300 documentos provenientes de diversas fuentes (MITRE, UMAI, especialistas en distintos temas, etc.) y tratando temas desde las condiciones geológicas hasta la viabilidad aeronáutica en los proyectos del NAICM y Santa Lucía. A estos proyectos publicados en la plataforma citada con la fecha 8 septiembre 2018, se suman otros 5 para el 28 de septiembre en conformación del “Informe sobre el análisis

alternativas dominantes, Texcoco y Santa Lucía. Ese mismo día se publicó en distintos medios la conferencia del equipo comisionado, sobre el dictamen y la consulta para resolver en el Nuevo Aeropuerto (AMLO, 2018)<sup>58</sup>. Al tomar la palabra, López Obrador afirmó al respecto: “El propósito es proporcionar, transmitir a los ciudadanos mexicanos toda la información, con apego a la verdad, con objetividad, para que entre todos decidamos sobre éste importante asunto de interés nacional”.

De boca del nuevo secretario de la SCT, Jiménez Espriú, el proceso a seguir constaría de 6 pasos:

Uno: de inmediato se entregará formalmente toda la información recabada a las asociaciones de ingenieros que voluntariamente decidieron opinar sobre este asunto, y lo mismo se hará con todas las demás organizaciones de la sociedad civil y del sector empresarial que lo solicite.

Segundo: a partir del lunes de la semana próxima, el equipo que participó en el análisis, integrado por quienes suscriben este documento, informará con mayor detalle sobre las dos opciones a través de los medios de comunicación.

Tercero: la comisión dictaminadora hablará con los directivos de los medios de comunicación del país para solicitar su colaboración, como lo han hecho cuando se trata de un servicio social y de interés general, de modo que se cuente con espacios y tiempo suficientes para difundir ampliamente las opiniones que obtengamos y las propuestas sobre el tema de la consulta ciudadana.

Cuarto: se pretende tener la opinión de los ingenieros y de las organizaciones civiles y empresariales, a más tardar el 5 de septiembre.

Cinco: El 8 de septiembre se darán a conocer todos los dictámenes recibidos y las opiniones y se presentarán las bases para la celebración de foros de discusión en radios, televisión, periódicos y redes sociales con la participación de quienes estén a favor o en contra de cualquiera de las dos opciones.

Y Sexto: una vez informado lo suficiente, en la última semana del mes de octubre se hará una consulta o encuesta nacional para recoger la opinión de los ciudadanos en general. El resultado tendrá carácter vinculatorio, y en base a ello se tomará la decisión definitiva.

---

realizado por el Consejo Coordinador Empresarial (CCE), acerca de las opciones posibles para la solución del problema de la saturación del AICM”; y otros 12 de distintos destinatarios el 12 de octubre del 2018. La página se consultó por última vez el 11 de septiembre de 2018, a través de <https://lopezobrador.org.mx/2018/10/24/documentos-de-consulta-sobre-aeropuerto/>

<sup>58</sup> El video de la conferencia fue publicado en la página oficial de Andrés Manuel López Obrador, 17 de agosto de 2018.

La idea general era difundir una máxima transparencia del proceso, a la vez de apertura a recabar documentos de distintas organizaciones de todo tipo, desplazando a la supremacía de los expertos técnicos; es un ejercicio democrático al que no se está muy acostumbrado en estas obras de gran interés económico. Resulta en una forma de descentralizar conocimientos en los que deriva poder para decidir en objetivos públicos, a través de una socialización de la información que desarticula la horizontalidad entre quienes pueden y quienes no pueden manifestar una opinión válida –o por lo menos ese es el argumento para la toma de decisión.

Por otro lado, nuevos problemas surgen cuando la resolución depende de lo que piense una mayoría que no está involucrada directamente en la problemática, influenciada por los argumentos contruidos de cada postura. “Lo que diga la mayoría es lo que se va a llevar a la práctica”, es aquí una salida con legitimidad al dilema para la presidencia entrante.

#### **4.1. Poder para decidir**

El Informe generado por el equipo de López Obrador con el objetivo de poner en orden los argumentos relativos a la viabilidad, costos y beneficios del Nuevo Aeropuerto y de la posible alternativa, abrieron el micrófono para un nuevo nivel de debate en dos tónicas distintas. Primero, el debate base, que es el que ha traído a flote la consulta y es la problemática principal: ¿el Nuevo Aeropuerto se debe o no realizar en Texcoco? La segunda disputa se refiere a la forma en que la primera interrogante es resuelta, y refleja ideales distintos sobre el desenlace de esta problemática: ¿es buena idea poner la respuesta en manos de la totalidad de civiles cuando el conocimiento real, ya sea de cualquiera de las dos posturas, se concentra en los más próximos afectados (desarrollistas, resistencia y población oriunda de la región)?

Sin caer en el elitismo del argumento retórico sobre la ineptitud de la gente común frente a los expertos, es un factor importante el hecho de que la mayoría consultada en este ejercicio es efectivamente externa y distanciada a la problemática, a los intereses que en ella se juegan y a las afectaciones que de ella surgieron. La opinión se vuelve una masa voluble al discurso, pues lo que se cuenta que hay, o no hay, y lo que puede haber en este espacio ausente al rango visual de la ciudadanía, se tomaran por hechos sobre los que se genera una presunta resolución democrática.

“El poder es, de manera fundamental, la forma en que ‘controlamos’ racionalmente a los seres humanos” (Adams, 2007, pág. 60). Si se entiende entonces que al ejercer poder se hace actuar a otros individuos de una forma deseada, en este caso, el medio por el que se ejerce es a través de la información. Hay que añadir a la influencia de un actor sobre otro, que “El segundo actor decide, de manera racional e independiente, conformarse a los intereses del primer actor, ya que es conveniente para sus propios intereses” (Adams, 2007, pág. 140). A diferencia de las actitudes con que se responde al poder que surge del control de un elemento materialpreciado, el control de información acomodada en argumentos influye sobre las acciones de los individuos que no la poseen de primera mano, donde éste puede decidir entre las ideas de quienes “controlan” tal información, a cuál confiar como más valiosa. El mediador es en este caso el nuevo Gobierno que funciona como el juez y verdugo de la exposición de argumentos de los interesados para un jurado de la mayoría que decidirá según lo que se exponga.

Para abordar el debate, el documento generado por Jiménez Espriú y su equipo refleja la perspectiva del gobierno entrante sobre los datos acumulados del proyecto. El primer problema son los costos e inversiones, a lo que se refuta:

El presupuesto original anunciado durante la presentación oficial del proyecto fue de 120 mil millones de pesos, que pasó, en un primer ajuste, a 169 mil millones de pesos, lo que en 2014 equivalía a 13,300 millones de dólares. El presupuesto actualizado es hoy de 285 mil millones de pesos para la primera Fase (3 pistas, 1 terminal y servicios), argumentando los responsables del GACM que se trata de los mismos 13,300 millones de dólares (Jiménez Espriú, Romo Garza, Urzúa Macías, Rioboó Martín, & Samaniego Huerta, 2018, pág. 1).

Además, se señalan irregularidades como: “No se tiene preciso el costo del mantenimiento y de la operación del aeropuerto; se argumenta, por ejemplo, que las pistas no requerirán mantenimiento en ocho años, lo que consideramos que no tiene sustento técnico” (Jiménez Espriú, Romo Garza, Urzúa Macías, Rioboó Martín, & Samaniego Huerta, 2018, pág. 3).

El documento de la comisión se une a la crítica sobre el impacto ambiental contradictorio a la proyección presentada en la MIA, como la coexistencia con el hábitat del Lago Nabor Carrillo.

El GACM, en respuesta a los cuestionamientos realizados sobre el Lago Nabor Carrillo, informó que se mantendrá con espejo permanente de agua y que seguiría siendo hábitat de aves migratorias.

Estas dos posturas se contradicen, pues si el Lago Nabor Carrillo entra al sistema regulador, recibiría aguas negras y por lo tanto se contaminaría, dejando de cumplir sus muy importantes funciones ambientales; además, para ser parte del sistema regulador, debería estar sin agua en la temporada de lluvias.” (Jiménez Espriú, Romo Garza, Urzúa Macías, Rioboó Martín, & Samaniego Huerta, 2018, pág. 5).

Es un argumento insostenible el de la conservación del ecosistema del Nabor Carrillo, o el de cualquier compensación en la región cercana; si la obra continua, éste se perderá inevitablemente.

En el tema de las minas de cielo abierto, el equipo es consciente de que el GACM tampoco brinda material de calidad útil para una verdadera valoración, pues apela a un desconocimiento de afectaciones pese a las pruebas ya difundidas en medios de la mano de los argumentos de las poblaciones imbricadas. En el impacto social, la presencia de grupos de oposición ya es muy obvia, la reacción del Grupo Aeroportuario no conlleva el diálogo o acercamiento a dichas poblaciones.

El informe da una noción del peso que tiene el NAICM en la báscula de las desventajas técnicas. Se remarca la importancia de conocer las facciones, quienes las componen y con qué argumentos las defienden para llegar a un punto relativamente resolutivo sobre lo que es más conveniente. En la perspectiva de este documento, la luz que arroja sobre la obra que se mantenía oculta, en lo que respecta a información pública, en que los intereses de los promotores resaltan como la defensa terca de un proyecto que se alejaba de la maravilla originalmente propuesta.

Si el conflicto por la procedencia o cancelación del megaproyecto resultaba complejo entre los actores directamente interpelados, llegar a un consenso que involucre a todos los mexicanos es inimaginable, aun cuando se consultara sólo en la Ciudad y Estado de México. En todo caso, alguien ganaría y alguien perdería, para el ganador resultaría una resolución justa y para el perdedor (o perdedores) una imposición. Un dilema dentro de otro dilema.

Para este punto, en la arena recién abierta por la iniciativa de consulta, por un lado, se apela a la vialidad técnica y al contrato inquebrantable como vía que guíe a la más conveniente resolución; por el otro, se pelea que la decisión deba ser tomada a nivel local y por quienes se han visto afectados, pues, para estos involucrados inmediatos, una mayoría distante no tiene razón de decidir el destino de una realidad ajena: el argumento resolutivo de esta postura, la del FPDT y los movimientos de resistencia locales, lleva a la apelación por la autonomía de los pueblos.

En forma distinta, la revista Forbes en su edición mexicana publicó un artículo al poco tiempo de que López Obrador diera su resolución sobre la documentación técnica. Ante la afirmación enfática del electo sobre una decisión final tomada “entre todos los mexicanos”, el autor del artículo argumenta:

En nuestro país, como en la gran mayoría de las democracias occidentales, vivimos en una democracia representativa o democracia indirecta. Esto quiere decir que elegimos gobernantes para que, de manera profesional e informada, tomen en nuestro nombre las mejores decisiones de gobierno en temas que requieren mayor conocimiento técnico y especialidad. El supuesto básico es que la ciudadanía no tiene el conocimiento necesario para tomar algunas decisiones, por lo que son los políticos los que se encargan con el apoyo técnico de tomarlas. Esto es muy diferente a cómo funcionan las democracias directas en las que una Asamblea toma todas y cada una de las decisiones en virtud de lo que el pueblo define, independientemente de lo calificado que esté o no para tomarlas. En este sentido, consultar a la ciudadanía bajo que términos y condiciones debería la autoridad monetaria “esterilizar” las entradas de capital para evitar su monetización e impacto sobre la base monetaria y la inflación resulta mucho más complejo y menos apropiado que realizar una consulta sobre cuál nombre nos gusta más para nuestro país: ya sea Estados Unidos Mexicanos o México. De esta forma -y en un extremo- la democracia representativa busca asegurar que se toman las mejores decisiones en términos de su contenido y la democracia directa le da mayor peso a que el proceso sea el más participativo teniendo en cuenta que las decisiones son relativamente homogéneas en su complejidad y técnicamente transparentes para todos. Así que hay decisiones que funcionan se consulten y hay otras decisiones que no, el aeropuerto es una de esas que claramente no funciona se consulte a la ciudadanía (Flores Kelly, 2018).

La conclusión que respalda Jorge Flores Kelly, en el artículo citado, se adelanta en afirmar que el modelo político es una democracia representativa<sup>59</sup>. La idea de una consulta pública sobre un caso en el que se juegan grandes intereses económicos resulta catastrófica de este lado de la mesa, sin embargo, dice posteriormente el artículo, se puede consultar al pueblo, siempre y cuando éste no tenga poder de decisión, sólo el mero ejercicio de libre opinión. El argumento sobre la incapacidad del pueblo para comprender un lenguaje de amplia complejidad técnica en el caso de aeropuerto

---

<sup>59</sup> Actualmente permanece candente un debate en torno a las características y los límites de un modelo democrático. Cada vez se visibiliza más la idea de una democracia directa, sustentada en la capacidad de los ciudadanos para participar directamente en la toma de decisiones importantes. El modelo rígido de representación se resiste a esta intromisión de la voz pública para gobernar.

habría de considerar su contraparte en que los técnicos no comprenden el “lenguaje” con que la resistencia se opone al proyecto.

El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, además, ejecutó encuestas en las poblaciones sobre su opinión y postura ante el proyecto, para con ello generar una imagen de legitimidad que sirviera para combatir una posible resolución desfavorable. El recurso no pasó sin la crítica de recabar información bajo sesgos y manipulaciones, con que se crea una falsa idea de aceptación de la obra (Salinas Cesáreo, 2018 c).

Frente a la creciente atmósfera de incertidumbre que el nuevo escenario político generaba, miembros del FPDT advirtieron en su discurso que “de continuar con el proyecto priista, emblema de la corrupción y el desprecio al pueblo, el gobierno electo abriría el camino hacia un proyecto de continuidad del modelo neoliberal y saqueo al país” (Ramón, 2018). Los grupos que se oponen al NAICM continuaron con su estrategia difusiva sobre las afectaciones vividas en las poblaciones de la región intervenida. Se sumó una presión directa al presidente electo a través de cartas formales y mítines a fuera de su casa de campaña, buscando acordar un diálogo directo entre la nueva presidencia y las agrupaciones campesinas.

A mediados de septiembre inician (principalmente en redes sociales e internet) la campaña mediática “Yo prefiero el Lago” (o con el *hashtag* #YoPrefieroElLago) asociada a grupos como el FPDT y académicos como Fernando Córdova de la UCCS. La campaña buscó difundir a través de imágenes, videos y datos concretos, la relevancia del ecosistema post-lacustre de Texcoco, como del Lago Nabor Carrillo, y dar a conocer el costo ambiental que traería su pérdida tras la construcción del aeropuerto. La campaña acuñó el eslogan: “Peña quiere el aeropuerto, yo prefiero el lago” (Figura 16). Si bien, aquí no ha cambiado mucho la postura de la resistencia, la estrategia mediática es respuesta a la consulta ciudadana como decisión final para el proyecto.



Figura 18: Poster de campaña "#YoPrefieroElLago"  
Recuperado en septiembre de 2018.

#### 4.2. Drama invertido

Las aguas de la incertidumbre se volvieron un poco menos turbias para los pobladores afectados de los distintos municipios del Estado de México. El 3 de octubre se vivió un encuentro decisivo: la reunión entre representantes de las agrupaciones campesinas y siete funcionarios que formarían parte del gobierno entrante, entre ellos Jiménez Espriú, para discutir y difundir las afectaciones de los pueblos.

En más de tres horas se tuvo una serie de intervenciones discursivas en orden *de poner sobre la mesa* el conflicto desde la perspectiva de los afectados para aportar argumentos a la decisión popular en la consulta próxima. Avanzada la presentación, la agrupación de pueblos en oposición hizo la invitación abierta a Jiménez Espriú y al resto del equipo de López Obrador a recorrer junto con ellos las zonas afectadas de los distintos municipios, a lo que el funcionario aceptó rápidamente. Tras la reunión, con declaraciones directas de un rechazo al proyecto de Texcoco, como la de Alejandro Encinas, próximo a la secretaría de Derechos Humanos, y el compromiso de una próxima visita oficial del equipo a los pueblos, se pacta un presunto cambio importante en la relación entre la oposición y la administración del nuevo gobierno.

La consulta a la que tanto había referido López Obrador finalmente se efectuó los días 25, 26, 27 y 28 de octubre del 2018, con la expectativa de arrojar resultados para el último de estos días. La implementación de este ejercicio de democracia directa fue altamente criticada, como habría sido



de esperar al considerar la incertidumbre de trasfondo. El ejercicio se llevó a cabo con personal del partido Morena, con fondos de sus integrantes, y a cargo de voluntarios afiliados al partido. El 25 de octubre por la mañana se abrieron las casillas –con el propósito de iniciar labores a las 8:00 am–; varias al interior de la Ciudad de México y otras tantas en municipios específicos de todos los estados de la República. Las urnas eran una caja de plástico traslúcido (como las que se usan en las votaciones) sobre una mesa plegable. El único requisito era presentar una credencial oficial (credencial de elector), la cual era registrada en un dispositivo móvil, y en seguida se entregaba un crayón negro y un trozo de papel con la pregunta y opciones antes difundidas en redes por la plataforma México Decide:

*“Instrucciones: Marque la opción que crea conveniente / Dada la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México / ¿Cuál opción piensa usted que sea mejor para el país?”*

y en dos recuadros paralelos, las opciones:

*(Izquierda) Reacondicionar el actual Aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca y construir dos pistas en la Base Aérea de Santa Lucía” o (derecha) “Continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”.*

En contraste, se reportaron múltiples irregularidades al proceso, tales como individuos que admitieron emitir su voto en al menos 4 ocasiones al presentarse en diferentes urnas en un mismo día<sup>60</sup>, o las críticas de representantes del PAN y PRD que acusaron de ser “una burla a los ciudadanos” y “el capricho de un solo hombre” (Jiménez H. , 2018). Pese a todo, el domingo de esa misma semana se emitieron los resultados. La consulta respaldó la cancelación del Aeropuerto en el lago de Texcoco (ver Figura 16). A la mañana siguiente, del lunes 29 de octubre, a través de una conferencia de prensa, André Manuel López Obrador declarararía oficialmente la resolución.

---

<sup>60</sup> Por ejemplo, una reportera del periódico El Universal publicó una nota y un documento de video que asegura haber votado cinco veces consecutivas en diferentes casillas por la mañana del primer día de la consulta (Villagomez, 2018).

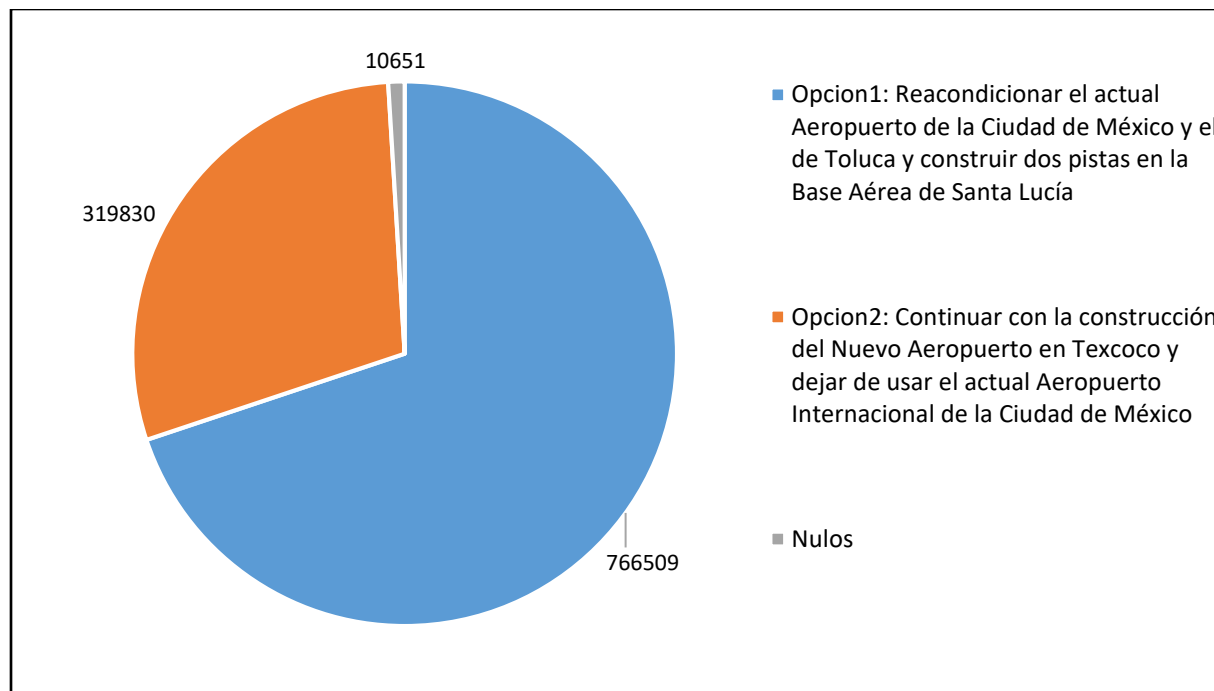


Figura 19: Resultados de la Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto.

De elaboración propia, con datos de México Decide (29 de octubre de 2018), recuperados el 1 de noviembre de 2018 de [http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta\\_naim/index.html](http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta_naim/index.html)

Lo descrito hasta aquí es una serie de acontecimientos que de alguna forma dieron un giro fuera de lo más previsible para el desenlace del caso. Con fuertes intereses económicos del Estado, un sector empresarial influyente, y con la presión internacional en la realización de la obra, pareciera que todo estuviese dispuesto para que el Aeropuerto se concluyera y echara a andar muy a pesar de los grupos opositores. Pero, en medio de la batalla, la fortuna dejó de sonreír a los desarrollistas, siendo cada vez más y más palmaria la caída del gran proyecto.

La estructura del drama, en tanto la posición de los actores en el conflicto y el contexto político, sufre una transformación a partir de la segunda disputa de intereses que nace al triunfo de Morena en las elecciones del 1ro de julio. Reservándose de aparentar favorecer a alguno de los bandos antagónicos, la nueva administración permitió debilitar la posición políticamente favorable de los intereses promotores de la obra. Por otro lado, la estructura de antítesis se hizo desbalancear al incluir la participación de terceros como fuerza definitoria en el destino del conflicto, tomando la forma de opinión popular como clave para la legitimidad de una resolución aceptable.

La transformación del drama consistió, precisamente, en un cambio en las condiciones de lucha en el campo, y un cambio consecuente en las actuaciones. El discurso técnico y económico de la

necesidad del aeropuerto y el peligro de su cancelación buscó nuevos espacios de difusión más allá de los medios controlados por el Estado, como las universidades privadas, o incluso recurriendo a marchas y manifestaciones públicas, asimilando una actuación similar a la oposición.

En vísperas de la fecha declarada para la consulta, se comenzó a difundir una invitación vía Facebook para el evento de una marcha en Atenco, pero en esta ocasión con el motivo de manifestar apoyo al megaproyecto. Se titula al evento “Caminata por sí al Aeropuerto”, e incluía el logotipo de Juntos Por Atenco, una organización asociada al gobierno priista del municipio, por ende, al partido político hegemónico del Estado de México, el PRI.

“Decenas de personas, encabezadas por el Alcalde de Atenco, Andrés Ruiz Méndez, marchan a favor de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) en Texcoco” (Galindo, 2018).

En los videos publicados en la página de Facebook de Juntos Por Atenco, se puede corroborar la asistencia de un puñado de personas con camisetas y globos blancos, gritando las consignas “Atenco, sí al Aeropuerto” y “Atenco quiere progreso”. En fotografías de la misma página se distinguen lonas con el mensaje “Orgullosamente atenguense hoy decido sí al aeropuerto internacional de la Ciudad de México en Atenco” en una combinación de palabras en verde y rojo, con fondo blanco<sup>61</sup>.

En este discurso, aparte de lo evidente del concepto “progreso” en las enunciaciones, es interesante que se localice al Aeropuerto en Atenco y no en Texcoco como se hace en el discurso más difundido, además de la constante reafirmación de ser atenguenses quienes marchan a favor de la obra. Durante la movilización sonaba a través de megáfono: “...toda la comunidad de San Salvador de Atenco pide ese aeropuerto; queremos que ese aeropuerto, aterricen aquí los aviones; no queremos que se lleven ese aeropuerto a otro lado”.

Al revisar la información publicada por la campaña México Decide del gobierno entrante, misma que impulsó la consulta, se puede ver que, en Atenco, el día 26 de octubre, la opción de continuar con el aeropuerto de Texcoco superó ligeramente con un 389 contra 369 votos por su cancelación.

---

<sup>61</sup> Videos, fotos y escritos sobre el evento se pueden consultar en la página de “Juntos Por Atenco”. Consultada por última vez el 30 de octubre de 2018, en: <https://www.facebook.com/Juntos-por-Atenco-1890501947640178/>

En contraste, los días 25, 27 y 28 del mes, la opción por Santa Lucía duplicaba o triplicaba a la de Texcoco (ver Figura 18)<sup>62</sup>.

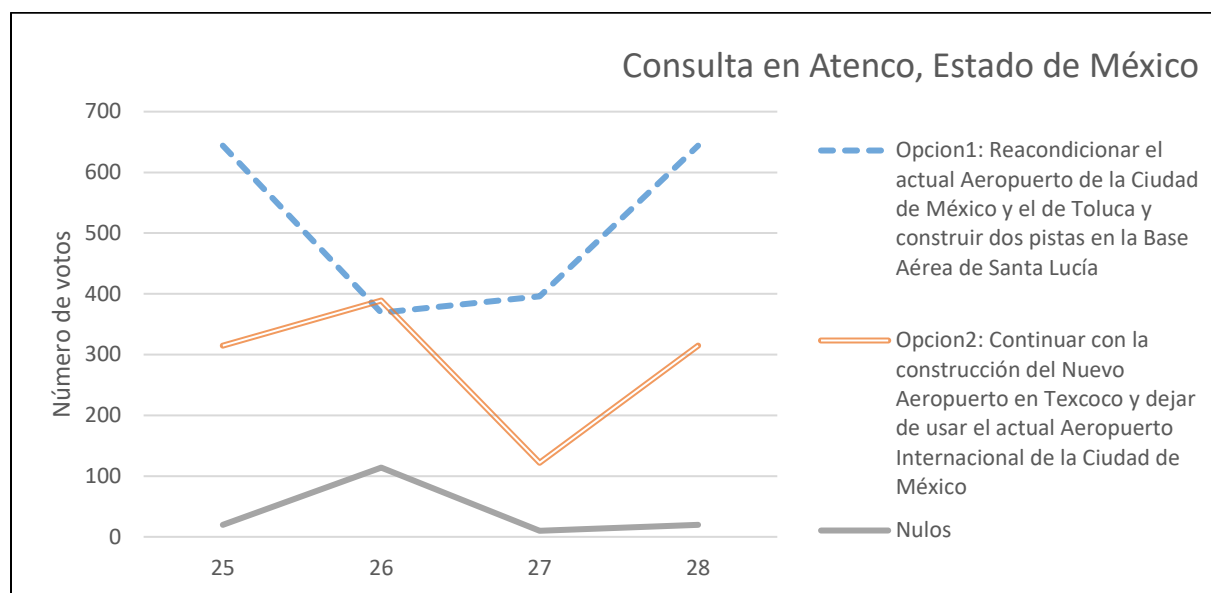


Figura 20: Resultados de Consulta en el municipio de Atenco.

De elaboración propia, con datos de México Decide (29 de octubre de 2018), recuperados el 1 de noviembre de 2018 de [http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta\\_naim/index.html](http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta_naim/index.html)

Una vez publicados los resultados de la consulta por el Nuevo Aeropuerto y tras la declaración en conferencia de prensa de Andrés Manuel López Obrador sobre la cancelación de la obra, los medios estallaron en imágenes, notas y propaganda que desaprobaban la decisión, atacando la consulta y su legitimidad, argumentando la inviabilidad de la decisión y los riesgos de tal acción, o simplemente poniendo en duda la cordura y facultades del Ejecutivo.

Tal y como se sucedió en Atenco, tras declararse la cancelación del proyecto se inició una invitación masiva por redes sociales a una marcha titulada simplemente “a favor del NAIM”, que partiría del monumento del Ángel de la Independencia, en la calle Reforma de la Ciudad de México, el día 11 de noviembre de 2018 a las 11:00 horas. Las calles que apenas unos meses antes resonaban consignas de rechazo al Nuevo Aeropuerto, ahora se ocupaban en una demostración de apoyo a su continuidad.

<sup>62</sup> Tabla de datos descargable, recuperada de México Decide (Fundación Arturo Rosenblueth, 2018) en: <http://www.resultados.mexicodecide.com.mx/> o [http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta\\_naim/index.html](http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta_naim/index.html)

El evento se describe:

Se llevará a cabo una marcha realizada por diversos sectores de la sociedad mexicana en la CDMX a favor del NAIM ya que sabemos esta obra es el detonante del desarrollo de México ante el mundo. Como es sabido por muchos mexicanos y más allá de nuestras fronteras, la consulta ciudadana que realizó AMLO y su equipo de transición fue ejecutada fuera de todo marco legal y violó artículos constitucionales lo que le da un carácter de un ejercicio inválido fuera del apego a las leyes y a derecho<sup>63</sup>.

Sectores de las redes sociales respondieron a la idea con sátiras y burlas, como las consignas etiquetadas con el *hashtag* “#ConsignasParaLaMarchaFifi”. Estas consignas son transformaciones de aquellas que se utilizan en movilizaciones de forma auténtica, para referir a un contexto caricaturizado de los promotores del proyecto. Se pueden leer, por ejemplo: “¡NAIM aguanta! La oligarquía se levanta” o “¡Transporte de tercera para el hijo de la obrera!! ¡Aeropuerto mamalón<sup>64</sup> para el hijo del patrón!”. Esta caricatura es el reflejo de un imaginario respecto a aquellos que defienden el Aeropuerto, como sujetos de clases acomodadas, con ciertos privilegios, cercanos o parte de un sector empresarial y de actitudes sostenidas en la lógica desarrollista. Este perfil imaginario del “fifi<sup>65</sup>” se relaciona con los grupos políticos de derechas y se popularizó a partir de su mención en discursos y comentarios de López Obrador.

La calle de Reforma se llenó con globos blancos y carteles de todos tamaños, muchos de los cuales referían al Aeropuerto y el rechazo a su cancelación, pero no faltaron las menciones directas a un fracaso que se avecinaba para el gobierno de López Obrador, a su presunta cercanía a Venezuela<sup>66</sup>, o incluso, salían a flote mensajes de rechazo a inmigrantes o al sector antagónico de los denominados *chairos*<sup>67</sup>.

---

<sup>63</sup> Recuperado de <https://www.facebook.com/events/516973275381226/> el 1 de noviembre de 2018.

<sup>64</sup> Mamalón: adjetivo de uso coloquial para calificar algo como agradable o atractivo, asociado a sectores jóvenes de clase media acomodada y alta.

<sup>65</sup> “Fifi: adj m y f (Coloq) Que viste con mucha elegancia o tiene modales muy delicados: *un traje muy fifi*”. (El Colegio de México, 2019).

La palabra ganó popularidad a través de los discursos de López Obrador, donde usa el término para referir a sus opositores de derecha.

<sup>66</sup> Referir a Venezuela como el presunto fracaso de la izquierda latinoamericana forma parte de un discurso con el que la oposición al presidente entrante lo ha calificarlo como un riesgo a la estabilidad nacional desde sus primeras candidaturas.

<sup>67</sup> “Chairo: s y adj (Ofensivo) Persona que defiende causas sociales y políticas en contra de las ideologías de la derecha, pero a la que se atribuye falta de compromiso verdadero con lo que dice defender; persona que se autosatisface con sus actitudes.” (El Colegio de México, 2019).

El recorrido se realizó sin inconvenientes mayores a unas cuantas reacciones de transeúntes que no concordaban con el propósito de la manifestación o a la ocupación de parte de la avenida por un evento ciclista. Fue amenizando con un par de estrofas del Himno Nacional y consignas simples como “Sí a Texcoco, no Santa Lucía”, “Legalidad, legalidad, legalidad...”, “progreso, progreso, progreso...”, en un mismo ritmo de *loop* perpetuo. Conforme se avanzó se tejieron entre los ecos de “Texcoco”, “legalidad” y “México” frases un poco más complejas e ingeniosas, como: “no somos acarreados, somos ciudadanos”, “no vamos a pagar capricho Obrador”, “no somos fifis, no somos chairros, somos el pueblo mexicano”, entre otros.



*Figura 21: Marcha a favor del NAIM*

*Fotografía de Federico de Tavira Leveroni (11 de noviembre de 2018). Ciudad de México.*

---

El sustantivo es acuñado por el sector de derecha que en este caso participaba de la marcha, como término opuesto al de “fifi”, referido a la oposición al Nuevo Aeropuerto y a las posturas políticas de izquierda o simpatizantes con el partido Morena.



*Figura 22: Cartel mostrado en Marcha a favor del NAIM  
Fotografía de Federico de Tavira Leveroni (11 de noviembre de 2018). Ciudad de México.*

### **Tras la tormenta**

El 1 de noviembre el periódico La Jornada presentó el encabezado de primera plana: “Tranquiliza AMLO a contratistas del aeropuerto en Texcoco”. Se trata del inicio de las negociaciones con contratistas del proyecto, como siguiente tarea en el plan aeroportuario del gobierno entrante. López Obrador dice que “ya pasó la tormenta”, la que inició con la decisión sobre el Nuevo Aeropuerto, a lo que sigue la calma, o eso se espera y promete. Se reunieron primero, en este periodo de armonización con el sector privado, los directores de Hermes Infraestructura e Ingenieros Civiles Asociados (ICA) descartaron resistir a la propuesta del futuro gobierno y afirmaron su disposición de continuar invirtiendo en proyectos de su administración (Jiménez & Muñoz, 2018).

Al interior del ejemplar, en una sección especial titulada “Nuevo Aeropuerto”, se menciona que, durante la semana posterior a la afirmación del Presidente electo de cancelar el NAICM (del 29 al 31 de octubre), el ritmo de la obra había disminuido un 30%, teniendo hasta el momento 30% de avance total. Con información obtenida en un recorrido por la construcción y en comunicación con trabajadores, la nota da fe de una baja actividad, pese a que los trabajadores del interior como los

encargados del transporte de material pétreo de las minas no habían dejado sus actividades. Se dijo por parte de coordinadores del GACM: “El anuncio del director general, Federico Patiño, fue que el contrato concluye dentro de un mes, porque si paramos la obra de un jalón hay penalizaciones”. Mientras tanto, al interior de la obra, trabajadores lamentan la interrupción de un trabajo temporal que les aseguraba ingresos para por lo menos un año más, a la vez de que se mantiene la incertidumbre de su traslado o pérdida definitiva del empleo. Un trabajador comentó: “No sabemos qué va a pasar con nosotros, los del empleo temporal; nadie nos ha dicho si vamos a seguir o ya se va a acabar. Nosotros continuamos trabajando” (Arellanos García & Salinas Cesáreo, 2018).

En este par de referencias se puede comenzar a lucir la vía al restablecimiento del orden y el rumbo de una acción reparadora que se venía preparando desde las elecciones. No se debe por lo tanto pensar que la reintegración implicaría un estado de fácil aceptación y un final definitivo a la polémica. A la vez brota una resistencia al proyecto de Santa Lucía y queda en suspenso lo que sucederá con los terrenos del polígono del NAICM, en latente riesgo de ocupación informal o del retorno de la mano desarrollista con algún proyecto que afecte a los pobladores cercanos y a las posibilidades de recuperación ambiental de la zona.

Recapitulando con Turner, “la crisis siempre es uno de esos puntos decisivos o momentos de peligro y suspenso que revelan el estado real de la situación” (Turner, 2002, pág. 50). Los sucesos en que se enmarca la densificación del conflicto en el último año del NAICM, muestra una escalada del drama a un mayor rango de alcance y al involucramiento de nuevos actores, a la vez que fue capaz de detonar, o al menos visibilizar, el punto de quiebre en problemáticas más profundas de la sociedad mexicana (corrupción en diferentes niveles de gobierno, desigualdades entre campo y ciudad, predominancia de un paradigma economista, etc.).

En una síntesis apresurada, este drama social se desarrolló en las arenas creada a partir del megaproyecto del NAICM, anunciado para transformar el territorio de Texcoco y Atenco (*brecha*), en una disputa compleja de interés, afectaciones a sujetos y cambios drásticos del panorama social y ambiental (*crisis*), y finalmente es sometido a su cancelación, en una decisión que comienza a ganar forma desde los resultados de las elecciones del 1ro de julio de 2018 hasta su confirmación explícita el 29 de octubre del mismo año (*acción reparadora*). Poco a poco la tormenta pasa, dejando escapar algunos vientos que amenazan con repunte a la crisis antes de alcanzar la reparación correspondiente al desenlace del drama sobre el Nuevo Aeropuerto de Texcoco.



## 5. Por fuera de la cuarta pared: el escenario ambiental y la importancia de una comprensión ecológica del conflicto.

*“Todo el mundo es un escenario, y todos los hombres y mujeres son meros actores”.*

*(William Shakespeare, “As you like it”, Acto 2, Escena VII).*

*La naturaleza es un teatro, y la humanidad, una puesta en escena.*

**Contenido del capítulo:** 1) Las limitaciones del drama social para considerar condiciones materiales 2) La cultura impacta en el ambiente 3) Perspectivas de sociedad y medioambiente desde el caso del NAICM

La trama presentada bajo el esquema de drama social y arenas políticas ha permitido explorar varios aspectos que se juegan dentro de la dinámica de conflicto social y político, como un proceso que transcurre y se transforma en el tiempo, y donde las condiciones de los involucrados son diversas y contrastantes. De igual forma, se ha complementado el transcurrir relacional con una perspectiva que incluye condiciones materiales e históricas, importantes para un rango amplio del análisis del caso. A continuación, se busca tumbar el marco que delimita proceso social lineal y cerrado, para incluir una mirada al problema ecológico que desborda las fronteras de *lo humano*. Si bien las interacciones simbólicas son centrales en las relaciones humanas, este guion socio-ambiental necesita de un escenario natural para cobrar vida en escena.

La antropología procesualista de Turner nos ha dado herramientas sumamente útiles para generar esquemas de relación al interior de un acontecimiento delimitable desde sus dinámicas de poder. Sin embargo, la misma virtud del modelo de las arenas políticas y los dramas sociales puede decaer en un descuido significativo al construir un guion centrado en actores, sus decisiones y su destino, pero que pone el resto del mundo a tras bambalinas; es decir, la propuesta procesualista es una buena herramienta para analizar el conflicto y cambio social, pero deja fuera, o al menos en segundo plano, variables ambientales y temporales de mayor alcance. Ahora el intento es por poner en la mesa esas otras variables y condiciones que, aunque influyen directamente en el conflicto

por establecer significados y controles humanos, pierden reflector como factores reales de una problemática más amplia y complicada.

Ya ha mencionado Díaz Cruz (2014), dentro de sus notas al modelo de Turner, que los símbolos juegan un papel importante en las interacciones humanas, ya sea en el conflicto por definirlos o como herramienta de cambio social, pero que también lo tienen en lo que respecta a las dinámicas de control de bienes naturales y el poder que deriva de ello, refiriéndose, en específico, a la perspectiva de poder social de Adams. Su crítica que comienza con la carencia del proceso social para aportar “una explicación causal que dé cuenta de la evolución del poder” (Díaz Cruz, 2014, pág. 133), arribó a reafirmar el lugar de los símbolos como variable importante en relaciones de poder complejas. “En suma, los símbolos posibilitan el ejercicio del poder en cuanto son susceptibles de ser controlados; pero también los símbolos pueden ser dispositivos útiles para controlar recursos energéticos valiosos –significativos– del ambiente” (Díaz Cruz, 2014, pág. 141). Los símbolos palpan la realidad material desde las dinámicas del poder social; sin embargo, se puede pensar aún en una interconexión más íntima entre la cultura y el medioambiente.

Se debe aceptar lo que quizá para este momento ya es claro: el acontecer humano es indisoluble del natural; o, mejor dicho, el primero es parte del segundo, y su agitación mueve, en mayor o menor grado, las membranas de un amplio sistema natural. Tal idea se puede traducir en una interacción entre sistemas abiertos e interconectados: un sistema es una agrupación de elementos y variables directamente interdependientes, y al ser abiertos, se encuentran en constante intercambio con otros sistemas y en los elementos que en ellos se aglomeran. Recientemente se ha vuelto más visible el esfuerzo de reintegrar conceptualmente el sistema social al natural. El entramado de relaciones entre y dentro de agrupaciones humanas, que involucra a poblaciones no-humanas y condiciones espaciales, conforma en sí mismo un sistema de variables complejas, o, lo que Manolo Mass ha llamado un *socioecosistema* (Zambrano, 2013, pág. 21).

En la antropología también se ha respondido a este esfuerzo teórico por romper la dicotomía humanidad/naturaleza. Roy A. Rappaport ha buscado situar el lugar del comportamiento cultural en las relaciones materiales con el sistema natural mayor. Entendiendo que “un sistema es un conjunto de variables dadas en el que cualquier cambio en el valor de una de las variables da como resultado un cambio en el valor de al menos otra variable”; y que al interior de éste, “un mecanismo regulador es el que permite mantener los valores de una o más variables dentro de una o varias

gamas que permiten la existencia continuada del sistema” (Rappaport, 1998, pág. 4). Al exponer en el caso de los *tsembaga* de Nueva Guinea, Rappaport sostiene que el ritual tiene un lugar en las relaciones materiales de la población humana con su medio, al funcionar como mecanismo regulador del sistema y una variable importante del mismo (1998). De forma similar, para Richard Adams, si bien el proceso evolutivo humano está estrechamente relacionado con la capacidad de la especie para manipular símbolos, son definitivos los resultados que tal comportamiento cultural ha generado sobre su propia expansión, regulación y medios de consumo con relación a su medio (Adams, 2001, pág. 293).

Sin embargo, dentro de los abordajes más recurridos en cuanto a la relación del quehacer humano con sus efectos en el medio ambiente, se encuentra la idea de *metabolismo social* o *metabolismo socioeconómico*. Este concepto, trasladado de la biología al análisis de los procesos humanos, tiene su punto de partida en la idea de *Stoffwechsel* palabra que se traduce del alemán como “metabolismo”, con que Marx involucraba al medio natural en las relaciones sociales, partiendo de los ciclos de nutrientes en plantas agrícolas (Martínez-Alier, 2003, pág. 18).

Como todo ser viviente requiere de un ciclo metabólico de consumir, aprovechar nutrimentos que proveen energía, y desechar aquello que su cuerpo no puede asimilar, las relaciones de sociedades con su medio se basan en una especie de metabolismo de un sistema conformado de relaciones sociales. Este proceso metabólico “comienza cuando los seres humanos socialmente agrupados se apropian materiales y energías de la naturaleza (*input*) y finaliza cuando depositan desechos, emanaciones o residuos en los espacios naturales (*output*)” (Toledo, 2013, pág. 47). Se puede considerar a grandes rasgos en tres momentos: un flujo de entrada de energía y materia, un proceso de transformación interno de este insumo, y un flujo de salida de energía y materia degradada. El metabolismo del sistema social consiste en procesos de insumo-producto que lo atan en una relación indisoluble con el sistema natural mayor que lo contiene.

Toledo agrega en su reflexión en torno al concepto de metabolismo social, la importancia de una “parte intangible” de las sociedades en la relación de seres humanos y medio ambiente. Desde esta mirada sociológica,

el proceso metabólico material siempre ha ocurrido, ha estado embebido, dentro de determinadas relaciones sociales, es decir, siempre está condicionado por diversos tipos de instituciones, formas

de conocimiento, cosmovisiones, reglas normas y acuerdos, saberes tecnológicos, modos de comunicación y de gobierno y formas de propiedad (Toledo, 2013, pág. 51).

Esto remarca los efectos de la actividad humana, dando la importancia debida a su sistema de ideas y símbolos, sobre el medio natural con el que interactúa, pero evitando caer en la exagerada omnipotencia “del hombre”, como pináculo entre las formas de vida. Dicho con menos palabras: *la cultura impacta en el ambiente*. Tal idea, implica considerar el sistema de simbólico como variable en el sistema natural, pues su existencia determina efectos en sistemas mayores.

Ya se ha visto cómo un discurso de desarrollo sustentable pretendía investir con un aura de legitimidad a la obra del Nuevo Aeropuerto en negación o tergiversación de sus contradicciones materiales evidentes (y, de hecho, promoviéndolas), en el apartado “Ecocidio sustentable” del Capítulo Segundo de este trabajo. Con un enfoque especial en tales condiciones materiales y ecológicas, se puede reafirmar el impacto del plano físico del proceso constructivo como un problema importante, que sobrepasa cualquier intento de negociación en el ámbito discursivo con la realidad perceptible.

Si bien la contraposición entre vida y muerte a la que recurren los portavoces de los movimientos de resistencia al proyecto responde a los intereses políticos puestos en juego dentro de la arena; en la experiencia medio-ambiental se puede constatar, efectivamente, que ciertas incidencias en el espacio comprendidas dentro de la producción de la mega obra, interrumpen los ciclos vitales y la reproducción de los paisajes transformados, explotados o “reaprovechados”. Si se piensa la Zona Federal del Lago de Texcoco (ZFLT) como un ecosistema post-lacustre antes que un espacio vacío o extinto, el nivel del impacto ambiental de la sola construcción del Aeropuerto y su Aerotrópolis cobra un costo bastante más significativo, en términos ambientales, al reflejado en su argumentación oficial.

Se presentan dos ciclos opuestos en torno a los elementos del paisaje (hablando tanto de la ZFLT como del tercer nivel de impacto en los municipios del Oriente mexicano). Por un lado, se habrá de recordar la función integrada de los cerros como captadores de lluvia, los flujos de agua en forma de ríos y canales, y su desemboque en cuerpos acuáticos abiertos, desde donde su evaporación y posterior distribución en lluvias permitirán reiniciar el círculo virtuoso necesario para la vida orgánica y eco-sistémica –y social– que rodea a estos elementos. Este movimiento pluvial que involucra desde a las estructuras del relieve hasta a las agencias de poblaciones animales como

vegetales, microbiológicas como humanas, concreta un ciclo de la reproducción y autorregulación de la vida.

En contraste, el conjunto constructivo o metabólico de la obra consiste en una cadena de acciones con peso corrosivo en el paisaje: la infraestructura aeroportuaria es una transformación drástica del área contenida dentro del polígono cercado, el cual busca eliminar los remanentes de su comportamiento lacustre al convertir su suelo inundable en una cama seca amigable para el levantamiento de estructuras; este suelo construible requiere grandes cantidades de materiales especiales, como el tezontle o el tepetate, que se obtienen a partir de la explotación de cerros de la región; la mutación de la tierra inundable e inestable a un llano seco necesita también de la eliminación de flujos de agua amenazante, lo que se resuelve en la desviación y entubamientos de ríos que desembocasen en el post-lago; en contraflujo, el polígono intervenido arroja fuera de sí desechos sólidos de construcción y lodos de alta salinidad que encuentran convenientes socavones para rellenar en las minas sobreexplotadas, de alguna forma saldando el “préstamo” de éstos bancos de materiales; las góndolas que atraviesan los tejidos de la vida social y ambiental en su constante, apresurado y violento recorrido para conectar al NAICM con sus insumos pétreos y expulsar sus desechos lejos de sus paredes. Un eslabón importante que hay que añadir a este esquema es la Planeación humana en que inicia y el valor económico al que busca desembocar. Las actividades humanas que inciden en cada uno de los elementos funcionalmente separados para su aprovechamiento inmediato, constituyen una interrupción quizá permanente en muchas de las relaciones importantes para la fertilidad del ciclo vital del que la humanidad, como todo organismo, depende. Este ciclo del megaproyecto o del desarrollo material, es, en oposición al comportamiento reproductivo de la naturaleza, un *ciclo de muerte* para panorama ecológico.

Tampoco se debe pensar a la sociedad contemporánea del todo enajenada a los ambientalmente conflictivos ciclos de muerte que se detonan en intervenciones de gran impacto (como los megaproyectos). Dentro de la teoría de las sociedades de riesgo se cuenta con tres principios de comportamiento medioambiental de las poblaciones humanas globales a en contextos de grandes crisis como en la actualidad: el ser humano es un factor especial en la detonación de tales riesgos ambientales críticos, ya sea como consecuencia de un crecimiento demográfico naturalmente desregulado o costos de dinámicas económicas modernas, esta realidad se vuelve más o menos consciente y los desastres naturales comienzan a pensarse como “provocados” antes que

simplemente “dados”. Al mismo tiempo, las poblaciones humanas caen en cuenta de su vulnerabilidad ante las posibles crisis o problemáticas de tipo ambiental; la problemática se hace real en sus efectos. En tercer lugar, hay un alcance generalizado de las crisis ambientales concientizadas: los efectos destructivos no discriminan condición de clase o posición política. La sociedad de riesgo es, en concreto, una forma de conciencia (y en cierto grado, culpabilidad) de parte de la población mundial hacia una crisis ecológica generalizada cada vez más palpable en sus efectos materiales (Mercado Maldonado & Ruiz González, 2006).

A lo que refiere esta teoría del riesgo ante las crisis ambientales, es a un comportamiento social que responde a las condiciones, que, un tanto paradójicamente, son asumidas o concientizadas como provocadas –o al menos impulsadas– por la organización humana sobre la tierra, más allá de cualquier bandera ideológica. Sin embargo, la experiencia recabada en el problema socio-ambiental a partir del NAICM parece más bien proyectar una respuesta aletargada o de negación a la emergencia del riesgo, pues, en lo que refiere a los ciudadanos de la metrópoli mexicana, el impacto en el medio ambiente a raíz del NAICM y sus obras secundarias podía pasar desapercibido y minimizado, accesible sólo a través de una experiencia digerida por los medios de comunicación. A la vez, resultó especialmente influyente el paquete de argumento promotores al Nuevo Aeropuerto basados en el impacto económico, la competitividad global en comercio y turismo y la comodidad en la experiencia del usuario. El riesgo latente en el imaginario de la población, pese a sus mensajeros materiales en crisis como las inundaciones a colonias cercanas al área intervenida, son calmados fácilmente tras un telón utópicos. “El ciudadano urbano tiende a establecer una relación recreativa, estética, contemplativa y al final y al cabo distante de los elementos naturales. [...] el habitante de las urbes debe ser un ‘consumidor improductivo’” (Toledo, 1992, pág. 18).

Traspasando el espectro ideológico/utópico, el pensamiento desarrollista que se perpetuaba físicamente a través de la obra del aeropuerto, resultaba, en diferentes grados motor de afectaciones ambientales y sociales graves e irreversible. Por otro lado, la lógica de este tipo de desarrollo era capaz no sólo de ocultar tales efectos negativos hacia los ciclos vitales de la región, sino que podía hacerse ver a sí mismo y a su producto (el NAICM, en este caso) como favorable y racionalmente conveniente.

El racionalismo economicista es capaz de encontrar las respuestas más adecuadas a cualquier cuestionamiento que se pudiera hacer a las reglas bajo las cuales juega y se perpetúa a sí mismo y

a sus productos (materiales o discursivos). Bien podría pensarse que tales reglas del juego son las que lo convierten en el participante más razonable. “Así por ejemplo, la eficiencia de la economía de mercado puede, en efecto demostrarse siempre y cuando los cálculos se efectúen dejando fuera los costos ecológicos de la producción y la circulación de los bienes” (Toledo, 1992, pág. 16). Se debe tener claro que la economía moderna, como el resto de las áreas de conocimiento humano, consiste en un modelo de comprensión de la realidad; ello no niega que se tenga un efecto real sobre el mundo, por el contrario, en específico la economía conforma modelos de control sobre lo que es externo al ser humano (y hasta con otros seres humanos).

Esto se torna un tanto más complicado cuando se deja de subestimar dicha lógica de mercado y se mira de frente su capacidad mutable y adaptable conque hasta hoy se logra mantener como el único orden hegemónico de nivel global. La concepción economicista dominante encuentra en el riesgo por un mundo que se desmorona, una nueva oportunidad de reinención y expansión de sus límites; justo ahí donde el discurso de desarrollo sustentable acabó por descubrirse insuficiente: “Frente al desgaste ideológico y al vaciamiento de sentido del ‘desarrollo sustentable’, se presenta la ‘economía verde’, revestida como novedad y como una respuesta desde el propio sistema” (Moreno, 2013, pág. 69). En este caso, son los ciclos destructivos propios del contexto de crisis los que encuentran una valoración conveniente dentro del sistema lógico de la economía, ya que este conservadurismo lógico de las reglas económicas clásicas al sumarse con la concepción de riesgosa, integra las variables ambientales a su modelo, entendidas como servicios naturales hasta entonces gratuitos, pero que en el contexto de escasez se vuelven elementos “preciosos”, monetariamente preciados (Moreno, 2013).

Sin embargo, existen propuestas teóricas sólidas que al poner en duda tales reglas o “leyes” hacen tambalear toda su objetividad económica. En primer lugar, se ha criticado la concepción de “sistema cerrado” del proceso económico en donde la línea productiva que va de la obtención de materia a la transformación, distribución y, finalmente, a su disposición como desecho, se trata en forma aislada a los ciclos del medio natural. La consideración de socioecosistemas y metabolismo social traspasan la barrera del ciclo económico moderno poniendo un énfasis especial en los puntos de contacto entre sistemas (evidentemente destacables en la obtención de materia y disposición de desechos). La economía verde, que regula el modelo abstracto del mercado también hecha luz a estas articulaciones invisibles del sistema económico cerrado, mas lo hace con miras a nuevas

posibilidades para una misma dinámica global insostenibles. Esto es, la insuficiencia del modelo clásico de economía no se ve necesariamente superada, sino expandida; el rebase de la capacidad regenerativa de los ciclos vitales terrestres y la detonación de complicaciones en el sistema natural a partir del comportamiento metabólico civilizatorio contemporáneo únicamente se disfrazan como variables mercantiles.

La consideración de sistemas abiertos propone la reciprocidad entre el quehacer humano y su efecto en los ecosistemas, donde todo lo que se hace deja una huella y desencadena un nuevo proceso. Si además de considerar los sistemas de urbanidad y medio natural como abierto se consideran relaciones *complejas* entre variables, proporcionar una solución al impacto del megaproyecto se vuelve igualmente *complejo*.

hasta hace unos años se pensaba que existía una relación lineal y por lo tanto en el manejo de recursos se podía aplicar una suerte de modificación a la tercera ley de Newton: a toda acción hay una reacción inversamente proporcional y en sentido contrario. Por ejemplo, si se construye una carretera se afecta sólo unos cuantos metros del ecosistema (como el número de metros de asfalto que se coloca), lo cual, comparado con la cantidad de hectáreas de toda una cuenca es mínima. La “acción” de una carretera tendría una “reacción” del ecosistema mínima, y que además estaría subsanada con un programa de reforestación impulsado por la constructora (Zambrano, 2013, pág. 20)

La existencia de dinámicas no lineales dentro de los sistemas complejos dificulta una predicción de resultados por involucrar demasiadas variables y distintos posibles comportamientos al interactuar con estas. Una mina de cielo abierto no solamente significa la degradación de su superficie, sino una pérdida de su conjunto ecológico y una intervención al sistema hidrodinámico natural de la cuenca, cuyas consecuencias no se mitigan con un plantío de árboles exóticos en una superficie equivalente o mayor al área intervenida. El tamaño mismo del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México no es “el tamaño del impacto” que tiene sobre el ambiente; tampoco es la proporción referente para las acciones de compensación medioambiental, lo que es un silogismo matemático aparenta comprobar una ganancia para el medioambiente a partir de la devastación, plantando más de lo que había originalmente y gastando menos recursos de los que se podría.

Aunque se pueda comprobar el efecto degradador de la actividad humana y los alcances mayúsculos de una sociedad industrial guiada por los paradigmas de crecimiento económico y



expansión urbana, las dinámicas contemporáneas de consumo desmedido, extractivismo permisivo y construcción de infraestructura colosal son aún percibidos, generalmente, como signos salud económica. El NAICM es un claro ejemplo de ello. No obstante, pese al discurso, a las ideologías y a las utopías, son palpables los efectos ambientales que se desencadenaron a partir de las decisiones tomadas por grupos de poder, y sus consecuencias son vividas, viéndose manifiestas a largo plazo.

Con la presentación de este drama se evidencian algunos aspectos importantes de los problemas socio-ambientales: primero, que las ideas desencadenan comportamiento de control con determinados impactos en el ambiente; segundo, que hay una posición desigual entre modelos ideales, por un lado, en cuanto a existir hegemonías, y, por otro lado, en quienes toman decisiones sociales importantes según su propio paradigma o entendimiento. Esto último se puede ver en la concepción desarrollista del sector gobierno y empresarial como motor de la acción transformadora del NAICM por encima de las alternativas locales o los argumentos científicos. Ello subraya la importancia de los símbolos en el análisis del conflicto social, pero también realza la necesidad de partir y remitir a la materialidad del quehacer social. El mundo humano se mueve en realidades tangibles a la vez que intangibles.

La inconcreción de los impactos sociales y ambientales como un problema central puede entonces tratarse no sólo como una incompatibilidad de intereses y objetivos públicos de grupos humanos distintos, sino como consecuencia de variables materiales y simbólicas que mueven la interacción con el sistema natural. Mientras el quehacer humano es una variable nada despreciable en la transformación medioambiental, el teatro ecológico<sup>68</sup> determina condiciones en que tal quehacer se moldea y adapta. El encuentro por establecer paradigmas y hegemonías simbólicas es la lucha que puede decidir una forma de comprender y relacionarse con el medio habitado, y por lo tanto son factores importantes en los efectos ambientales de la acción humana.

---

<sup>68</sup> George Evelyn Hutchinson usó la metáfora de teatro ecológico para dar nombre a su libro *“The Ecological Theater and the Evolutionary Play”* (El teatro ecológico y la obra evolutiva.), en que presenta una serie de ensayos sobre temas como la conformación de la biósfera terrestre, la evolución biológica y la estética de la naturaleza (Hutchinson, 1965). El medio natural es el teatro ecológico sobre el que se pone en escena la obra dramática de la evolución.

### **Conclusiones: epílogo para un final abierto**

En ocasiones es necesario abrir un epílogo para mostrar cómo la historia continúa más allá del desenlace expresivo necesario. Se contó un relato con forma, un inicio planificado, alimentado a lo largo de un nudo narrativo, y en algún momento se necesitó marcar un punto final; pero la historia sigue más allá de la tapa del libro o del cierre de telón.

Lo escrito o leído hasta este punto consta de la recuperación de memorias lejanas y próximas, proyecciones imaginarias de futuros posibles y aterradores, así como la experiencia empírica compartida y reflexionada en un año clave para el desenvolvimiento del caso presente.

Lo que sigue al tras las últimas descripciones es una profunda ambigüedad e incertidumbre. A pocos días de la toma de protesta de López Obrador la información sobre la acción reparadora a implementar era incierta. La muerte anticipada del proyecto no podía ser corroborada: no había restos que dieran fe de si había muerto o si vivía. Diciembre de 2018 fue como los ecos de una lucha mediática: al encabezado de “Suspenden construcción de aeropuerto de Texcoco<sup>69</sup>” (Fernández, 2018 b) respondió otro de “Postergan el cierre del NAIM debido a causas financieras” (La Jornada, 2018). El polígono continuó aislado al tiempo y espacio terrenal, por lo que la imagen que refleja el discurso de los medios era lo más cercano a una verdad en ese momento.

Tras la condena de una apresurada decisión y declaración de cancelación, el año terminó sin dar respuestas claras; pareciera no haber nada escrito para la ZFLT tras el paso del NAICM. El drama, si bien tiene un desenlace interpretado en una declaración ritualizada, queda en un limbo en cuanto al orden de relaciones de control, con un final abierto a la verdad de la especulación. Esta arena poco a poco extinguió el fervor del combate. Sin un desenlace escrito, la posibilidad imaginativa es accesible para toda postura con que el caso sea leído. Tratar un proceso como hecho literario cerrado carga con la culpa de recortar un continuo flujo cambiante; sin embargo, la estabilidad de un instante se torna inteligible a menos que se pueda detener el tiempo para apreciarlo con cuidado. Los procesos, como los sistemas, habrán de comprenderse abiertos y de límites artificiales relativos.

---

<sup>69</sup> Según la nota citada, el día 30 de noviembre del 2018 concluían los contratos de empresas con el hasta entonces Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, lo que significaba la posibilidad de cancelación a la entrada de Andrés Manuel López Obrador a la Presidencia.

Si bien no por ello se debe descartar la realidad y relevancia de un mundo de interacciones físicas materiales y energéticas, el discurso es una abertura para acceder a las dinámicas de poder. Aún más riqueza aporta el análisis del discurso político cuando la cuestión se centra en las diferencias de significados y concepciones ideales. Sin embargo, todo inicia en el control, que es diferenciado y de condiciones sumamente complejas en la forma de la metrópoli y del territorio Estadonacional. La capacidad de control de ciertos individuos y la pérdida de esto por parte de otros, da forma, en este caso, a las relaciones sociedad-lago y a relaciones diferenciadas de poder entre grupos.

Inevitablemente nuevas preguntas saltan frente a este recorrido por los terrenos de la antigua orilla lacustre y nueva periferia rural-urbana del oriente mexiquense: ¿por qué, frente a los argumentos científicos y testimonios empíricos sobre la inviabilidad, los riesgos y las pérdidas que traería el proyecto aeroportuario, los discursos del desarrollo no sólo no retroceden, sino que roban escena al centro de la arena? ¿Por qué parecieran ser secundarios los datos, las experiencias y las investigaciones, a la sombra de la especulación económica?

Se remonta, nuevamente, a la predominancia del paradigma desarrollista, naturalizado como bien necesario y deseado, sancionado socialmente a gran escala con el sello de validación internacional y reproducido irreflexivamente en la lógica de la utilidad y el aprovechamiento inmediato. La construcción histórica y global de la ideología/utopía desarrollista es la certeza de un camino que se debe seguir andando, que es especialmente conveniente para el modelo económico y la jerarquía política; y cualquier lógica o sistema simbólico que lo ponga en duda, sea una ciencia poco o muy alejada de la ética antropocéntrica, o una escala de valores alterna al mercado, es marcada como incomprensible. Se trata de un mecanismo del poder de lo simbólico que no despega su base del control ambiental, del que surge y al que impacta de regreso.

El *Desarrollo* es la solución ideal, en condiciones abstractas, de las problemáticas que quedan tras su implementación real. Es el tratamiento recetado a la toxicidad de sus efectos secundarios; es la luz salvadora de un provenir para la catástrofe terrenal de la que se olvida su presencia tendenciosa. Antes de siquiera pensar en virar el timón, y emprender un viaje a una alternativa de desarrollo más igualitaria y consistente con las necesidades reales de la gente y su medio, las pretensiones estatales e internacionales continúan con la inercia heredada, olvidando las tragedias desarrollistas del pasado.

Quizá, incluso se podría pensar que los agentes de un bando, que ganan la capacidad de agenciar sobre el destino de otros grupos, realmente no comprendieran las razones con que se resistía al cambio y a la promesa de un futuro brillante en el progreso. No sólo distintos paraísos idealizados, sino una verdadera desconexión con las consecuencias ambientales que no se manifiestan en el *aquí y el ahora* inmediato; con la desestabilización social que no aparece en ningún informe que se equiparase al grueso papeleo técnico de la obra; y con la pérdida en valores culturales y sensibles intraducibles al limitado lenguaje de la mercancía y las finanzas.

Al final, el juego se dirigió en los términos que el modelo hegemónico entiende mejor. Cercana la resolución, la preocupación por la cancelación o continuidad no fue tratada en tanto al impacto ecológico o social del proyecto, sino a partir del mismo marco económico para cuestionar los beneficios del aeropuerto y sus costos especulativos. Hablar de pérdidas monetarias y relaciones políticas resultó ser más provocativo que testimonios de devastación, abandono y muerte.

Por otro lado, fue gracias al cambio de corriente política que se purgó el proyecto en el arrastre de la eliminación simbólica de la corrupción del viejo gobierno: a la entrada de Morena. Posiblemente, en otro contexto político nos encontraríamos frente a acontecimientos resolutivos muy distintos, lo cual debería merecer un momento de reflexión sobre la posición desventajosa que aún guardan las oposiciones a megaproyectos frente a los grandes intereses de particulares, del sector gubernamental y de un modelo mercantilista y extractivista global. Aunque la obra material se frenara, el paradigma o los valores desarrollistas salen librados del conflicto sin culpa, crítica trascendente o aprendizaje aparente.

La idea de una victoria para la oposición local o de un avance con dirección a una seria conciencia ambiental es discutible. El problema terminó por reducirse a una demostración puramente política del Estado contra su propio pasado, antes que una medida de reparación en la forma de control de recursos. La resolución no gana simpleza al aclarar esto último, pues la pretensión estatal se encuentra obstaculizada por los intereses mercantiles empoderados en una larga historia de permisividad y complicidad entre sectores gobierno y privado; lo que se puede descubrir por ahora en el caso es el peso de la determinación estatal sobre el medio y su forma de control.

Recuperando el carácter político del discurso: en la problemática del NAICM se puede notar el lugar de las formas discursivas en las relaciones de poder y control de una arena antagónica. Mientras el proyecto se presentaba a sí en el monólogo sobre un futuro y un camino, la oposición

presentó una respuesta discursiva disonante y contrastante, en canales, tonos y escenarios distintos. En la arena, el tercer discurso es un pivote que aprovecha de la contienda, de la que hasta ahora sólo observaba y opinaba, para armar su propio diálogo protagónico, harmónico en motivos con los opositores, pero templado y planificado, que en últimas consecuencias persigue un objetivo distinto, es un discurso de campaña y una demostración al público.

Lo que subyace a los discursos en la arena política del NAICM es la existencia de diferentes ideales sobre el control de elementos específicos del medio local para las comunidades, o de los recursos nacionales, si se ve desde un panorama nacional. Así, estos objetivos públicos diferenciados seguirán moviendo la resolución en una acción reparadora para los terrenos del Lago/Aeropuerto de Texcoco y para todos los involucrados en megaproyecto. “Las semillas de un nuevo drama social ya han sido sembradas: justo sobre los acuerdos –si los hubo–, la imposición o la violencia que a su modo resolvió la crisis” (Díaz Cruz, 2014, pág. 114).

A la vez, tanto las arenas del discurso como el mismo drama aeroportuario, en su relato conflictivo, han desenterrado, momentáneamente, las contradicciones más profundas de nuestra civilización en su punto actual, que recorren áreas como la política (corrupción y violencia), la sociedad (desigualdad y fracturas poblacionales), y la ecología (degradación del ambiente y lógica economicista). Más aún, el drama del Nuevo Aeropuerto refleja una tendencia global generalizada a una dinámica sumamente problemática en las relaciones del ser humano con su medio ambiente y con los miembros de su misma especie. Tal y como lo ha enunciado por Turner: “El conflicto parece visibilizar los aspectos sociales, normalmente encubiertos, y hace atterradoramente prominentes los hábitos de la rutina diaria” (Turner, 2002, pág. 47).

Quizá no hay un retorno al orden social por no existir tal, pues había movimiento antes, y lo hay después, y el estado al que nos gustaría llamar “estable”, de las comunidades mexiquenses o de la Ciudad, es un momento vivo. Sin poder realmente concebir la absoluta quietud de las aguas antes de la creación del todo, se podría admitir que el (des)orden vitalmente necesario es el caos y la dispersión, cambio y lucha, en los símbolos de lo humano y en la energía de una existencia en movimiento.

## Referencias

- Adams, R. N. (1983). *Energía y estructura. Una teoría del poder social*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Adams, R. N. (2001). *El octavo día. La evolución social como autoorganización de la energía*. (G. E. Bernal, & L. Tyrtania, Trans.) México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- Adams, R. N. (2007). *La red de la expansión humana*. (M. Thomas, Trad.) México: CIESAS; UAM; UIA.
- AMLO. (17 de Agosto de 2018). *Llama AMLO al pueblo de México a que ayuden en resolver sobre la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México [Archivo de video]*. Recuperado el 11 de Septiembre de 2018, de <https://lopezobrador.org.mx/2018/08/17/presenta-amlo-dictamen-tecnico-para-decidir-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>
- Arellanos García, C., & Salinas Cesáreo, J. (1 de Noviembre de 2018). Bajó esta semana hasta 30% el ritmo de trabajo en las obras de Texcoco . *La Jornada*, pág. 5.
- Ávila, R. M. (Julio de 2015). *El Lago de Texcoco: historia de una pérdida, de la época prehispánica al siglo XX*. Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Santa Cruz Acatlán.
- Barragán, D. (3 de Mayo de 2018). 60 minas de piedra para el NAICM arrancan vida en Tepetlaoxtoc, con la venía Federal y de Edomex. *Sin embargo*. Recuperado el 7 de Enero de 2018, de <https://www.sinembargo.mx/03-05-2018/3414395>
- Beauregard, L. P. (10 de Mayo de 2018). López Obrador se corrige y abre una tercera vía para la construcción del nuevo aeropuerto. *El País*. Recuperado el 17 de Mayo de 2018, de [https://elpais.com/economia/2018/05/10/actualidad/1525904443\\_515360.html?id\\_externo\\_rsoc=FB\\_MX\\_CM](https://elpais.com/economia/2018/05/10/actualidad/1525904443_515360.html?id_externo_rsoc=FB_MX_CM)
- Bioconstrucción. (2017). *Certificación LEED*. Recuperado el 11 de Febrero de 2019, de Bioconstrucción y Energía Alternativa: <https://bioconstruccion.com.mx/certificacion-lead/>
- Buenrostro Sánchez, J. (Septiembre de 2018). El ecocidio como negocio privado. *El NAIM. Islario*, 3 , 59-73.
- Calmard, D. (9 de Agosto de 2017). Las “minas de la muerte”, que abastecen al nuevo aeropuerto. *Proceso*.
- Castro Domingo, P., & Rodríguez Castillo, L. (2009). Antropología de los procesos políticos y del poder. *Alteridades*, 19(38), 107-127.

- Chomel H., M., & Hernández O., V. (1988). La Ciudad de México y su valle. En G. e. Instituto Nacional de Estadística, *Mapas y planos de México: siglos XVI al XIX* (págs. 95-106). México: Talleres del INEGI.
- Comisión Nacional del Agua. (2012). *Libro blanco CONAGUA-07. Programa Ecológico Lago de Texcoco (PELT)*. Gobierno Federal, México.
- Córdova-Tapia, F. (2018). *Dictamen sobre el impacto ambiental del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. México.
- Córdova-Tapia, F., Straffon-Díaz, A., Ortiz-Haro, G. A., Levy-Gálvez, K., Arellano-Aguilar, O., Ayala Azcárraga, C., . . . 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.” MIA-15EM2014V0044*. México: Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental. Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad.
- Cortés, H. (1960). *Cartas de relación de Hernán Cortés*. México: Porrúa.
- Cujia , M. A., & Londoño, W. (2016). El lado oscuro del desarrollo: representaciones locales del desarrollo en La Guajira, Colombia. En J. Domínguez, & C. Corona, *Megaproyectos y los dilemas del desarrollo en Latinoamérica* (págs. 109-124). México: Instituto Mora; CONACYT.
- de Miguel, T., & Guerrero, H. (12 de Agosto de 2018). El oscuro legado del nuevo aeropuerto. *El País*.
- Dedosbriosos. (18 de Marzo de 2011). *Atenco, crónica de un pueblo rebelde [Archivo de video]*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2018, de <https://www.youtube.com/watch?v=TUi9iybjNtY>
- Díaz Cruz, R. (2014). *Los lugares de lo político, los desplazamientos del símbolo. Poder y simbolismo en la obra de Victor W. Turner*. México: Universidad Autónoma Metropolitana; Gedisa.
- Ducks Unlimited de México, A.C.; Comisión Nacional del Agua. (2009). *Guía para la identificación de las aves más comunes del Lago de Texcoco*. México: Ducks Unlimited Inc.
- El Colegio de México. (2019). Diccionario de Español Mexicano. Obtenido de dem.colmex.mx
- Espinosa Pineda, G. (1996). *El embrujo del lago. El sistema lacustre de la cuenca de México en la cosmovisión mexicana*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- Excélsior TV. (3 de Septiembre de 2014). *Así será el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México/ Parte 5 [Archivo de video]*. Recuperado el 2 de Octubre de 2018, de <https://www.youtube.com/watch?v=nW7s4fLp4EE>
- Fernández, E. (9 de Marzo de 2017). Reportan detenidos por agresión a ejidatarios en Edomex. *El Universal*. Recuperado el 26 de Enero de 2019, de <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/edomex/2017/03/9/balean-ejidatarios-en-tierras-del-naicm-no-se-reportan?fbclid=IwAR0WKn8g3hT8ZYoSufA6dpYtJdnXDka5Vv80IvTa8-RjrMN9I8Hf2FGu0c>
- Fernández, E. (24 de Abril de 2018 a). Por obras del nuevo aeropuerto cortarán cerro de Chiconautla. *El Universal*. Recuperado el 17 de Mayo de 2018, de <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/por-obras-del-nuevo-aeropuerto-cortaran-cerro-de-chiconautla>
- Fernández, E. (1 de Diciembre de 2018 b). Suspenden construcción de aeropuerto de Texcoco. *El Universal*. Recuperado el 3 de Diciembre de 2018, de [https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/suspenden-construccion-de-aeropuerto-de-texcoco?fbclid=IwAR27lLhi\\_mUw6JFRoaNcMGM8QKxyjzAerwk00OcmJGpCxMF\\_s0vJ\\_7UNtgs](https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/suspenden-construccion-de-aeropuerto-de-texcoco?fbclid=IwAR27lLhi_mUw6JFRoaNcMGM8QKxyjzAerwk00OcmJGpCxMF_s0vJ_7UNtgs)
- Flores Kelly, J. (Agosto de 2018). NAICM: consulta por cortesía, decisión técnica. *Forbes México*. Recuperado el 11 de Septiembre de 2018, de [https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/amp/?\\_\\_twitter\\_impression=true](https://www.forbes.com.mx/naicm-consulta-por-cortesia-decision-tecnica/amp/?__twitter_impression=true)
- Foucault, M. (1973). *El orden del discurso*. (A. González Troyano, Trad.) México: Tusquets.
- Fundación Arturo Rosenblueth. (29 de Octubre de 2018). *Resultados de la Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2018, de México Decide: [http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta\\_naim/index.html](http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta_naim/index.html)
- Galindo, Ó. (26 de Octubre de 2018). Marchan en Atenco a favor del NAIM. *Reforma*. Recuperado el 30 de Octubre de 2018, de <https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=1525541&v=2>
- García Soto, S. (28 de Marzo de 2018). Aerotrópolis, el gran negocio del aeropuerto. *El Universal*. Recuperado el 2 de Abril de 2018, de <http://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/aerotropolis-el-gran-negocio-del-aeropuerto>
- García, A. R. (14 de Marzo de 2015). Aeropuerto en Texcoco: nuevo proyecto, viejos conflictos. *Proceso*.
- GeoComunes. (s.f.). *Nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México*. Recuperado el 2 de Marzo de 2019, de [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/index.html](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/index.html)



- Gobierno Federal; SEMARNAT; CONAGUA. (13 de Julio de 2012). *Parque Ecológico del Lago de Texcoco*. México.
- Godelier, M. (1990). *Lo ideal y lo material. Pensamiento, economías, sociedades*. Madrid: Taurus.
- González, M. d. (21 de Enero de 2008). Cronología del conflicto de San Salvador Atenco. *El Universal*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2018, de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/475742.html>
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S. d. (2014). *Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional*. México: SCT.
- Gutiérrez de MacGregor, M. T., & González Sánchez, J. (2010). Evolución del crecimiento espacial de la Ciudad de México en relación con las regiones geomorfológicas de la Cuenca de México. En R. (. Aguirre Gómez, *Estudios sobre remanentes de cuerpos de agua en la Cuenca de México* (págs. 15-39). México: Instituto de Geografía; UNAM.
- Hinkelammert, F. J. (1995). *Cultura de la esperanza y sociedad sin exclusión*. San José, Costa Rica: DEI.
- Humboldt., A. D. (1827). *Ensayo político sobre la Nueva España* (Segunda ed.). (V. González Arnao, Trad.) París: Casa de Jules Renouard.
- Hutchinson, G. E. (1965). *The ecological theater and the evolutionary play*. New Haven: Yale University Press.
- Jiménez Espriú, J., Romo Garza, A., Urzúa Macías, C., Rioboó Martín, J., & Samaniego Huerta, S. (2018). *Informe al Lic. Andrés Manuel López Obrador, Presidente Electo de los Estados Unidos Mexicanos, sobre las opciones posibles para la solución del problema de la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. México.
- Jiménez, H. (28 de Octubre de 2018). PAN y PRD se lanzan contra consulta por aeropuerto. *El Universal*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2018, de <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/pan-y-prd-se-lanzan-contra-consulta-por-aeropuerto>
- Jiménez, N., & Muñoz, A. E. (1 de Noviembre de 2018). Está pasando la tormenta, afirma AMLO. *La Jornada*, pág. 2.
- Korsbaek, L. (Enero-abril de 2004). Tylor en México: una excursión a Texcoco. *Cuicuilco*, 11(30). Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35103008>
- La Jornada. (3 de Diciembre de 2018). Postergan el cierre del NAIM debido a causas financieras. *La Jornada*, pág. 1.
- Laclau, E. (2004). Discurso. *Topos y tropos*, 1(1).

- Marcial Pérez, D. (16 de Septiembre de 2014). El nuevo aeropuerto de México regresa a la tierra de la discordia. *El País*. Recuperado el 28 de Abril de 2019, de [https://elpais.com/internacional/2014/09/16/actualidad/1410836088\\_794112.html](https://elpais.com/internacional/2014/09/16/actualidad/1410836088_794112.html)
- Martínez-Alier, J. (2003). Ecología Industrial y Metabolismo Socioeconómico. Concepto y evolución histórica. *Economía industrial*, 15-26.
- Mercado Maldonado, A., & Ruiz González, A. (2006). El concepto de las crisis ambientales en los teóricos de la sociedad del riesgo. *Espacios Públicos*, 9(18), 194-213.
- Miguel, T. d., & Guerrero, H. (12 de Agosto de 2018). El oscuro legado del nuevo aeropuerto [Archivos de video]. *El País*. Recuperado el 21 de Agosto de 2018, de <https://elpais.com/especiales/2018/nuevo-aeropuerto-mexico/#up1>
- Milenio Digital. (2018 de Agosto de 2018). Previo a consulta, ingenieros revisarán viabilidad de NAIM, anuncia AMLO. *Milenio*. Recuperado el 15 de Agosto de 2018, de <http://www.milenio.com/politica/previo-consulta-ingenieros-revisaran-viabilidad-naim>
- Morales D., I. (22 de Octubre de 1977). Plan Lago de Texcoco. *Proceso*. Recuperado el 2 de Abril de 2018, de <https://www.proceso.com.mx/72355/plan-lago-de-texcoco>
- Moreno, C. (2013). Las ropas vedes del rey. La economía verde: una nueva fuente de acumulación primitiva. En M. Lang, C. López, & A. Santillana, *Alternativas al capitalismo/colonialismo del siglo XXI* (págs. 63-97). Quito: Abya Yala; Fundación Rosa Luxemburgo.
- Palerm, Á. (1973). *Obras hidráulicas prehispánicas en el sistema lacustre del Valle de México*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Palerm, Á. (1986). *Modos de producción y formaciones socioeconómicas* (Segunda ed.). México: Ediciones Gernika.
- Palerm, Á. (1990). La evolución de Mesoamérica y la teoría de las sociedades hidráulicas. En Á. Palerm, *México prehispánico. Ensayos sobre evolución y ecología* (págs. 99-118). México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Palerm, Á. (2008). Teorías sobre la evolución de Mesoamérica. En Á. Palerm, *Antropología y marxismo* (Tercera ed., págs. 77-115). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social; Universidad Autónoma Metropolitana; Universidad Iberoamericana.
- Palma Carro, A., & Bourguett Ortiz, V. (22 de Diciembre de 2017). El verdadero proyecto hidráulico del NAICM. *El Universal*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2018, de <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/arturo-palma-carro-y-victor-bourguett-ortiz/nacion/el-verdadero-proyecto-hidraulico-del>

- Parral Quintero, L. E. (2018). *Los cañaverales de Cuautla a la intemperie de la informática*. Tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana, Departamento de Antropología, México.
- Patiño M., F. (5 de Marzo de 2018). Las 12 razones por las que el NACIM es un proyecto verde y sustentable. *El Economista*. Recuperado el 2 de Octubre de 2018, de <https://www.economista.com.mx/opinion/Las-12-razones-por-las-que-el-NACIM-es-un-proyecto-verde-y-sustentable-20180304-0099.html>
- Pérez Juárez, R. (2017). *Reconfiguración urbano-territorial de la periferia de la Zona Federal del ex vaso del Lago de Texcoco en el neoliberalismo*. Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México; Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de geografía, México.
- Pérez Negrete, M. (2017). *Megaproyectos, Capital y Resistencias. Una mirada desde la antropología urbana*. México: CIESAS.
- PODER. (2017). *La omnipresencia de Slim en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. México.
- Presidencia Enrique Peña Nieto. (3 de Septiembre de 2014). *Proyecto Nuevo Aeropuerto Ciudad de México - #AeropuertoMEX I [Archivo de video]*. Recuperado el 2 de Octubre de 2018, de [https://www.youtube.com/watch?v=jwsJnNd\\_\\_1I](https://www.youtube.com/watch?v=jwsJnNd__1I)
- Proceso. (1 de Agosto de 2017). SCT cumple con mitigación ambiental en zona del NAICM: Ruiz Esparza. *Proceso*.
- Ramón, R. (18 de Agosto de 2018). Postura de AMLO sobre NAICM “ambigua y confusa”: FPDT. *La Jornada*. Recuperado el 13 de Octubre de 2018, de <http://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/08/18/postura-de-amlo-sobre-naicm-201cambigua-y-confusa201d-fpdt-2405.html#>
- Ramonetti, A. (2016). (Re)inventar la tradición: Actos políticos de resistencia y significaciones rituales en la región de Atenco, estado de México. *Textual (Chapingo)*(68), 65-79. Obtenido de <https://chapingo.mx/revistas/viewpdf/?id=MzQ5NQ==>
- Rappaport, R. A. (1998). *Cerdos para los antepasados. El ritual en la ecología de un pueblo en Nueva Guinea*. (C. Caranci, Trad.) España: Siglo XXI.
- Ribeiro, G. L. (1987). “¿Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: una forma de producción vinculada a la expansión de sistemas económicos”. *Desarrollo Económico*, 3-27.
- Ribeiro, G. L. (1992). *Ambientalismo e desenvolvimento sustentado. Nova ideologia /utopia do desenvolvimento*. Brasilia: FLACSO; UnB.

- Ribeiro, G. L. (2007). "Poder, redes e ideología en el campo del Desarrollo". *Tabula Rasa*, 173-193.
- Rodríguez, I. (19 de Abril de 2018). Varios magnates están ligados a las constructoras del NAICM. *La Jornada*, pág. 5.
- Rosagel, S. (28 de Agosto de 2018). Luege: El estudio ambiental del NAIM omitió a propósito el daño al Lago, a las aves y al entorno. *Sin Embargo*. Recuperado el 13 de Octubre de 2018, de <http://www.sinembargo.mx/28-08-2018/3463611#.W4aTSJQ0tHo.whatsapp>
- Salinas Cesáreo, J. (16 de Junio de 2016). Pasa a SCJN el expediente de cambio de uso de suelo en Atenco. *La Jornada*. Recuperado el 14 de Diciembre de 2018, de <http://semanal.jornada.com.mx/ultimas/2016/06/16/expediente-de-cambio-de-uso-de-suelo-en-atenco-pasa-a-la-scjn>
- Salinas Cesáreo, J. (13 de Septiembre de 2017). Construcción del NAICM genera lodos tóxicos, alertan académicos. *La Jornada*, pág. 32.
- Salinas Cesáreo, J. (8 de Abril de 2018 a). Construcción del NAICM, un ecocidio de extraordinarias dimensiones. *La Jornada*. Recuperado el 8 de Abril de 2018, de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/04/08/construccion-del-naicm-un-ecocidio-de-extraordinarias-dimensiones-1603.html>
- Salinas Cesáreo, J. (23 de Julio de 2018 b). Peligran 90 casas en Tezoyuca por sobreexplotación de mina. *La Jornada*. Recuperado el 2 de Octubre de 2018, de <http://www.jornada.com.mx/2018/07/23/estados/031n1est>
- Salinas Cesáreo, J. (10 de Septiembre de 2018 c). Vecinos de Atenco descalifican encuestas sobre NAICM. *La Jornada*. Recuperado el 10 de Septiembre de 2018, de <http://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/09/10/vecinos-de-atenco-descalifican-encuestas-sobre-naicm-5499.html>
- Salinas Cesáreo, J. (13 de Febrero de 2018 d). Vecinos de Santiago Atlatongo bloquean camino en rechazo al NAICM. *La Jornada*. Recuperado el 2 de Octubre de 2018, de <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2018/02/13/vecinos-de-poblado-en-teotihuacan-bloquean-camino-en-rechazo-al-naicm-5557.htm>
- Salinas, J., & Ramón, René . (5 de Mayo de 2006). Al alba, 3 mil policías tomaron el control en San Salvador Atenco. *La Jornada*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2018, de <https://www.jornada.com.mx/2006/05/05/index.php?section=politica&article=003n1pol>
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (1969). *Proyecto Texcoco. Memoria de los trabajos realizados y conclusiones*. México.
- Secretaría de Recursos Hidráulicos. (1975). *Plan Lago de Texcoco*. México: Talleres Gráficos de la Nación.

- Terrés, J. (1895). Influencia del desagüe del Valle de México en la higiene de la capital. En F. Altamirano, *Estudios referentes a la desecación del lago de Texcoco* (págs. 63-81). México: Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento.
- Toledo, V. (1992). Modernidad y ecología. La nueva crisis planetaria. En *Ecología Política*. (Vol. 3, págs. 9-22). ICARIA.
- Toledo, V. (2013). El metabolismo social: una nueva teoría sociológica. *Relaciones*(136), 41-71.
- Toledo, V. (2015). *Ecocidio en México. La batalla final es por la vida*. México: Grijalbo.
- Tourliere, M. (28 de Septiembre de 2016). Hombres armados golpean y roban a dos ejidatarios opositores al NAICM. *Proceso*. Recuperado el 4 de Abril de 2018, de <https://www.proceso.com.mx/456811/hombres-armados-golpean-roban-a-dos-ejidatarios-opositores-al-naicm>
- Turner, V. (1974). *Dramas, fields and metaphors. Symbolic action in human society*. London: Cornell University Press.
- Turner, V. (2002). Dramas sociales y metáforas rituales. En V. Turner, & I. Geist, *Antropología del ritual* (págs. 35-70). México: CONACULTA; INAH; ENAH.
- Tyrtania, L. (Marzo de 2016). La sustentabilidad es de quien la trabaja. *Cultura y representaciones sociales*(20), 59-109.
- Varela, R. (1984). *La expansión de sistemas y relaciones de poder*. México: UAM-Iztapalapa.
- Varela, R. (2002). Naturaleza/cultura, poder/política, autoridad/legalidad/legitimidad. En E. Krotz, *Antropología jurídica: perspectivas socioculturales en el estudio del derecho* (págs. 69-111). México: Universidad Autónoma Metropolitana; Anthropos.
- Villagomez, A. (25 de Octubre de 2018). Así pude votar cinco veces en la consulta por el aeropuerto. *El Universal*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2018, de <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/asi-pude-votar-cinco-veces-en-la-consulta-por-el-aeropuerto>
- Villamil, J. (27 de Marzo de 2018). Nuevo aeropuerto del peñismo, las seis pistas de la corrupción. *Proceso, 27 de marzo de 2018*. Recuperado el 4 de Abril de 2018, de <https://www.proceso.com.mx/527630/nuevo-aeropuerto-del-penismo-las-seis-pistas-de-la-corrupcion>
- Villegas, P., & Malkin, E. (21 de Noviembre de 2017). Los errores del pasado acechan al aeropuerto del futuro de México. *The New York Times*. Recuperado el 2 de Abril de 2018, de <https://www.nytimes.com/es/2017/11/21/nuevo-aeropuerto-mexico-texcoco-chimalhuacan-enrique-pena-nieto/>

Zambrano, L. (Octubre de 2013). La complejidad de los socioecosistemas. *Ciencias*(111-112), 16-23.

Zavala, M., & Morales, A. (31 de Julio de 2018). El 15 de agosto se conocerá la decisión sobre el NAIM: AMLO. *El Universal*. Recuperado el 1 de Agosto de 2018, de [www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/el-15-de-agosto-se-conocera-la-decision-sobre-el-naim-amlo](http://www.eluniversal.com.mx/nacion/sociedad/el-15-de-agosto-se-conocera-la-decision-sobre-el-naim-amlo)

### **Páginas web consultadas:**

Centro de Medio Libres (9 de Julio de 2018). "Pronunciamento de la Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis #NAICM #Atenco" Recuperado el 9 de Julio de 2018, de <https://www.centrodemedioslibres.org/2018/07/09/pronunciamento-de-la-plataforma-organizativa-contr-el-nuevo-aeropuerto-y-la-aerotropolis-naicm-atenco/>

Facebook.com (s.f.) "Juntos por Atenco" (Perfil de usuario). Recuperado el 30 de Octubre de 2018, de <https://www.facebook.com/Juntos-por-Atenco-1890501947640178/>

Facebook.com (s.f.) "Marcha A favor del NAIM" (Evento). Recuperado el 1 de Noviembre de 2018, de <https://www.facebook.com/events/516973275381226/>

Geocomunes. (s.f.). "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" Recuperado el 2 de Marzo de 2019, de [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/index.html](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/index.html)

Google Maps (s.f.). "Google Maps". Recuperado el 14 de Febrero de 2019, de [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps)

Lopezobrador.org. (s.f.) "Documentos sobre las opciones para resolver el problema de saturación del AICM". Recuperado el 11 de Septiembre de 2018, de <https://lopezobrador.org.mx/2018/10/24/documentos-de-consulta-sobre-aeropuerto/>

Mapoteca Manuel Orozco y Berra (s.f.), "Carta hidrográfica del Valle de México" Recuperado el 1 de Diciembre de 2018, de <https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-mex-m11-v10-0833-2-2/>

México Decide (29 de octubre de 2018), "Resultados de la Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto". Recuperado el 1 de Noviembre de 2018, de [http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta\\_naim/index.html](http://resultados.mexicodecide.com.mx/consulta_naim/index.html)

## Abreviaturas y siglas:

AMLO: Andrés Manuel López Obrador.
AICM: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez.
AIPE: Área de Influencia del Proyecto
CDMX: Ciudad de México.
CONAGUA: Comisión Nacional del Agua
FPDT: Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.
GACM: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.
LEED: (certificación en) Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental ( <i>Leadership in Energy and Environmental Design</i> )
MIA: Manifiesto de impacto ambiental.
Morena: Movimiento Regeneración Nacional
PAN: Partido Acción Nacional. [ <i>Panista</i> : afiliado o partidario del PAN]
PELT: Parque Ecológico Lago de Texcoco (2011-2012).
PGE: Proyectos de gran Escala (Ribeiro, 1987; Ribeiro, 2007).
PLT: Plan Lago de Texcoco (1970s).
PRD: Partido de la Revolución Democrática
PRI: Partido Revolucionario Institucional. [ <i>Priista</i> : afiliado o partidario del PRI].
NAICM: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (también como NAIM).
SAR: Sistema Ambiental Regional
UCCS: Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad.
ZFLT: Zona Federal Lago de Texcoco.

### Anexo al capítulo 3: Fragmentos de discursos

Fragmento	Procedencia
Fragmento 1 : Pobladora de Tecuauhtitlán	En el "Taller por la Defensa de los Territorios y del Patrimonio Biocultura2 (10 de julio de 2018) organizado por el INAH, Ciudad de México.
Fragmento 2: Pobladora de Tlalmanalco	Tomado de una participación por parte de una pobladora de Tlalmanalco durante la "Segunda Marcha-Caravana de los Pueblos" (9 de junio de 2018) en Amecameca, Estado de México.
Fragmento 3: Poblador de Tecuauhtitlán	En el "Taller por la Defensa de los Territorios y del Patrimonio Biocultura2 (10 de julio de 2018) organizado por el INAH, Ciudad de México.
Fragmento 4: Pobladora de Ixtlahuaca	Tomado de una participación por parte de una pobladora de Ixtlahuaca durante la "Segunda Marcha-Caravana de los Pueblos" (9 de junio de 2018) en Amecameca, Estado de México.
Fragmento 5: Pronunciamiento de la Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis	Disponible en Centro de Medio Libres (9 de julio de 2018) en: <a href="https://www.centrodemedioslibres.org/2018/07/09/pronunciamiento-de-la-plataforma-organizativa-contra-el-nuevo-aeropuerto-y-la-aerotropolis-naicm-atenco/">https://www.centrodemedioslibres.org/2018/07/09/pronunciamiento-de-la-plataforma-organizativa-contra-el-nuevo-aeropuerto-y-la-aerotropolis-naicm-atenco/</a>
Fragmento 6: Ignacio, miembro del FPDT	En foro efectuado en la UAM-Iztapalapa (14 de junio del 2018) Ciudad de México.
Fragmento 7: Pobladora de Tecuauhtitlán	En el "Taller por la Defensa de los Territorios y del Patrimonio Biocultura2 (10 de julio de 2018) organizado por el INAH, Ciudad de México.
Fragmento 5: Pronunciamiento de la Plataforma Organizativa contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis	Disponible en Centro de Medio Libres (9 de julio de 2018) en: <a href="https://www.centrodemedioslibres.org/2018/07/09/pronunciamiento-de-la-plataforma-organizativa-contra-el-nuevo-aeropuerto-y-la-aerotropolis-naicm-atenco/">https://www.centrodemedioslibres.org/2018/07/09/pronunciamiento-de-la-plataforma-organizativa-contra-el-nuevo-aeropuerto-y-la-aerotropolis-naicm-atenco/</a>
Fragmento 9: Pobladora de Tecuauhtitlán	En Foro: "El proyecto del Nuevo Aeropuerto: Una historia de saqueo, corrupción y muerte" (26 de abril de 2018) realizado en la Facultad de Economía de la UNAM, Ciudad de México.
Fragmento 10: América, del FPDT	En el Foro: "Un aeropuerto Internacional sobre el ex lago de Texcoco: ¿para quién?" (14 de mayo de 2018). Organizado por La Jornada, en Casa Lamm, Ciudad de México.