



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

VIVIR A LA ORILLA, VIVIR EN EL FANGO

LA PRODUCCIÓN DESTRUCTIVA DEL PROGRESO Y
SU INFRAESTRUCTURA EN LA RIBERA NORORIENTAL
DEL LAGO DE TEXCOCO, MÉXICO

T E S I S

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE

DOCTORA EN ANTROPOLOGÍA

P R E S E N T A

ARIANA MENDOZA FRAGOSO

DIRECTOR DE TESIS: DR. ALBERTO AZIZ NASSIF

CIUDAD DE MÉXICO MARZO DE 2022

COMITÉ DE TESIS

DRA. MARGARITA PÉREZ NEGRETE

DRA. SANDRA ROZENTAL HOLZER

DRA. PAOLA VELASCO SANTOS

AGRADECIMIENTOS

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por las becas nacional y de movilidad que me fueron otorgadas para la realización de esta investigación. Al Colegio Internacional de Graduados que me brindó la posibilidad de entablar un diálogo académico internacional con la Universidad Libre de Berlín. Al Dr. Alberto Aziz Nassif por haber dirigido esta investigación. Por estar siempre abierto al diálogo, por guiarme, alentarme, apoyarme y escucharme atentamente.

A quienes fueron mis interlocutores en los poblados de la ribera nororiental del Lago de Texcoco y otras partes de la región Texcocana en las que realice mi trabajo de campo. Personas y familias quienes generosamente me brindaron su tiempo y espacio cotidiano, para compartirme experiencias, conocimientos, sus miedos y alegrías. Gracias abuelos y abuelas del Lago: Rafael Villanueva, Ildefonso Venegas, Jorge Espinoza, María del Carmen Martínez, pero en especial a ti, Romanita Venegas, por haber sido mi mentora, por enseñarme “tu” laguna y tus contradicciones, por cuidar de mí como “tu sobrina”. Agradezco también a Ernesto Sánchez, a Rosa, a Panchito, a Nieves, a Trini, a Arturo González, Carlos D. Fonseca y Juan Pablo Murillo.

A mi hermana, Andrea Mendoza, por enseñarme a perseverar y ser fuerte. A mis “bebés”, Adrián Mendoza y Sofía González, por inspirarme, por despertar en mí creatividad, sensibilidad y esperanza; ambos fueron mi dosis de alegría cada que me sentí cansada y sin rumbo. A Lalo, mi compañero de vida; la disciplina necesaria para concluir este trabajo te la debo a ti, así como el cuidado de mi salud y de mi corazón. Gracias familia, porque en medio de mucha incertidumbre siempre mantengo la certeza de nuestro amor. Gracias también a mis hermanas por elección, Flor Canchola y Leonor A. González, ustedes son parte de esa misma certeza. A mis otras grandes amigas, Magalí del Valle, Cristina Vera, Julieta Sierra y Joy González, con quienes conformamos un grupo de “lecturas amorosas de tesis”. Gracias por compartirme su tiempo, sabiduría y elocuencia en las revisiones de este escrito, pero también por su amistad y el sostenimiento emocional durante toda la investigación.

A la Dra. Sandra Rozental, la Dra. Paola Velasco y la Dra. Margarita Pérez, mi profundo agradecimiento por su tiempo y su compromiso con mi investigación, por alentarme en los momentos complicados, por compartirme generosamente sus conocimientos y por motivarme a sacar lo mejor de mí. Trabajar en diálogo crítico y amistoso con ustedes, fue fundamental para consolidar esta investigación. Las quiero, admiro y respeto.

Al Taller de Etnografía coordinado por Sandra Rozental y Carlos Mondragón. Los comentarios hechos a algunos avances de esta investigación en una sesión de este taller fueron clave en el devenir de esta tesis, particularmente aquellos realizados por Analiese Richard, Columba González y Julio Díaz Cruz. Agradezco también al Dr. Miguel Ángel Sámano por su cálido recibimiento y guía durante mi estancia en la Universidad Autónoma de Chapingo. A las y los docentes de la línea de Globalización, territorio y sociedad del CIESAS. Especialmente a Margarita Estrada, Claudia Zamorano, Julieta Sierra, Roberto Melville, Susan Hjorth, Carmen Icazuriaga, Virginia Acosta y Gonzalo Saraví. A mis compañeres de generación (2017-2021), por compartir respetuosamente nuestro proceso formativo. Especialmente a la amistad de Rosalba Quintana, Gabriel Tolentino y mi querida Maga. A Cynthia Hernández y Vanessa Maldonado, porque desinteresadamente me levantaron en un momento caótico con su sabiduría y ternura genuinas. También agradezco a las hermanas que el fútbol me dio y que, entre goleadas recibidas, chelas y celebraciones, evitaron que la presión de la vida doctoral me desbordara. Gracias “Sureñas”: Tere, Yas, Ju, Lourdes, Cris, Maga, Moni, Anne, Antelma, Sofa, Aura, Gaby, Fer y Joy.

Por último y de manera muy especial quiero agradecer a mis más grandes maestros: Laura Fragoso y Refugio Mendoza. Gracias por compartirme su sabiduría, por apoyarme incondicionalmente, por creer en mí. Gracias porque ustedes me enseñaron que el “saber hacer” es también conocimiento importante, que la Antropología hecha desde abajo es también una “chamba” necesaria y honorable para “salir adelante”. Esta investigación está especialmente inspirada en y dedicada a ustedes, papá y mamá, porque de ustedes aprendí a vivir, no cualquier vida, sino una vida bonita que emerge de y a pesar del lodazal que nos tambalea.

INDÍCE

| | |
|---|-----------|
| AGRADECIMIENTOS | 3 |
| INTRODUCCIÓN | 10 |
| DIÁLOGOS TEÓRICOS | 16 |
| LOS PUEBLOS RIBEREÑOS Y SU LAGO | 25 |
| ALGUNAS PUNTUALIDADES METODOLÓGICAS..... | 36 |
| PRELUDIO..... | 48 |
| CAPÍTULO 1. LOS ESCOMBROS DEL LAGO AUSENTE..... | 61 |
| 1.1 LA PRESENCIA DE UN CUERPO DE AGUA AUSENTE..... | 64 |
| <i>¿Dónde está el lago?.....</i> | <i>64</i> |
| <i>El jaboncillo y las materialidades liminales del cuerpo de agua ausente.....</i> | <i>70</i> |
| <i>Los últimos laguneros</i> | <i>75</i> |
| 1.2 EL EJIDO COMO CONTINUIDAD DEL LAGO | 78 |
| <i>El reparto agrario.....</i> | <i>78</i> |
| <i>Los lavados de tierras.....</i> | <i>83</i> |
| 1.3 LA PRESENCIA DEL PASADO LACUSTRE | 86 |
| <i>Un lago de lágrimas</i> | <i>87</i> |
| <i>Patos, armadas y pesca.....</i> | <i>90</i> |
| <i>La comida del lago.....</i> | <i>93</i> |
| 1.4 LOS SIGNIFICADOS DE LA DESAPARICIÓN DE LAGO Y SUS EFECTOS..... | 96 |

| | |
|--|------------|
| <i>La huida de la Sirena</i> | 96 |
| <i>La desecación como despojo</i> | 98 |
| <i>Una respuesta inesperada</i> | 100 |
| REFLEXIONES FINALES..... | 103 |
| CAPÍTULO 2. LOS ESCOMBROS DE LA DEFENSA DE LA TIERRA | 106 |
| 2.1 <i>LA DEFENSA DE LA TIERRA FRENTE A LA “UTILIDAD PÚBLICA”</i> | 110 |
| <i>Desaparecidos por el bien de todos</i> | 112 |
| <i>La defensa de la tierra</i> | 113 |
| <i>El ejidatario rebelde</i> | 115 |
| <i>La paradoja de las tierras improductivas</i> | 118 |
| 2.2 <i>LA REPRESIÓN POLICIAL Y LAS VIOLENCIAS COTIDIANAS</i> | 120 |
| <i>Un tema incomodo</i> | 121 |
| <i>Los estigmas y la criminalización de la resistencia</i> | 125 |
| 2.3 <i>ENTRE LA SIMULACIÓN DEL ECOLOGISMO Y LA COERCIÓN DEL “BIEN PÚBLICO”</i> | 128 |
| <i>El acaparamiento de tierras bajo pretextos verdes</i> | 128 |
| <i>“Prefiero vender ahorita antes que termine expropiándome el gobierno”</i> | 134 |
| 2.4 <i>LA COMPULSIÓN DEL PRIISMO</i> | 138 |
| <i>La disputa por el control de las asambleas ejidales</i> | 139 |
| <i>Los ejidatarios avergonzados y la polarización perniciosa</i> | 146 |
| REFLEXIONES FINALES..... | 152 |

| | |
|--|------------|
| CAPÍTULO 3. LA PRODUCCIÓN DESTRUCTIVA DE UN AEROPUERTO SOBRE EL FANGO | 154 |
| 3.1 OSTENTAR EL AEROPUERTO VERDE, LIMPIANDO EL TERRENO | 156 |
| <i>El polígono de construcción.....</i> | <i>156</i> |
| <i>El conjuro financiero</i> | <i>160</i> |
| <i>El espectáculo verde.....</i> | <i>162</i> |
| <i>Los Tamarix.....</i> | <i>166</i> |
| <i>Las brigadistas ambientales.....</i> | <i>167</i> |
| <i>Los escombros.....</i> | <i>171</i> |
| <i>El jaboncillo</i> | <i>173</i> |
| 3.2 MACIZAR EL FANGO, DESTRUYENDO VIDA MÁS ALLÁ DEL POLÍGONO | 178 |
| <i>Esperanza</i> | <i>178</i> |
| <i>El tezontle.....</i> | <i>183</i> |
| <i>El huachicol.....</i> | <i>186</i> |
| <i>Angélica y el socavón.....</i> | <i>189</i> |
| <i>Hoyos negros</i> | <i>192</i> |
| <i>Caminos rojos.....</i> | <i>196</i> |
| REFLEXIONES FINALES..... | 200 |
| CAPÍTULO 4. LA INFRAESTRUCTURA COMO PROMESA..... | 204 |
| 4.1 LOS SUEÑOS COMO INFRAESTRUCTURA | 205 |
| <i>El reloj infraestructural del Estado.....</i> | <i>205</i> |

| | |
|---|------------|
| <i>Las aeromozas y la biopolítica de la infraestructura</i> | 206 |
| <i>Las promesas del aeropuerto</i> | 210 |
| 4.2 CONCRETANDO UNA MEJOR VIDA..... | 212 |
| <i>El Estado de concreto</i> | 213 |
| <i>La casa presuntuosa y la infraestructura aspiracional</i> | 216 |
| <i>Dosis de progreso</i> | 221 |
| 4.3 LA INFRAESTRUCTURA BAJO SOSPECHA..... | 225 |
| <i>Entre la modernidad y la tradición</i> | 226 |
| <i>La acumulación sospechosa</i> | 229 |
| <i>La piel del aeropuerto</i> | 231 |
| <i>Del agua abundante a la discordia del agua</i> | 234 |
| REFLEXIONES FINALES..... | 238 |
| CAPÍTULO 5. LA INFRAESTRUCTURA COMO RUINA | 241 |
| 5.1 LOS CONTRAPÚBLICOS DEL AEROPUERTO | 244 |
| INTERPELAR A LA CIUDAD: LA PLATAFORMA ORGANIZATIVA VS EL AEROPUERTO | 246 |
| <i>El Lago contra un aeropuerto</i> | 249 |
| 5.2 LA CONSULTA..... | 251 |
| <i>La marcha del “Sí al aeropuerto”</i> | 252 |
| 5.3 LA CANCELACIÓN: SUS EFECTOS Y PARADOJAS | 257 |
| <i>Las paradojas de la preferencia por el lago</i> | 258 |

| | |
|--------------------------------------|------------|
| 5.4 A LA ORILLA DEL PROGRESO..... | 261 |
| <i>Las ruinas del progreso</i> | 267 |
| REFLEXIONES FINALES..... | 272 |
| CONCLUSIONES | 274 |
| BIBLIOGRAFÍA | 291 |

INTRODUCCIÓN



Ilustración 1. Hombres junto a un avión accidentado en el lago de Texcoco en el año 1955. Fuente: Mediateca INAH <http://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A453199>

“Hombres junto a un avión accidentado en el lago de Texcoco” es el título de esta fotografía, captada el 6 de noviembre de 1955, a un kilómetro y medio de la entonces orilla noreste del Lago de Texcoco. En la descripción de ésta se puede leer:

Verdaderamente partido a la mitad [...] quedó al avión XA-FIX de la Secretaría de Comunicaciones [y Obras Públicas], al precipitarse ayer sobre el lago de Texcoco, los puntos oscuros a la izquierda de la fotografía son pedazos de motor y fuselaje. El puñado de individuos que aparecen en la otra foto, efectuaron titánica y arriesgada labor para rescatar los cadáveres del Secretario de la SCOP y de otros de sus acompañantes. La "cola" del avión, como se aprecia, quedó destruida. (Mediateca INAH)

Algunos habitantes actuales de los alrededores del Lago¹ cuentan todavía anécdotas relacionadas a este suceso. Es probable que el “puñado de individuos” a los que se refiere la descripción de la imagen, se refiera a *laguneros* que se encontraban laborando en las orillas del lago aquella mañana y que pudieron acudir al auxilio de los tripulantes por medio de sus embarcaciones conocidas como chalupas. Éstas eran

¹ Con fines prácticos, en adelante usaré en algunas ocasiones la palabra “Lago2 con mayúscula, cuando me esté refiriendo de manera particular al Lago de Texcoco.

utilizadas por los laguneros para la caza, pesca y recolección de las especies lacustres consumidas por las familias de los pueblos costeros o intercambiadas en mercados de la región y de la Ciudad de México². Hoy día, además de las anécdotas, se cuenta que algunos escombros de la nave aún se encuentran en patios y bodegas de algunas casas del pueblo de San Miguel Tocuila.

Otras historias se enlazan en este suceso. En aquel accidente murió Carlos Lazo, político y arquitecto quien desempeñó un papel muy importante en la planificación y construcción urbana, tanto de la Ciudad de México como del país³, durante los años cuarenta y cincuenta, época de la industrialización impulsada por el modelo de sustitución de importaciones. Paradójicamente, fue su entusiasmo por el concreto lo que lo conduciría al fango. Siendo titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), el día del accidente se dirigía a supervisar desde las alturas, los trabajos de la carretera Acapulco-Zihuatanejo (Vázquez, 2011: 49). El arquitecto y pintor O 'Gorman escribiría años después sobre su colega: "Lazo murió en un accidente en el fango del lago de Texcoco" (citado en Vázquez, 2011:50).

Esa consistencia fangosa que enfatizó O 'Gorman también tiene su propia historia. Como podemos apreciar en la fotografía, para aquel entonces la profundidad del lago no era demasiada; de lado izquierdo inclusive una persona se encuentra de pie tomando fotografías del accidente. Entre sus ciclos anuales de crecidas y sequías, que dependían de las lluvias y corrientes de agua que bajaban de las sierras que le rodean; y los múltiples arreglos hidráulicos que ha sufrido históricamente el Lago de Texcoco con el fin de controlar las inundaciones de la Ciudad de México; para noviembre de 1955 no era ya aquel majestuoso lago al que hace referencia el mito fundacional de México, Tenochtitlan que ha quedado plasmado en el Escudo Nacional. Sin embargo,

² Con fines de agilizar la lectura, en adelante usaré algunas veces la palabra "Ciudad", con mayúscula, cuando me refiera específicamente a la Ciudad de México.

³ En 1950 fue nombrado gerente general de obras de Ciudad Universitaria, el campus estudiantil más grande de América Latina, el cual inauguró simbólicamente al sur de la ciudad de México en 1952. Otras de sus obras que dieron forma a aquel periodo de industrialización fueron: Edificio de Banco de México en el Puerto de Veracruz (hoy a cargo de PEMEX) y el centro SCOP en el Distrito Federal (hoy Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT).

tampoco era el desierto de suelos salitrosos que años después provocaría su casi por completa desecación.

Abro mi tesis con esta fotografía porque ésta trata sobre el mismo lugar y sobre algunos actores y procesos que también se enredan en esta investigación. Esta imagen tiene el potencial de ser desentrañada desde el contexto actual y así pensarse como presagio, como un anuncio de la maraña de historias que continuarían enredándose en este territorio durante las décadas siguientes. Enredo donde agua y fango; chalupas y aviones; modernización, tecnologías, ingenieros; arquitectos y laguneros; promesas y pérdidas; destrucción y esperanza, se condensarían en un solo instante, en una sola imagen, en este mismo lugar.⁴ Mi investigación trata de cada uno de estos asuntos, pero no como variables a correlacionar, sino que, más bien, de todo esto al mismo tiempo; de cómo todo esto se ha ido entretrejiendo, encarnando en sí paisajes de ruina, al mismo tiempo que encarnando la posibilidad de vivir entre los escombros que ha dejado la violencia del capitalismo y el Estado a la orilla del lago.

También, esta fotografía me sirve para transmitir cómo, de la misma manera en que el instante de la tragedia fue captado en esta imagen, fue un “instante” de peligro igualmente provocado por la idea de un avión sobre el lago, la que motivo esta investigación, pero para finalmente tratarse de algo mucho más profundo y complejo que esto. De forma parecida a como lo hizo el fotógrafo, yo capté, pero etnográficamente, el instante de peligro detonado por el conflicto derivado de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (en adelante NAICM) sobre el lecho del Lago de Texcoco, pero no para reflexionar en torno a éste como un momento fijo, sino para tender desde ahí hilos hacia el pasado y el futuro, en

⁴ Entendiendo al lugar no como sinónimo de una escala local, más bien, como nodos dentro de campos relacionales, sitios de articulación local-global» (Biersack, 1999:81). Su especificidad se deriva del hecho de que éste es el centro de una mezcla singular de relaciones sociales más amplias y locales y finalmente, todas estas relaciones interactúan con y toman un elemento ulterior de especificidad desde la historia acumulada de un lugar (Massey, 1993:68). Por lo que estudiar el lugar es «moverse de sitios de autonomía herméticamente sellados a espacios relacionales de conexión y articulación» (Moore, 1998: 347, Tsing, 2005), lo que posibilita definir las particularidades de los procesos globalizadores en términos no verticales. Bajo esta perspectiva se pone en entredicho la omnipotencia del capitalismo. Éste deja de sobrevenir para intervenir, relacionándose con lo local, acomodándose y negociando con él como condición para su propia «penetración» (Tsing, 2005, Biersack, 2006).

busca de profundizar y problematizar el presente conflictivo, confuso y fangoso que se me presentó durante mi trabajo de campo, entre los años 2018 y 2019, cuatro años después de que el proyecto aeroportuario fuera anunciado por el gobierno federal, en un particular evento llevado a cabo en la Residencia Oficial de Los Pinos, donde se oficializó la puesta en marcha del proyecto del NAICM, en septiembre del 2014

Una pulcra y bien iluminada maqueta de la futura terminal aérea, así como otros tantos diseños futuristas de la obra que fueron colocados en mamparas, protagonizaron el vestíbulo de aquella gala.⁵ Aun siendo a escala, la obra se mostraba espectacular. Los funcionarios de alto rango, elegantemente vestidos, y los medios de comunicación que no cesaban de tomar fotografías a las representaciones de la infraestructura, contribuían igualmente a su espectacularidad. También lo hicieron los posteriores discursos de sus impulsores.

Norman Foster, arquitecto inglés quien encarnó el ingenio tecnológico y la conexión global del proyecto aeroportuario, mostró y comparó a éste junto a sus más recientes creaciones: el aeropuerto en Beijing, “el más grande del mundo”; y el aeropuerto de Hong Kong, “construido sobre un terreno ganado al mar”. Entre estas infraestructuras emblemáticas y globales comenzaban a posicionar al NAICM sus impulsores. El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por su parte, enfatizó en la base de expertos internacionales que sustentaron el proyecto y mostró un vídeo donde éstos daban crédito a su viabilidad técnica. Con un avión despegando en primer plano y la bandera nacional en el fondo, una voz en *off* concluía el vídeo advirtiendo: “Ahora México tendrá nuevas alas para volar más alto”. Desde este día, la infraestructura aeroportuaria fue un espectáculo que hacía gala de la narrativa del progreso.

⁵ La descripción y las transcripciones que continúan fueron recuperadas de un vídeo institucional que documentó aquel evento, disponible en el canal oficial de la Presidencia de la República de Enrique Peña Nieto en la plataforma *YouTube*: <https://www.youtube.com/watch?v=ugDZhmAugcw>. Fecha de la última consulta: 21/09/2021.

Por su parte, en lo que podríamos imaginar como un esfuerzo intuitivo de bajar el telón del teatro del progreso, Mariano Díaz⁶, así como otros habitantes de los pueblos vecinos a esta obra, eran escépticos a estos discursos de los “expertos” en infraestructura. “Ese aeropuerto no va a funcionar”, me advirtió reiteradas veces este ejidatario de 71 años del pueblo de San Miguel Tocuila, quien se presentaba a sí mismo como “campesino y albañil”, durante las conversaciones que sostuve con él a lo largo del año 2018, cuando los trabajos de construcción del NAICM ya habían comenzado. Su advertencia no radicaba, como al principio sospeché, en que se posicionara como opositor del proyecto.

Como muchos de sus contemporáneos, me contó que, años atrás, él anduvo “en la defensa de la tierra”, o sea, que fue parte de las movilizaciones emprendidas en el año 2001, frente al primer intento de construcción de esta obra. Sin embargo, cuando lo conocí, así como un día me explicó sumamente indignado cómo el proyecto aeroportuario despojaría de su agua al pueblo de Tocuila, otro día me comentó de forma entusiasmada que uno de sus nietos, futuro contador, podría trabajar en alguno de los hoteles que se decía proliferarían en la región con la puesta en marcha del aeropuerto. El principal motivo de la advertencia de Mariano radicaba en un asunto no tan humano, aunque no por ello menos político e importante. Tenía que ver con el reconocimiento de las huellas que en este lugar ha dejado la fuerza destructiva de la historia, los escombros producidos en el intento de transformar radicalmente este territorio mediante la desecación del Lago:

[...] ahí siempre ha sido lago y un lago para que le encuentren piso macizo... pues como que está en chino. Ahí hay puro fango. Ahí sí me puedan contar lo que quieran, que sus expertos, que su tecnología, pero yo he vivido aquí toda mi vida, he sembrado aquí, traté estas tierras, yo construí todos nuestros drenajes, cárcamos, he perforado pozos, he construido esta y otras

⁶ Dado el contexto de conflictividad social de la región, en los múltiples testimonios de las y los interlocutores etnográficos que reproduzco a lo largo de esta tesis, he modificado sus nombres verdaderos y en ciertos casos inclusive el nombre de su localidad, para proteger sus identidades. A excepción de un par de personas que explícitamente me solicitaron aparecer y ser reconocidas bajo sus nombres reales.

casitas [...] ¡He crecido en el medio del lodo, vaya! Y no, no es posible. No va a funcionar.
(entrevista a Mariano Díaz, San Miguel Tocuila, 23-09-2018)

Los restos de un cuerpo de agua eran la explicación al escepticismo de Mariano, quien, con sus advertencias, hace explícita la presencia de los escombros que ha el paso indiferente del capitalismo y su infraestructura en la ribera nororiental del Lago de Texcoco. Sin embargo, en el espectáculo al que me referí al inicio, los escombros fueron puestos tras bambalinas. Nadie habló de las condiciones “gelatinosas” del suelo, ni del riesgo inherente a la inundación del terreno donde se pensaba construir la majestuosa obra, o al menos no se hizo públicamente. Contrario a la intuición, los riesgos que señalaban los expertos locales, como Mariano, no actuaron como un desincentivo para el capital. Cuatro años después las obras avanzaban, aunque no sin tropiezos y demoras. El Lago estaba en proceso de ser totalmente exprimido y macizado, para dar estabilidad a los futuros aterrizajes. La población vecina a la obra era interpelada por ésta. Mientras hubo quienes se oponían a su continuidad, otras personas se articulaban a ella de maneras confusas y desiguales. Finalmente, el proyecto fue cancelado, convirtiéndose en otros escombros más que transmiten una temporalidad muy particular: la de un futuro que prometía “volar más alto”.

De la advertencia de Mariano sobre el fracaso de la obra, emergen dos preguntas potentes: ¿Cuál es la podredumbre, “el lodo” que queda cuando los proyectos de modernización “terminan”? ¿Quiénes y cómo se las arreglan para lidiar con esos escombros? Su testimonio nos fuerza a mirar y tratar de entender las ruinas, mientras que al mismo tiempo estamos ennegrecidas por las promesas conjuradas en la infraestructura moderna, por las aspiraciones que forja la arquitectura capitalista y estamos sumergidas en una lógica desde la que no sabemos cómo pensar en justicia o esperanza sin el tropo del progreso.

Preguntas como éstas, evocadas por mis reiterados encuentros con una serie de contrasentidos como los expuestos arriba; entre los promotores del proyecto aeroportuario y los habitantes locales, pero también entre las posiciones mismas de estos últimos; fueron dando forma al argumento central de esta tesis. Lo que planteo

a lo largo de los cinco capítulos que la componen, es que la infraestructura, como proyecto modernizador, siempre conlleva procesos de destrucción y la producción de escombros, cuya violencia perdura en los paisajes y en la experiencia encarnada de aquellos, humanos y no-humanos, que conviven con ellos. La infraestructura que analizo para dar pie a este planteamiento no es únicamente la del aeropuerto, sino una estela de procesos infraestructurales de los que éste hace parte y que se remontan al proyecto colonial de desagüe de la cuenca de México. El *lodo* que quedó de ese proceso de desecación es el pretexto que uso para, más que explicar, transmitir las sensaciones del proceso de destrucción. El *lodo*, a veces también nombrado *fango* o *jaboncillo*, también me sirve para hablar tanto de la inestabilidad del capitalismo y la infraestructura, como de la experiencia encarnada de vivir entre escombros, es decir, en una condición de precariedad, sin la garantía de estabilidad social y económica. Este planteamiento central se sostiene particularmente de una sensibilidad socioambiental para comprender el desarrollo modernista como un proyecto político-cultural que está ideológicamente basado en minimizar su capacidad de fracasar y crear destrucción, un tema que está generando un creciente interés antropológico (Grandin, 2009; Li, 2007; Stoler, 2008 y 2013; Tsing, 2005 y 2015; y Gordillo, 2014).

Diálogos teóricos

Ann Stoler (2013) ha trabajado el concepto de ruinas (*ruins*) y los procesos de ruina (*ruination*) como un enfoque teórico-metodológico que le permite dar cuenta de las múltiples formas en que el pasado colonial influye en el presente. Sin asumir llanamente que el mundo contemporáneo puede explicarse únicamente por las historias coloniales, Stoler trata, más bien, de comprender cómo esas historias, a pesar de haber sido borradas de manera tan concertada, producen nuevos daños y renovadas disparidades, así como efectos menos perceptibles. Así, se vale de la ruina como un lugar desde donde ver las acumulaciones violentas de las secuelas coloniales y las formas duraderas en las que influyen en el entorno material y en la mente de las personas. Su definición de “ruina” se aleja entonces del sustantivo, y de la mirada nostálgica y patrimonialista sobre los escombros imperiales. Propone pensarla como

un proceso activo y continuo que asigna escombros de forma diferencial, produciendo una ecología de restos donde es posible leer las huellas de violencia, asignadas tanto espacial como psicológicamente.

En diálogo con Stoler, el antropólogo Gastón Gordillo (2014) trabaja a su vez con el concepto de escombros (*rubble*) para proponer una sensibilidad analítico-metodológica que concibe a la práctica social como eminentemente espacial, y a partir de la cual es posible buscar rastros y sedimentos de relaciones y conflictos del pasado en el espacio. De tal manera, este autor define a los escombros como la sedimentación de procesos de violencia entre los que se encuentran los restos materiales de la modernidad: los escombros del progreso. Pero estos no son escombros inertes, son restos afectivos que tienen vida después de la destrucción. Al igual que Stoler, Gordillo plantea que estos escombros están lejos de ser obvios y abruptos, sino que aparecen en formas difícilmente perceptibles, en ámbitos inclusive insólitos.

Retomando estas discusiones, aquí planteo que el proyecto colonial que inició con la desecación del Lago y que se ha mantenido en el tiempo, por medio de otros proyectos modernizadores como el aeropuerto, han producido un tipo particular de escombros: el fango al que hizo alusión Mariano en su advertencia sobre el aeropuerto. Un rastro que contiene materialmente el pasado lacustre de la región, pero que también lo rememora, lo resignifica. En el capítulo 1 mostraré cómo el paisaje de ruina resultado de la desecación es difícil de percibir, es inestable, se aparece intermitentemente, en relatos, memorias, en materia amorfa. No obstante, satura el subsuelo y persiste, posibilitando y limitando procesos tanto humanos como no humanos.

Tejiendo a partir de las mismas discusiones, propongo que las ruinas no solo se basan en “pasados” para reclamar o imaginar “futuros”, también pueden crear una sensación de futuros perdidos. El aeropuerto a medio construir recuerda un futuro que podría haber sido. En este sentido, las ruinas de las que hablo aquí, unas modernizadoras, difieren de las imperiales a las que refiere Stoler (2013), no solo por las diferentes trayectorias históricas que les han dado paso, sino también por las personas específicas que afectadas por estos escombros; por los sentidos que las personas les

dan a las ruinas y por los afectos que en ellas producen, principalmente, la sensación de un futuro detenido. Estas ruinas del futuro son una forma de transmitir los procesos problemáticos de las políticas de desarrollo dirigidas recientemente a la población de la orilla nororiental del Lago.

En este sentido, me interesa recuperar, especialmente, tanto de Stoler (2013) como de Gordillo (2014), el interés en las formas profundamente sutiles y menos espectaculares en las que las violencias del capitalismo dejan su huella y en cómo las capas superpuestas de escombros que dejan contornean y tallan el espacio psíquico y material en el que vive la gente a diario. Mi atención en esta investigación estuvo puesta en la vida de quienes su sensibilidad y posibilidades de acción han estado marcadas por las ruinas en las que viven y por la forma en que han tenido que vivir en ellas. En ese sentido, los escombros de los que hablaré no son solo materiales. Los rastros de destrucción de la estela de infraestructuras de las que hablaré no solo han transformado el paisaje y la ecología de este lugar, sino también las subjetividades de las poblaciones. De tal manera, propongo pensar las promesas, las aspiraciones, las tensiones, los conflictos y contrariedades producidas por el proyecto aeroportuario, como otro tipo de escombros que hacen parte de la estela de violencia simbólica que ha representado el proyecto modernizador desplegado en este lugar.

No obstante, mi planteamiento no es tan simple como decir que los escombros materiales y sociales de procesos violentos previos, frustraron de manera inusual la construcción del aeropuerto. A partir de la literatura creciente que desde una perspectiva etnográfica y antropológica ha analizado el tipo de dinámicas y procesos sociales, políticos y ambientales presentes en la infraestructura⁷, lo que planteo aquí es que, en sí misma, la infraestructura es una constante producción de escombros. Una vez iniciados, los procesos que construyen la infraestructura son difíciles de revertir, producen sus propios efectos que trastocan y destruyen procesos ecológicos

⁷ Appel, Anand y Gupta, 2018; Mitchell, 2002; Velho y Ureta, 2019; Howe et al., 2015; Gupta, 2018; Harvey y Knox 2015, Larkin, 2013; Uribe, 2017, 2019a, 2019b y 2021.

y sociales; subjetivos y materiales. Y si el trabajo de creación de infraestructura coexiste con el de destrucción, entonces, como señala Gupta (2018 y 2015), la infraestructura siempre está en proceso de convertirse en escombros. Estos no son, como se suelen concebir, posteriores a su abandono o a su cancelación, todo el ciclo de vida de la infraestructura está dominado por ciclos inexorables de corrosión, obsolescencia, abandono, destrucción y ruina (Howe, et al. 2015).

El antropólogo Simón Uribe (2017, 2019a, 2019b y 2021), ha trabajado precisamente el carácter inconcluso o en permanente construcción -y destrucción- de la infraestructura, proponiendo que éste es más la regla que la excepción en muchos casos. De tal manera, abordo la cancelación del proyecto aeroportuario no como un acontecimiento inusual o un punto de congelación en la línea del tiempo hacía el progreso. Teniendo en cuenta que el aeropuerto fue la más reciente versión infraestructural del proceso de desecación del Lago, lo que planteo es que su cancelación es una de las muchas otras temporalidades y trayectorias de esta infraestructura del desagüe.

Este reconocimiento de las fuerzas casi siempre violentas que conlleva la producción de los espacios del capitalismo posibilita también la crítica hacía la positividad asumida en las infraestructuras urbanas. Desde la más usual, como una carretera, éstas suelen asumirse generalmente como dispositivos benévolos y modernizadores; y en el caso de mega infraestructuras, como el aeropuerto que nos compete, estas suelen asumirse como lugares imponentes, excesivos, espectaculares. En esta tesis no doy por hecho esos supuestos, por el contrario, relato a partir del caso del NAICM, cómo además de esfuerzos técnicos, el capitalismo se esfuerza por construir estas formas arquitectónicas arrogantes para impresionar, para provocar aspiraciones y expectativas a futuro. Un discurso que opera a nivel global, con la fascinación por los aeropuertos más sorprendentes del mundo, como los construidos sobre el mar en Dubái y Hong Kong, en los que se inspiró y con los que sus promotores conectaron al proyecto del NAICM. De tal manera, lo que a la orilla nororiental del Lago de Texcoco sucede, no está confinado a esta región, ni sólo a México, el paisaje de ruina que

presentaré es el de la confluencia de actores legales e ilegales, locales y extranjeros, grupos poderosos y vulnerables, que representan las circunstancias comunes del desarrollo capitalista en muchos lugares del Sur global.

La antropóloga Anna Tsing (2005) ha trabajado en develar etnográficamente los discursos globales que conjuran proyectos y lugares espectaculares, como el resultado de múltiples procesos concretos de globalización, antes que como abstractos y previamente definidos. Siguiendo este planteamiento, mi interés no está en los conceptos universales y monolíticos que se proponen tradicionalmente como tendencias globales, por ejemplo, el estudio de megaproyectos en sí, sino en las condiciones y arreglos específicos; en los procesos de formación de conexiones, tanto humanos como no humanos, que posibilitan estos universales en lugares concretos.

Los análisis críticos sobre megaproyectos o infraestructuras a gran escala, como las represas, trasvases de agua, carreteras y aeropuertos, suelen explicar a estos como la particular espacialización de la fase capitalista neoliberal o financiera que responde a escalas globales de acumulación (Svampa, 2019, Ibarra, 2016; Pérez, 2017). Estas perspectivas se fundamentan principalmente en el desarrollo teórico de la geografía crítica de David Harvey (2004) y Neil Smith (1984), sobre la importancia del espacio en la lógica del capitalismo, al lidiar con sus inevitables crisis internas. Desde este entendimiento, el capital toma una serie de respuestas a las crisis de sobreacumulación. Entre ellas se encuentra la devaluación de los factores de producción (trabajo y capital) o la destrucción de existencias o trabajo para reducir los excedentes. Históricamente estas crisis también se han asociado con la exportación de capital, identificando nuevos lugares para la inversión mediante relaciones imperiales y coloniales de dominación y explotación (Luxemburgo, 2011).

Harvey (2004), por su parte, denominó a este proceso, que es desplegado constantemente al interior del mismo sistema, como "arreglo espacial", es decir, cuando el capital encuentra oportunidades para reanudar el ciclo de acumulación mediante la reestructuración física de los lugares donde "atteriza". En esta línea argumentativa las infraestructuras urbanas constituyen un vasto medio de producción

y consumo donde se absorben enormes cantidades de capital, tanto para su construcción como para su mantenimiento. Así, podemos pensar que el arreglo espacial del capital en forma de un aeropuerto resulta ideal en el marco de esta lógica capitalista. La infraestructura aeroportuaria se enraíza en un lugar para generar más ciclos de acumulación y al mismo tiempo es móvil, colabora en la reubicación del capital excedente mediante las conexiones que posibilita. Sin duda es importante reconocer los contextos estructurales de los megaproyectos. No obstante, mi trabajo da cuenta de que no deberíamos dar por hecho la existencia de dichos mundos financieros, calculadores y meticulosos, pues en la práctica estas “soluciones” no suelen ser tan estandarizadas, coherentes, lineales ni evidentes.

En ese sentido, el acercamiento etnográfico representa una de las riquezas de mi investigación, pues propongo caracterizar un proceso y discurso del capitalismo global, partiendo de prácticas concretas y encarnadas. De tal forma, a lo largo de esta tesis doy cuenta de las formas particulares que el despliegue del capitalismo global adquirió a la orilla del Lago de Texcoco. Unas formas sumamente fangosas y ambiguas, siempre con pausas, retrocesos, resbalones, hundimientos, suspensiones, negociaciones y ansiedades, una perspectiva teórica que retomo principalmente de la antropología económica feminista de Bear et al (2015) y de Gibson-Graham (1996). Desde esta lectura resalto la inestabilidad inherente de los procesos del capital global y el papel que tienen en ello los procesos de ruina.

Esta lectura crítica y feminista del capitalismo global también me permite resaltar la necesidad de descentralizar la agencia humana como único motor de las dinámicas sociales, al considerar a los múltiples objetos y sujetos que conforman la trama junto con los humanos como partícipes activos del acontecer del mundo. De tal manera, mi investigación está en diálogo con las tendencias más actuales que están interesadas en la rematerialización de los estudios sociales (Velasco-Santos, 2017a y 2017b; Tsing, 2015; Kirskey, 2014; Braidotti, 2013; Latour, 2005; Bennett, 2010; entre otros), investigaciones preocupadas por analizar cómo los objetos, materias o cualquier otro sujeto no humano es partícipe activo, en diversa medida, de las dinámicas

socioambientales, cuyo movimiento afecta y es afectado por el entramado del que es parte. Particularmente retomo el trabajo de Ingold (2007), quien ha extendido este argumento con relación a la importancia de considerar no solo “lo material” sino a “los materiales” en sí mismo en el análisis antropológico. Este antropólogo plantea que el mundo se crea no solo por la participación de lo humano sino por la de otras criaturas y la de un sinfín de materiales que no son estáticos, sino constituyentes activos de un mundo en constante formación (Ingold, 2007: 7). Así, señala que no sólo hay una historia de las mercancías, sino que el material mismo del que están hechas éstas se encuentra en perpetuo movimiento y su historia puede ser rastreada (Ingold, 2007: 11). En ese aspecto, brinda agencia a los materiales, pero no en el sentido animista: “las cosas están vivas y activas no porque posean un espíritu [...] sino porque las sustancias de las que están constituidos continúan siendo arrastrados en los desplazamientos del medio que los rodea...” (Ingold, 2007: 12).

En este orden de ideas, autores como Larkin (2013), Anand (2011) y Collier (2011) han definido a la infraestructura como sistema y no como mero objeto, es decir, un entramado de elementos tecnológicos, materiales, saberes, discursos e imaginarios que requieren un trabajo conjunto y constante no solamente en lo que responde a su ingeniería, técnica y administración, sino también a los procesos y relaciones sociales que son necesarias para legitimar, hacer funcionar o desear a las infraestructuras; son una mezcla de racionalidad política, técnicas administrativas y sistemas materiales.

En ese sentido, parto de pensar a la infraestructura de manera relacional a los escombros no solo porque ésta va dejando a su paso destrucción y porque la mayoría de las veces ella misma esté destinada a convertirse en escombros; sino porque al igual que ciertos elementos físicos deben ser removidos para permitir su construcción -por ejemplo, desecando un lago-, también deben ser removidas subjetividades, sueños, deseos y miedos. La infraestructura y sus escombros movilizan también afectos, por lo que ésta opera también como el registro de los anhelos e impulsos del progreso. Lo que simultáneamente revela el sostenido carácter inconcluso de la infraestructura, en el sentido en que, en muchas ocasiones, las promesas que ésta alberga a futuro, si

bien ya han transformado el presente, no terminan por materializarse por completo, o al menos no en la forma en que se proyecta originalmente, lo que tienen efectos sobre los sujetos a los que interpelan estas promesas (Campbell 2012; Gupta 2018; Harvey 2005; Harvey y Knox 2012; Hetherington 2014).

No obstante, las promesas no clausuran la posibilidad de la disputa y de los contrapúblicos de la infraestructura. Más allá de la resistencia organizada y los movimientos sociales opositores, como lo muestra el testimonio de Mariano al inicio de esta sección, el discurso de los expertos también se ve desafiado desde el ámbito de la experiencia y la crítica cotidianas. En los próximos capítulos daré cuenta de otros momentos en que el escrutinio crítico tanto de programas gubernamentales como de proyectos de infraestructura, son articulados por quienes han sido posicionados y han asumido su posición como población objetivo de estos proyectos de desarrollo, lo cual muchas veces resulta en posicionamientos sumamente ambiguos.

Para ello, rescato la importancia de analizar etnográficamente la interacción entre las prácticas del gobierno y las prácticas de la política, de la antropóloga Tania M. Li (2014 y 2019), quien en diálogo con Antonio Gramsci y Stuart Hall, propone una definición de “la política”, ante todo, como práctica, en el sentido en que cuando observamos etnográficamente, la crítica permanece incrustada en las prácticas de la vida cotidiana: “en una tranquila terquedad y pequeños actos de rechazo” y tanto en lo que se dice, como en lo que *no* se dice. De tal manera, la política está ampliamente distribuida y surge de las contradicciones arraigadas en nuestra vida cotidiana.

De cara a encuadres prominentes que suelen usar el término de “la política” en un modo binario, para contrastar las prácticas de crítica y contestación, por un lado, y las formaciones de poder, por el otro (Li, 2019), esta autora plantea que no hay espacio sin poder. Los dos lados de esa supuesta trayectoria no describen dos estadios bien delimitados; dos tipos diferentes de sujetos, uno que se deja interpelar y otro que es contestatario; o una trayectoria univoca del punto “a” al punto “b”. Por el contrario, todos siempre trabajamos y reproducimos relaciones de poder. Éstas se construyen por prácticas rutinarias, formas sutiles y relaciones insidiosas, así como por cambios y

sucesos dramáticos. En ellas intervienen procesos humanos como no humanos y operan en el ámbito tanto simbólico como material; así como también son afectadas por el pasado y el futuro. Así pues, reconociendo que la política se entrama en la textura de la vida cotidiana, resulta importante dar cuenta de las prácticas situadas y encarnadas a través de las cuales se ensambla un tipo particular de formación de poder en un período y lugar particular; un enfoque que Li (2014) llama “analítica coyuntural”. Aquí trabajo dicho enfoque para separar el conjunto de elementos y procesos que, entre los años 2001-2019, dieron a las vidas de la población ribereña su forma particular; y explorar cómo cada uno de estos establece, asimismo, las condiciones de posibilidad para los demás.

Además de elementos económicos como el mercado y la especulación sobre las tierras, exploro las cualidades materiales del medio (suelos, topografía, aguas, cemento, lodos, arcillas); los significados y valores que las personas atribuyen a determinados tipos de entornos y formas de vida (urbana, moderna, atrasada); elementos institucionales tales como las reglas consuetudinarias y oficiales que regulaban quién podía hacer qué (construir obras, usar tierra, heredar, comprar o vender tierra); afectos y deseos como el miedo y la resignación, el anhelo del progreso, el orgullo y la vergüenza; y espíritus invisibles, “tesoros” y “seres” que habilitaron o interfirieron con los planes humanos.

Presentada de esta forma, la lista de elementos en esta coyuntura parece estática, pero como mostraré a lo largo de la tesis, estos cobran vida a medida que se conectan y se alinean en constelaciones particulares. Esta perspectiva fue fundamental para alejarme de la idea de la existencia de objetos, identidades, lugares y eventos discretos, auténticos y, más bien, prestar atención a cómo se unen múltiples fuerzas en la práctica, para producir dinámicas o trayectorias particulares, contingentes y con resultados muchas veces inesperados y sumamente contradictorios. Con lo cual, antes que descartar a estas contradicciones y ambigüedades como resultado de una "falsa conciencia", intento situarlas en la coyuntura que las formó y atender el trabajo que realizan en el sentido común de la vida cotidiana entre estos pueblos.

Cabe resaltar que la historia aquí es fundamental, porque cada elemento en una coyuntura tiene una historia que da forma activa al presente. Mientras que en cada coyuntura se produce una nueva historia, a veces deliberadamente, pero más a menudo como consecuencia no intencional de la combinación de varios elementos. De tal manera, la perspectiva analítica de los escombros y los procesos de ruina engarzan muy bien con este enfoque coyuntural, pues éste requiere retirar capas de significado y de práctica, rastrear las relaciones a través de diferentes tramos de espacio y tiempo, lo que implica reconocer la sedimentación de procesos de violencia (Gordillo, 2014: 123), pues así como sucede con los escombros, el estudio de una coyuntura, tal como lo plantea Li (2014), no está limitado, está compuesto por un conjunto de elementos que tienen un alcance espacial y temporal variado. También está formado por elementos débiles o ausentes.

Muchos de los procesos de ruina y de los escombros que examino aquí se pusieron en marcha hace siglos, mientras que otros se hicieron o rehicieron en los últimos años. Asimismo, una coyuntura no es un todo sin fisuras. Sus elementos vibran y chocan. Ellos cierran algunos caminos y abren otros, por lo que también afectan el futuro. De tal manera, si la ruina es un proceso violento que une momentos, lugares y objetos aparentemente dispares, pero con efectos en el presente, vale la pena contextualizar un poco más la coyuntura que abordaré en esta tesis.

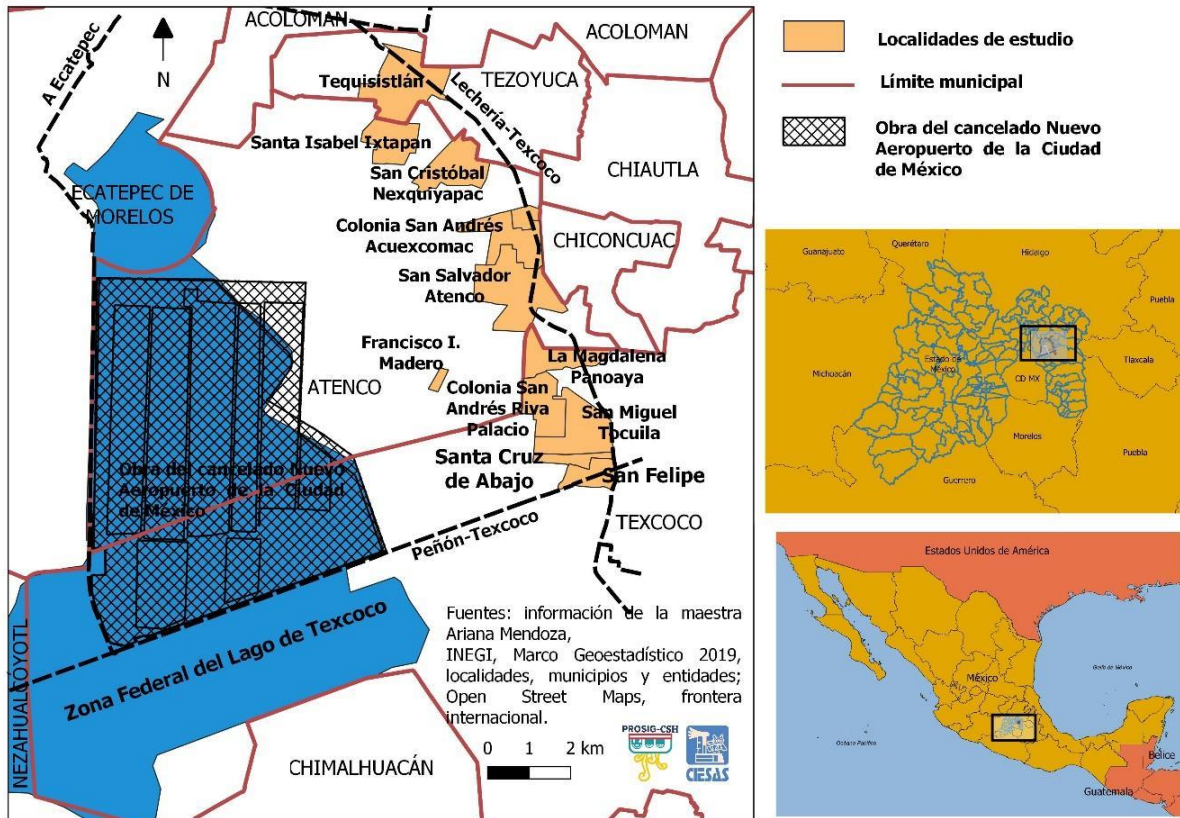
Los pueblos ribereños y su lago

Santa Isabel Ixtapan, San Cristóbal Nexquipayac, San Francisco Acuexcomac, San Salvador Atenco, La Magdalena Panoaya, San Andrés Riva Palacio, San Miguel Tocuila, Santa Cruz de Abajo y San Felipe son nombres de los pueblos originarios⁸ que conforman lo que, entre los habitantes de los municipios de Texcoco y Atenco, al oriente del Valle de México, se conoce como “la costa chica” o “pueblos ribereños”.

⁸En este caso, la referencia de ser “pueblos originarios” responde, más que a una discusión académica o jurídica al respecto, a la forma particular en que la población de estas localidades suele autodefinir al territorio que habita; especialmente es una categoría usada y defendida por los propios pobladores que también se dicen “originarios”.

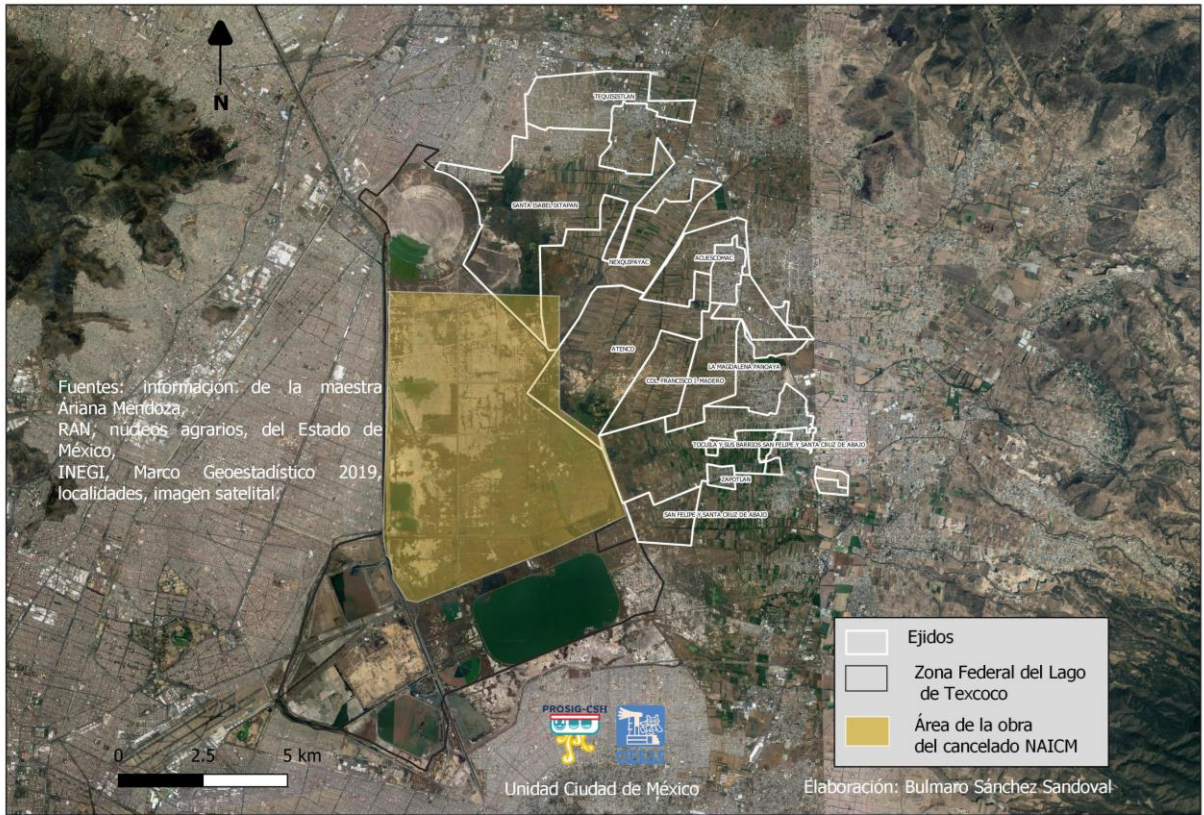
Formando una especie de corredor, las entradas principales de estos pueblos, adornadas con arcos de flores durante sus fiestas patronales, se encuentran una tras otra a lo largo del tramo Lechería-Textcoco de la carretera Federal 142 (Ilustración 2).

Ilustración 2. Localización de la zona de estudio



Luego de cruzar los cascos urbanos de cada una de estas poblaciones, con una tradicional traza urbana concéntrica alrededor de sus respectivas iglesias y sus plazas públicas; se encuentra lo que podríamos llamar el “traspatio” de estos pueblos: las tierras ejidales. Allí aún podemos ver algunas parcelas cultivadas, aunque cada vez más de forrajes; y ya menos de cultivos como maíz, frijol y otras hortalizas para consumo humano que anteriormente solían ser cosechadas en sintonía con el ciclo anual de lluvias. Las parcelas cultivadas suelen estar rodeadas por asentamientos habitacionales informales y están intercaladas con parcelas abandonadas; las que se han convertido en pedazos de tierra esperando a ser vendidos ante la inminente mancha urbana que les rodea (Ilustración 3).

Ilustración 3. Ejidos de los pueblos de la ribera nororiental del Lago de Texcoco, colindantes a la Zona Federal y rodeados por la mancha urbana



Todavía a inicios del siglo XX el Lago cubría gran parte de aquellas parcelas, asentamientos urbanos informales y de lo que ahora se conoce como Zona Federal Lago de Texcoco, donde actualmente se encuentra el predio de una gigantesca obra aeroportuaria que fue cancelada en el año 2018 y que ahora el gobierno federal mexicano está en camino de convertir en un parque ecológico. En alusión a esa antigua vecindad con el Lago es que estas poblaciones se autoidentifican y también son identificadas como “costeros” o “ribereños”. También de ahí proviene al apelativo de origen náhuatl del municipio de Atenco (*atl*: agua, *tentli*: orilla), que en su traducción al castellano adquiere el significado de “lugar a la orilla del agua”.

Pero su colindancia geográfica a un costado del Lago no es todo por lo cual estos pueblos se han apropiado de esta vecindad como una forma de pertenencia territorial. Desde épocas remotas adoptaron un modo de vida entramado con el Lago, a partir del cual se configuró un sistema alimentario y una economía local; formas organizativas; prácticas de caza, recolección, pesca; conocimientos locales vinculados al suelo, la

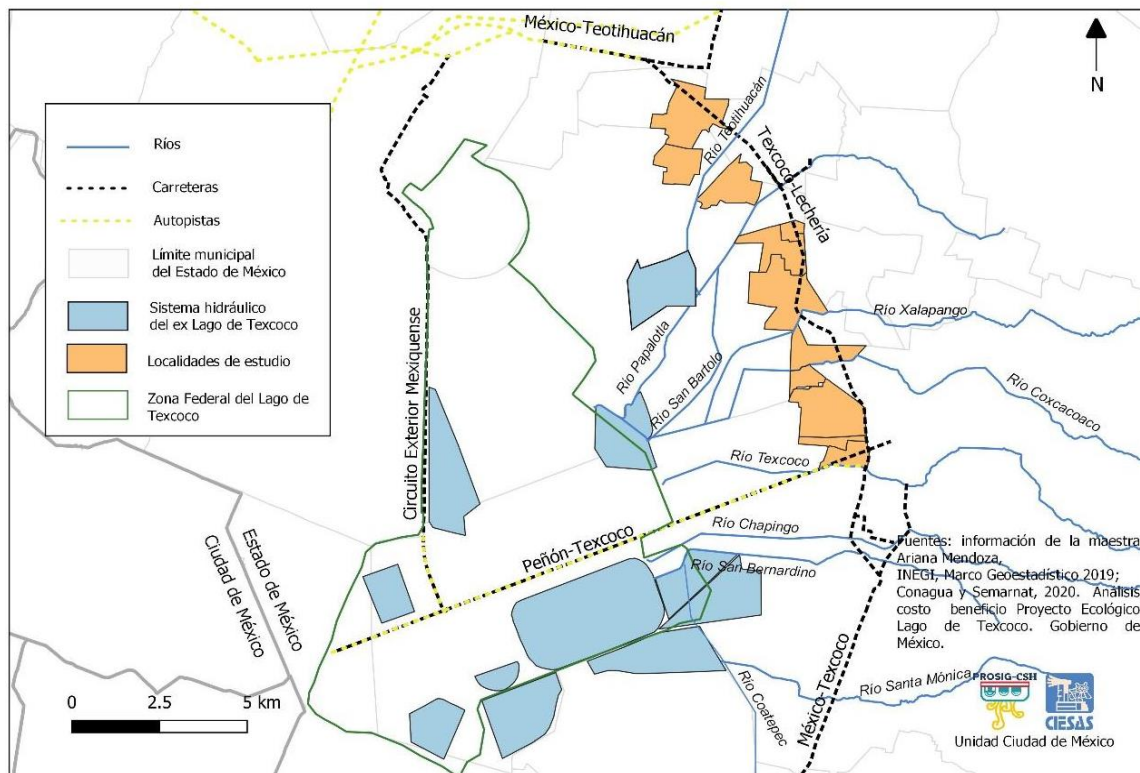
fauna, a la vegetación, al clima y al suelo. Esta historia de los pueblos costeros, que es también la historia del Lago, dio también como resultado conocimientos técnicos con relación a la navegación de las aguas poco profundas de este cuerpo de agua, al manejo de sus suelos salinos y sus aguas subterráneas.

Esta dependencia material al Lago se entramó a su vez con la configuración simbólica de estas poblaciones costeras, quienes configuraron una identidad y un sentido del mundo con relación a este espacio lacustre. Asimismo, eran percibidas por otras poblaciones de la región, quienes apodaron a la gente de estos pueblos como “ranas”, en alusión a su vida anfibia. Pues mientras en algunos periodos del año los habitantes de estos pueblos se empleaban en las jornadas de trabajo agrícola de las haciendas de la región, para obtener maíz y recursos monetarios, durante las temporadas donde no eran requeridos en estos trabajos, dependían de los productos obtenidos del Lago.

La zona de estudio de esta investigación corresponde precisamente a estos nueve pueblos ubicados entre Atenco y Texcoco, dos municipios del Estado de México que se encuentran a no más de 50 kilómetros al nororiente de la Ciudad de México. Ambas delimitaciones políticas hacen parte de una demarcación geofísica, la del valle de Texcoco⁹, que se encuentra rodeado por las faldas de la Sierra Nevada, de donde se originaban los manantiales que dieron vida a las seis corrientes de agua superficiales que fluían cuesta abajo hasta desembocar en la parte más baja y plana del valle. De norte a sur, estas corrientes de agua son: el río San Juan Teotihuacán, el Papalotla, Xalapango, Coaxcacoaco, Texcoco y Chapingo (ver Ilustración 4); las cuales alimentaron al cuerpo de agua que hoy se encuentra ausente.

⁹ Geográficamente el valle está delimitado al occidente por el Lago de Texcoco; al norte, por la parte baja del río Nexquipayac, por los cerros de Tezoyuca y las serranías del Tezontlaxtle y Patlachique, que lo separan del valle de Teotihuacán; al oriente y al sureste por las estribaciones de las serranías de San Telmo, Tlamacas, Tlaloc, Telapón y Ocotepec; al sur por el valle comprendido entre la sierra de Ocotepec y el cerro de Chimalhuacán, a la orilla del lago de Texcoco (Palerm y Wolf, 1961: 281).

Ilustración 4. Infraestructuras hidráulicas y viales que atraviesan el territorio de los pueblos de la ribera nororiental del Lago de Texcoco



Elaboración: Bulmaro Sánchez Sandoval

El Lago hacía parte de un sistema de lagos y humedales que para el año 1245, a la llegada de las tribus chichimecas, precursores de los Mexicas, cubría una buena superficie de la cuenca. Hablamos de cinco cuerpos de agua distintos que en temporada de lluvias se unían configurando un sistema (Ilustración 5). En el centro estaba el Lago de Texcoco, de aguas salinas, el más bajo en elevación y el de mayor extensión. Al norte de él estaban dos cuerpos de agua salados más pequeños: Zumpango y Xaltocan. Al sur, se comunicaba con el lago de Xochimilco, que estaba brevemente separado del de Chalco (Alcocer y Williams, 1996:45).¹⁰ Se calcula que este sistema llegó a ocupar casi tres cuartas partes de la superficie total de la cuenca (8.058 kilómetros cuadrados, según Candiani, 2014). Aunque es difícil confiar en una

¹⁰ Posteriormente, a través de represas construidas por la ingeniería prehispánica, Xaltocan se separó en los lagos Xaltocan y San Cristóbal; Texcoco en los lagos Texcoco y México; y Xochimilco en los lagos Xochimilco y Chalco (Alcocer y Williams, 1996:45).

cifra; la extensión de los lagos variaba notoriamente de estación a estación y año con año. Lo mismo sucedía con su profundidad, pero, en general, eran someros, de entre uno a cinco metros de profundidad. Aquel fue el paisaje lacustre predominante en la época prehispánica, el cual propició tanto limitaciones¹¹ como oportunidades para el desarrollo de la vida humana¹², como lo fue para el caso de los pueblos de su ribera nororiental, quienes basaron su alimentación y economía en torno al Lago. De tal manera, podemos decir que éste fue un paisaje modificado desde que los primeros grupos humanos comenzaron a asentarse en él.¹³ No obstante, tal transformación se

Ilustración 5. El antiguo sistema de lagos de la cuenca de México hacia el siglo XVI. Fuente: Planeteando.org



¹¹ La falta de una salida de la cuenca propició la acumulación de sales en el suelo y el agua, lo que provocaba tanto inundaciones estacionales regulares, como inundaciones catastróficas ocasionales en los años en que se presentaban lluvias inusualmente altas. Además, el alto nivel freático, combinado con la impermeabilidad de las capas de arcilla en el piso del valle plano y otros factores físicos, significó que la lluvia no se filtró fácilmente en el suelo, sino que se acumuló y se extendió. Al mismo tiempo, la mala calidad del agua subterránea impidió el uso extensivo de pozos para suministrar agua potable (Candiani, 2014:66).

¹² Los pueblos prehispánicos utilizaron el agua y la tierra de manera “ecosistémica”; cazaban los animales y recolectaban las plantas de los lagos con el propósito de satisfacer las necesidades básicas de la vida (Espinosa, 1996).

¹³ Si bien las poblaciones prehispánicas tenían principalmente un “valor de uso” tanto de la tierra como del agua, esto no se debió a que fueran de alguna manera más respetuosos y menos explotadores hacia la naturaleza. Estas poblaciones no vivían en completa organicidad con un ambiente benévolo, como algunas narrativas acerca de la época lo han hecho parecer. Más bien, enfrentaron las amenazas y oportunidades de vivir en un entorno como este a través de la ingeniería hidráulica.

iría acentuando desde entonces. Se pasaría gradualmente de una ingeniería y un estilo de vida adaptado a los espacios y tiempos intercalados entre aguas y sequías¹⁴, o lo que Vera Candiani (2014) define como un modo de vida fluido¹⁵, hasta llegar al desagüe de los lagos.

La misión del desagüe comenzó en la época colonial; pero no eran los lagos en sí los que molestaban a los españoles, sino su tendencia a hincharse periódicamente con la escorrentía de las montañas circundantes e inundar la ciudad cada vez más importante para sus intereses políticos y económicos. Esta preocupación continúa muy presente hasta la actualidad y ha motivado desde entonces la construcción obstinada de múltiples infraestructuras de desagüe que se han instalado, renovando, ampliado, complejizado, modernizado... El mismo aeropuerto, como lo mostraré más adelante, es en sí mismo una de estas infraestructuras que continuó con la pretensión de proteger, a toda costa, al centro urbano de las inundaciones. En conjunto, una historia de infraestructuras con éxitos esporádicos que han estado lejos de ser definitivos.¹⁶

Los distintos proyectos implementados para drenar la cuenca han respondido a particulares momentos históricos; manifestando, cada uno, relaciones distintivas con el Estado y el capital. Aunque históricamente ha prevalecido la definición hegemónica acerca de que los lagos desbordados o las inundaciones son un “problema”

¹⁴ Las personas conectoras del régimen hidrológico, desde los plebeyos en pequeñas aldeas hasta los técnicos estatales en las poderosas ciudades-estado a lo largo de las costas, diseñaron sistemas de gestión del agua en todas las escalas para lograr una combinación de objetivos: maximizar la producción de alimentos, prevenir inundaciones en los centros urbanos, segregar las aguas salobres de las dulces, importar agua dulce y garantizar la navegabilidad de las canoas. La misma edificación de la ciudad de Tenochtitlan es muestra clara de la intensa transformación que en esta época se hizo del ecosistema lacustre.

¹⁵ La autora se refiere a que las poblaciones prehispánicas aprovecharon un espectro más amplio de lo que abarcaba el agua en combinación con la tierra mediante sistemas de manejo del agua que tuvieron un entendimiento del paisaje en función de los cambios y flujos entre territorios secos y líquidos, los que no necesariamente eran concebidos como una dicotomía con límites definidos.

¹⁶ Para profundizar en la historia del Desagüe de la cuenca de México véanse Luis González Obregón, *Memoria histórica, técnica y administrativa de las obras del desagüe del valle de México, 1449-1900*, México, Tip. de la Oficina Impresora de Estampillas, 1902; Manuel Perló, *El paradigma porfiriano: historia del Desagüe del Valle de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, Instituto de Investigaciones Sociales/Miguel Ángel Porrúa, 1999; Claudia Agostoni Urencia, *Monuments of Progress. Modernization and Public Health in Mexico City, 1876-1910*, Calgary/Boulder, University of Calgary Press/University Press of Colorado/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003. Vera S. Candiani, *Dreaming of Dry Land. Environmental Transformation in Colonial Mexico City*, Stanford, Stanford University Press, 2014. Breve reseña histórica de las obras del desagüe del Valle de México 1449-1900, México, scop, 1920. Coloballes, Natalia Verónica Soto. "Proyectos y obras para el uso de los terrenos desecados del antiguo lago de Texcoco, 1912-1998." *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México* 58 (2019): 259-287; Matthew Vitz, *A city on a lake: Urban political ecology and the growth of Mexico City*, Durham, Duke University Press, 2018; y Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Proyecto Texcoco: Memoria de los trabajos realizados y conclusiones, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1969.

generalizado en el tiempo y en el espacio para toda la población de la cuenca¹⁷, la pregunta de qué hacer con el Lago se ha disputado siempre entre desiguales actores sociales (funcionarios estatales, académicos, investigadores, ambientalistas, pobladores, organizaciones políticas) que han propuesto variadas opciones para abordarlo; cada una de éstas con diferentes costos y beneficios para diferentes grupos y clases sociales.

Sin embargo, la opción del desagüe ha prevalecido y de los cinco cuerpos de agua, el de Texcoco ha tenido protagonismo en esta historia de drenaje. Al ser el de mayor extensión y encontrarse en la zona más baja de la cuenca, no ha sido tarea fácil tratar de “desaparecer” este cuerpo de agua. Al contrario, su desagüe ha propiciado más problemas a resolver. Y es que, entre otras cuestiones, ser el punto más bajo de la cuenca ha implicado ser también un lugar clave para la estrategia del desagüe.¹⁸

Desde la construcción del primer proyecto hidráulico destinado a drenar los lagos a inicios del siglo XVII¹⁹, al día de hoy todavía se siguen conduciendo y concentrando hacia el lecho del Lago de Texcoco, gran parte de las aguas (negras y pluviales) que desecha la metrópoli a diario, para desde ahí, ser conducidas fuera de la cuenca, hacia el Río Tula, en Hidalgo.²⁰ Así, mientras la ingeniería ha pretendido desaparecer al Lago, ésta también ha dependido fuertemente de él para lograr su propósito, pero ahora en una versión de ensamblaje infraestructural, es decir, a manera de tuberías,

¹⁷ El problema de las inundaciones se ha planteado históricamente como una expresión de los intereses de las élites en la capital, quienes desde la Colonia estaban firmes en su creencia de que el fenómeno de inundaciones de la cuenca de México era un problema para todos y que tenía que ser resuelto. Al drenar los lagos, las élites urbanas creían que podían liberar los lechos de los lagos para acomodar toda la escorrentía estacional y así proteger sus palacios y calles de las inundaciones.

¹⁸ En un principio se aprovechó la pendiente que naturalmente tomaba el agua hacia el punto más bajo de la cuenca, para contenerla ahí y luego expulsarla a la cuenca del río Tula. No obstante, una de las consecuencias de la desecación ha sido el gradual hundimiento de ciertas zonas, entre las que se encuentra gran parte de la ciudad central. Por lo que cada vez resulta más complejo conducir las aguas negras y de lluvia hacia lo que anteriormente era el punto más bajo de la cuenca y que ahora se encuentra incluso por arriba de otros puntos de la ciudad.

¹⁹ Me refiero al Real Desagüe de Huehuetoca, iniciado en el año 1607 por el cosmógrafo alemán Enrico Martínez, quien fue el encargado de construir el primer túnel de esta obra, mejor conocido como el Tajo de Nochistongo. Esta fue la primera salida artificial de la cuenca, con siete kilómetros de largo y una profundidad de hasta cincuenta y seis metros bajo la superficie, desalojó el agua capturada en los lagos del noroeste de la cuenca (Perló y González, 2006: 50).

²⁰ Estas aguas dieron origen al Sistema Nacional de Riego 03, conocido como Valle del Mezquital, donde estas aguas son “tratadas” y utilizadas en el riego de hortalizas.

lagunas reguladoras, humedales, diques, canales, túneles, plantas tratadoras, bombas, desviaciones, estanques de sedimentación, compuertas y otros dispositivos.

Para inicios del siglo XX las múltiples y sucesivas infraestructuras de drenaje emprendidas durante la colonia y el México independiente, convirtieron lo que era un gran cuerpo de agua en un páramo con algunos cuerpos de agua “artificiales” en la estación seca; y un pantano con algunos cuerpos de agua dispersos en la temporada de lluvias. Entonces, las tormentas de polvo que surgían de los suelos salobres del Lago que quedaron expuestos, atormentaban a la Ciudad de México con grandes tolveneras, lo que se convirtió en una preocupación ambiental (Valek, 2000). La cual se intentó remediar por medio de la fertilización del suelo para darle uso agrícola.

Con el proyecto de fertilización y en el contexto del reparto agrario durante las décadas de los años 20 y 30, se pretendía complacer tanto las demandas de la ciudad, que veía en el lecho del Lago una fuente de contaminación ambiental y de enfermedades, como las demandas de justicia agraria de los pueblos vecinos, dotando a estos de las tierras que había dejado “libres” el Lago. Fue en este contexto que los pueblos de la ribera oriental configuraron sus núcleos ejidales. No obstante, durante el empuje al proceso de industrialización de mediados de siglo, este proyecto daría paso, principalmente, a la expansión de la mancha urbana hacía la zona norte del Lago, en lo que hoy es parte de los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl.

En lugar de fertilizarse, las tierras ganadas al Lago comenzaron a ser lotificadas por parte de algunos actores políticos asociados al gobierno federal y su partido (el PRI). Posteriormente estas tierras comenzaron a ser vendidas o invadidas y a partir de los años cuarenta se fueron configurando varios asentamientos urbanos informales²¹. De tal manera, los pueblos de la ribera nororiental quedaron atrapados entre los ejidos

²¹ Estos fueron habitados por las familias provenientes de otros estados de la república que fueron arribando a la ciudad en busca de trabajo, durante las políticas nacionales que impulsaron la sustitución de importaciones y la industria en la ciudad. En la mayoría de los casos, la ocupación de estas tierras se llevó a cabo en viviendas de autoconstrucción que no contaban con los servicios básicos como drenaje, agua, luz y pavimentación, puesto que no estaban reconocidas como zonas para uso habitacional. A estas complicaciones se sumaría el hecho de que estos lugares eran sumamente propicios a las inundaciones y encharcamientos, por las condiciones geofísicas de estos suelos que pertenecían al lago.

que intentaban hacer producir las tierras salobres del Lago y las colonias urbanas que también emergieron de su desecación, y que intentaban, por su parte, crear un entorno urbano en medio del fango.

Como vemos, la historia de estos pueblos costeros es también la historia del Lago de Texcoco, y ésta se ha anudado fuertemente con el proceso de metropolización, el cual ha reestructurado el ecosistema lacustre de estas poblaciones que solían vivir de la laguna. Pero estas transformaciones no solo han sido físicas, a su vez se ha reestructurado también a la población misma, su cultura, sus identidades, su alimentación y economía. De tal manera, los pueblos a la orilla del lago son hoy día, más que habitantes de una costa, poblaciones en medio de una gran marcha urbana.

Mientras tanto, aunque el discurso de algunos ingenieros y urbanistas nacionales elogian la historia de infraestructura de desagüe por haber erigido una ciudad sobre los lagos; qué hacer con el Lago de Texcoco sigue representando a la fecha un “problema a resolver”. No obstante, cada vez queda más claro que la preocupación por atender este “problema” no es primordialmente de orden ambiental; aunque así se pretenda argumentar en la mayoría de las propuestas que intentan solucionarlo.

Cómo salvaguardar el más importante centro urbano en beneficio de la producción y acumulación de riqueza y poder, ha sido históricamente el principal motivo de la empresa de la desecación de la cuenca. Pero en las últimas décadas este motivo se hace cada vez más irascible. En el contexto de un modelo económico y político neoliberal, qué hacer con el lago es hoy abiertamente un problema de inversión de capital, al considerar sus tierras como subutilizadas. Es decir, el lago es hoy una atractiva frontera de expansión para la especulación inmobiliaria.

De tal manera, a excepción del espacio contrastante al oriente de la gran metrópoli que puede verse desde las alturas y que es el traspatio de los pueblos ribereños de Texcoco; junto a otros cuerpos de agua contaminados que se encuentran al sureste de la cuenca; pareciera que no queda nada del antiguo sistema de lagos hoy en día. Pero esto es así sólo a simple vista. El drenaje del Lago de Texcoco, al menos, no

puede darse por terminado. Esto no solo queda evidenciado en las inundaciones y hundimientos²² que siguen ocurriendo en diversas partes de la ciudad. También quedó manifiesto en el más reciente intento de construir un aeropuerto sobre sus suelos.

En esta tesis, invité a que agudicemos nuestra mirada y seamos capaces de percibir cómo el lago se nos reitera constantemente, aun cuando no es más un cuerpo de agua en sí, se ha transformado en otras cosas, materiales, ideas, relaciones, símbolos, memorias; mas no siempre lo hace armónicamente. Y también muestro cómo estas ruinas del lago siguen provocando efectos diferenciados entre la población. Una de las coyunturas en las que la presencia del lago ausente ha emergido con más fuerza y la que aquí me avoco a estudiar, fue el intento de construir un aeropuerto sobre su lecho.

Esta coyuntura comenzó en el año 2001, cuando el gobierno federal decretó la expropiación de 5400 hectáreas de tierra de propiedad ejidal de los pueblos ribereños, bajo el argumento de la "utilidad pública" para la construcción de un aeropuerto. Esto provocó un proceso organizativo masivo entre la población de la ribera e inclusive de otras partes de la región Texcocana. Nueve meses después de emprendida esta lucha popular, se logró cancelar por primera vez este proyecto. No obstante, agentes del gobierno y el capital privado, no desistieron de éste. Luego de una ardua campaña de criminalización y desprestigió del movimiento social avivado en la región, se orquestó una represión policial por parte de los tres niveles de gobierno en mayo de 2006, en el pueblo de San Salvador Atenco. La desarticulación y desmoralización de la organización social al interior de la población, fue resultado de dicha violencia de Estado. Ésta también sentó las bases para que el gobierno federal emprendiera un minucioso proceso de compraventa de tierras ejidales; las que finalmente harían parte del proyecto aeroportuario, que se reactivó en el año 2014. A partir de entonces se

²² Revisar Gutiérrez-Castorena et al (2005) para una explicación técnica de cómo las arcillas del suelo lacustre, o los restos del lago, guardan relación con el fenómeno de los hundimientos en la ciudad, en un fenómeno en donde confluyen las consecuencias tanto de la desecación como de la intensiva extracción de agua del subsuelo. Ver a Denizen (2019), para los efectos más actuales de los hundimientos con relación a los eventos sísmicos y sus efectos diferenciados entre clases sociales.

comenzaron los trabajos de construcción de la obra y se mantuvieron hasta el 2018, año en el que, en el contexto de la transición del gobierno federal, fue cancelada.

Algunas puntualidades metodológicas

En principio, quisiera reconocer que la forma en que emergió y se construyó esta tesis respondió, además de mi trayectoria e interés académicos previos, también a mi historia de vida como habitante de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Escribo y pienso esta tesis, al mismo tiempo que como antropóloga, desde mi experiencia de vida como habitante de la llamada “periferia de la ciudad”; como oriunda de un pueblo originario del municipio de Ecatepec que ha sido también drásticamente transformado en sus relaciones sociales y paisajes por la urbanización y la violencia en los últimos veinte años; y como hija de una familia de clase trabajadora donde, como solía resultar también para muchos de mis interlocutores etnográficos, ser antropóloga tiene poco sentido práctico frente a los problemas apremiantes de la vida cotidiana. La experiencia de habitar este lugar periférico -simbólica y geográficamente hablando- afectó en gran medida la manera en que me planteé y aproximé a mi objeto de estudio, no sólo en el plano analítico sino inclusive en lo más práctico. Varias situaciones de logística, comprensión y empatía que se presentaron durante mi trabajo de campo, solo fueron posibles de resolver dada mi socialización previa en esta región. A partir de este lugar de enunciación²³ y de construcción de conocimiento es que quizá se explican muchas de mis insistencias, de mis obviedades, de mis silencios, así como de lo que he alcanzado y no he alcanzado a ver en mi análisis.

Fue a inicios del año 2017 cuando comencé a formular el anteproyecto de investigación doctoral que luego se convertiría en esta tesis. En aquel entonces éste como primordial interés trascender las dicotomías naturaleza/ciudad y rural/urbano, además de repensar las posibilidades de organización social frente a procesos de

²³ Retomo el concepto de “lugar de enunciación” de la crítica que hace Donna Haraway (1995) a la supuesta neutralidad de la ciencia, al plantear que las y los investigadores producimos conocimiento desde lugares diferenciados. Es decir, que somos sujetos históricos particulares, cuyo cuerpo, intereses, emociones y razón están constituidos por nuestro contexto histórico concreto.

despojo en contextos urbanizados. Sabía qué quería discutir, pero no cuál sería mi referente empírico. Indagando sobre el panorama de la conflictividad socio ambiental en la ZMVM el emblemático y muy conocido caso de la resistencia organizada frente a la construcción del Aeropuerto en los municipios de Atenco y Texcoco que en el año 2002 los pobladores lograron cancelar, se me aparecía con frecuencia. La mayoría de las referencias, escritas entre el 2004- 2012, lo consideraban como un caso de éxito que partió aguas en lo referente a movimientos sociales y conflictividad por megaproyectos en México. Me encontré mucha literatura sobre este conflicto y sobre el actor opositor protagónico, el FPDT. De tal manera, en ese entonces lo pensé como un caso sobre estudiado y no lo consideré más que como parte del amplio contexto de conflictividad socioambiental.

Sin embargo, en enero de 2018 transitaba por la autopista conocida como Vía Lago, la cual pasa frente a la obra aeroportuaria que en ese entonces había comenzado a construirse. Habían transcurrido al menos dos años desde que no estaba en aquel camino y me resultó impactante ver la transformación del paisaje y los avances que para entonces tenía la obra. Desde ese momento no paré de cuestionar todo lo que había leído semanas antes sobre este proyecto y el conflicto social derivado: ¿cómo reinterpretar esas lecturas del éxito del movimiento de resistencia si diecisiete años después de la primera cancelación, la obra aeroportuaria estaba en pie?, ¿qué había sucedido con la fuerza política que la población local tuvo en aquella época?

Comencé a indagar más sobre la actualidad de ese conflicto en prensa y revisé con más detenimiento los estudios previos. Así fue que ubiqué un vacío de información acerca de lo sucedido en los pueblos vecinos de la obra durante el lapso que iba de la primera cancelación hasta el anuncio oficial del segundo intento de construcción del aeropuerto.²⁴ Por otro lado, me parecía bastante interesante la configuración geofísica

²⁴ Lo que sí había eran múltiples estudios sobre la represión policial ocurrida en San Salvador Atenco en el año 2006, pero la mayoría de estos dejaron de lado la dimensión territorial del conflicto para avocarse principalmente a una perspectiva de derechos humanos, y en ese sentido, aunque resultaba obvio, había muy pocos estudios que explicitaran los vínculos y continuidad entre la represión y la reactivación del proyecto para el año 2014.

de la región entretejida con su historia social, había una materialidad acuosa que se reiteraba en el avance de la urbanización hacía el oriente de la metrópoli que antes no pude ver y ahora llamaba mi atención por su híbrides y el palimpsesto de temporalidades visiblemente acumuladas en ese lugar. Como estudiosa del agua, esto sin duda se me reveló muy interesante.

Durante la última mitad del año 2017, ya en el programa de doctorado de Antropología Social en CIESAS, estuve dando forma a mi proyecto de investigación, en el marco de los seminarios de la línea sobre Globalización Territorio y Sociedad: y en mayo de 2018 comencé a hacer mis primeras visitas a la región de Texcoco en el marco de mi proyecto de investigación. Desde entonces varios hechos reorientaron mi investigación en el proceso. Uno de los aspectos clave para esta reorientación fue el contexto social y político de aquellos primeros meses de trabajo etnográfico. Justamente cuando comencé mi periodo de trabajo de campo la oposición a este megaproyecto comenzó a adquirir gran fuerza gracias a la coyuntura política de la transición de gobiernos a nivel federal que eventualmente propiciaría la cancelación de la obra.

Esta coyuntura facilitó en gran medida mi acceso a los espacios organizativos y de discusión con relación al conflicto, los cuales se dieron en espacios universitarios y de organizaciones sociales sobre todo en la Ciudad de México. Aunado a los vínculos previos que personalmente tenía con simpatizantes y colaboradores del FPDT, este periodo se caracterizó por la apertura del proceso organizativo hacia una gran cantidad de actores de la sociedad civil, de ahí que no era la única antropóloga ni perteneciente a la academia interesada en participar en las discusiones y el proceso. De tal manera, mis primeras aproximaciones etnográficas privilegiaron los escenarios vinculados a los sujetos opositores organizados: asambleas, foros, marchas, mítines y encuentros de organizaciones.

Como describe Marilyn Strathern, las antropólogas estudiamos relaciones a través de relaciones (2018). En ese sentido, fue a partir de ciertos contactos forjados en los espacios organizativos del proceso de oposición al aeropuerto que comencé a tejer una maraña de relaciones sociales con habitantes de la región texcocana. De tal

manera, entre junio y octubre de 2018 comencé a realizar cada vez más visitas a la región de estudio, principalmente al ser invitada por las y los afectados por procesos mineros en la región texcocana, para realizar recorridos por las afectaciones. En estos recorridos casi siempre nos acompañaban reporteros, funcionarios públicos, académicos y otros interesados en documentar las afectaciones que estaba provocando la construcción del NAICM; por lo que éstas consistían básicamente en recorridos narrados por los propios activistas y eran únicamente a los lugares afectados por las obras.²⁵

Como suele acontecer en la labor etnográfica, durante una primera etapa de la investigación prioricé la observación participante sobre la técnica de la entrevista, esto además de responder a cierto protocolo etnográfico, se debió al contexto político que antes describí, en el que muchas veces no fue propicio hacer preguntas relacionadas al NAICM entre la población general de los pueblos por las tensiones que en ese momento el tema suscitaba. De tal manera, hasta noviembre del 2018, la mayoría de mis registros etnográficos responden a mis notas y diarios de campo, donde rescato observaciones detalladas y reconstrucciones de las múltiples pláticas casuales a las que me exponía todo el tiempo en estas instancias organizativas y recorridos, en las que siempre a di a conocer mi rol como investigadora.

No obstante, si bien esta coyuntura me abrió ciertas puertas, también me condujo al reconocimiento de tan solo una parte de la trama y me llevó a experimentar una experiencia etnográfica sumamente ambivalente. Durante los meses de mayo a octubre de 2018, mi trabajo de campo se sentía como estudiar dos realidades paralelas, una referente a los habitantes de los pueblos ribereños y otra con relación a la campaña de oposición que lideraba el FPDT. Tenía la sensación de que, si bien en las reuniones organizativas se congregaba una diversidad de actores, muy pocos

²⁵ Cabe resaltar que en ese primer periodo de trabajo de campo tuve la oportunidad de hacer recorridos y visitas a campo como parte del proyecto de investigación de la Dra. Margarita Pérez Negrete sobre Megaproyectos en la Zona Metropolitana del Valle de México. Gracias a esta colaboración, de julio a octubre de 2018, estuve residiendo entre la Ciudad de México y la Estación de Campo José Acosta de la Universidad Iberoamericana, en el centro de Tepetlaoxtoc, un municipio vecino a Texcoco. Dicho municipio se encuentra a unos 20 km de distancia del polígono del NAICM.

eran habitantes u originarios de la región texcocana; por otro lado, estando en los pueblos, la oposición no era tan visible como en la Ciudad y los espacios organizativos.

Sentía que esta experiencia ambivalente quería decirme algo más sobre lo que estaba sucediendo. Decidí dejar de seguir los pasos de la resistencia como el eje ordenador de mi agenda en campo y centrarme en la vida cotidiana de los pueblos, principalmente en las vidas de aquellas personas con las que nunca me había encontrado en las reuniones organizativas, marchas o foros de discusión, pero que estaban experimentando de otras maneras el conflicto, muchas veces, de maneras más contradictorias a diferencia de cómo lo hacía parecer el discurso de oposición.

En diciembre de 2018 comencé a residir de manera permanente en uno de los pueblos de la costa chica. No sólo porque resultaba medular para mi investigación en términos metodológicos, sino porque para ese tiempo al fin pude resolver mi estancia en campo al ser invitada a vivir en casa de una de mis colaboradoras etnográficas. A partir de aquí, la convivencia cotidiana con los habitantes de los pueblos me permitió sumergirme en su realidad social, reconocer sus singularidades, sus tensiones y contradicciones, lo que me condujo a una reorientación tanto de mis preguntas de investigación, como de mi estrategia etnográfica.

Mi interés pasó de saber cómo y por qué la gente se asumía como afectada y se organizaba en función de ello, a comprender cómo y por qué las posiciones eran tan heterogéneas, algunas veces ambivalentes y podían cambiar a lo largo del tiempo. Lo que a su vez me llevó a descentrar de mi análisis al megaproyecto y su consecuente conflicto social, los que pasaron de ser el objeto de estudio en sí mismo, a un acontecimiento clave que me ayudaba a entender un problema de más larga temporalidad y que tiene que ver con los procesos de coproducción de los pueblos en relación con el Lago de Texcoco.

Si bien mi trabajo etnográfico no giro en torno a un actor o proceso político específico, tampoco es una etnografía de una comunidad en particular. Lo que hice, más bien,

fue buscar aquellos escenarios etnográficos²⁶ que pudieran dar cuenta de la complejidad social y de mis nuevas preguntas de investigación. Cabe señalar que fue la misma dinámica de la realidad la que fue perfilando y delimitando mejor los lugares en donde resultó ser en determinados momentos pertinente y viable realizar observaciones o entrevistas. De tal manera, fue a medida que se sedimentaban los arrebatos propiciados por el proceso de consulta y la posterior cancelación de la obra que las propuestas de hacer entrevistas formales fueron mejor recibidas por los pobladores e inclusive logré establecer intercambios con personas que apoyaban fervientemente el proyecto aeroportuario o que se habían visto beneficiadas por él. Sin duda, la diversidad de opiniones, el contraste de posturas y las tensiones entre los testimonios que pude recabar, me posibilitaron un análisis más completo y complejo de la realidad. Pero soy consciente de que la neutralidad o totalidad nunca será posible, ni siquiera el “estar allí todo el tiempo” del método etnográfico puede garantizar la certeza y veracidad de cada uno de mis registros, sobre todo con lo complicado que fue realizar entrevistas en un periodo álgido políticamente hablando.

De allí que fuera fundamental la triangulación de técnicas de investigación, principalmente valirme de la observación etnográfica, específicamente, de cómo se desarrollaba la vida cotidiana entre estos pueblos durante la construcción y la polémica cancelación del aeropuerto. Asimismo, observé el entorno general de estos pueblos, sus costumbres, sus actividades económicas o formas de *ganarse la vida*, sus paisajes...todo ello, a manera de testimonios, relatos y reflexiones, quedó registrado de manera sistemática y detallada en un diario de campo que fue parte fundamental del proceso de construcción de la investigación en la etapa del análisis.

²⁶ Retomo la definición de “escenarios”, como una estrategia de diseño metodológico, de Joanne Rappaport (en Espinosa y Tapias, 2010). Para esta antropóloga dicha estrategia supone un ejercicio de abstracción de la compleja relación de lugares, actores, situaciones, pasados, presentes y memorias. Los escenarios son, en suma: Lugares donde se resuelven problemas conceptuales, donde se entretienen narraciones y descripciones etnográficas; donde se formulan preguntas a la historia, al contexto, a las fuerzas que impactan el fenómeno. Allí cobran sentido (y se transforman, reconstruyen o desechan) las preguntas centrales y el propósito de cada objetivo, y se buscan sus respuestas. Los escenarios pueden estar contruidos por Individuos (sujetos de investigación definidos) por Espacios físicos (lugares, territorios) o Metáforas (i.e. dentro/fuera)” (Espinosa y Tapias, 2010:343).

Este diario no sólo fue un instrumento para el registro de notas de observación, sino un esfuerzo de análisis constante y disciplinado que me ayudó a ir tejiendo relatos, en donde mi propia experiencia y reflexiones objetivadas tuvieron un lugar importante.

Aunque gran parte del material etnográfico está conformado por mis notas sobre las múltiples charlas casuales que tenía en la cotidianidad de los pueblos o en los espacios organizativos, también realicé algunas entrevistas a profundidad en términos más formales. Éstas siguieron una guía de entrevista en donde más que enlistar preguntas, formulé temas de conversación diferenciadas por tipo de actor, como se muestra en la **Tabla 1**. Sin embargo, era frecuente que la guía de entrevista quedara rebasada en términos de orden y temas, mientras avanzaba la conversación, sobre todo con las personas de mayor edad y durante las primeras entrevistas que realicé. En total tengo registro en audio de 43 entrevista formales y otras 16 las reconstruí por medio de mis notas en el diario de campo, debido a que la gente no accedió a ser grabada.

Tabla 1. Entrevistas realizadas durante el trabajo de campo de mayo de 2018 a agosto de 2019

| Actor | No. de entrevistas | Rangos de edad |
|---------------------------|--------------------|----------------|
| Autoridades ejidales | 10 | 55-86 |
| Ejidatarios/as | 11 | 56-82 |
| Pobladores originarios | 18 | 30-101 |
| Pobladores no originarios | 8 | 18-56 |
| Autoridades municipales | 4 | 45-61 |
| Académicos de la región | 3 | 50-66 |
| Activistas de la ciudad | 5 | 31-39 |
| Total | 59 | |

Mis herramientas metodológicas se ampliaron hacia el uso de técnicas colectivas y activas como la foto-elicitación y el mapeo participativo. Estas dos técnicas fueron una estrategia metodológica para aproximarme a las opiniones de algunos habitantes que habían quedado relegados de la técnica de las entrevistas y además para explorar sentidos y narrativas desde otros formatos de sociabilidad más creativos y llevaderos.

El mapeo participativo lo llevé a cabo en el verano del 2019, en el marco de un “Curso de Verano” de la Biblioteca del pueblo de San Miguel Tocuila, con niños de entre 5-11 años y jóvenes de 12-15. Junto con el objetivo curricular de revisar conceptos básicos de geografía, como espacio, mapa, territorio y región, el objetivo de esta técnica en términos de mi investigación fue rescatar narrativas -gráficas y orales- producidas de manera colectiva acerca del territorio y la percepción sobre problemáticas y cambios

socioambientales. En ese sentido, se trabajó con material didáctico en identificar y representar el territorio común, sus problemas, así como los elementos y procesos más significativos que, desde el punto de vista de los niños y jóvenes, ocurren en él.

También trabajé con un grupo de pobladores de “la tercera edad” en el pueblo de San Miguel Tocuila sobre las memorias relacionadas al pasado lacustre de la región y las principales problemáticas actuales. Esto lo logré con la ayuda del DIF de Texcoco y su programa de actividades dirigido a pobladores de más de 50 años. En estas reuniones me valí de una metodología que consistió en hacer dibujos colectivos sobre el pasado, el presente y el futuro de su pueblo, que luego se discutían a manera de plenaria. En cuanto a la foto-entrevista, esta técnica complementó una de mis actividades en campo que tuvo que ver con la exposición fotográfica “El Lago de Texcoco a través del tiempo”, que organicé junto a un colectivo de la región empeñado en la recuperación y difusión de la historia llamado *Texcoco en el tiempo*. Para ésta seleccionamos fotografías antiguas de la colección de archivo del colectivo y fotos más actuales, tomadas durante mi estancia en campo. Al presentar la exposición en tres de los pueblos de la región, aprovechaba para conversar con la gente que se acercaba a mirar las fotografías, tomando como detonador y base de la entrevista las fotografías que íbamos mirando y lo que las personas destacaban de esas imágenes.

Junto al trabajo de campo, una parte importante de este estudio ha sido la investigación documental. En este sentido se revisaron antecedentes de investigación con relación a tres temas: estudios sociales de la región, estudios sobre el conflicto por el nuevo aeropuerto y estudios vinculados a los procesos de transformación del Lago de Texcoco. Esta revisión implicó la búsqueda en línea y bibliotecas (Universidad Autónoma de Chapingo, Colegio de Posgraduados, Universidad Iberoamericana, Universidad Nacional Autónoma de México y CIESAS) de tesis y otras publicaciones como libros y artículos académicos. También realicé un seguimiento hemerográfico y de redes sociales sobre el conflicto vinculado al NAICM. La sistematización de notas periodísticas abarca desde el año 2001 hasta el 2019, mientras que el análisis de redes sociales fue realizado entre los meses de julio a noviembre de 2018 y el resultado de

este ejercicio quedó documentado en forma de notas, transcripciones y reflexiones en mi diario de campo. También realicé la investigación de archivos gubernamentales y de empresas privadas en línea (Secretaría del Medio Ambiente, Comisión Nacional del Agua, Secretaría de Comunicaciones y Transportes Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México). Así como de manera presencial en el Registro Agrario Nacional (RAN), para revisar los archivos de cinco ejidos (Ixtapan, Tocuila, Atenco, Acuexcomac y Nexquipayac), el Archivo General de la Nación (AGN) y el Archivo Histórico del Agua en la Ciudad de México, para obtener información documental sobre cuál fue el rol de los pobladores locales en la historia de las intervenciones en el lago y cuál ha sido la historia de las tierras ejidales en disputa.²⁷

El trabajo de analizar mi material etnográfico se valió del software Qgis. Con mis diarios, notas, transcripciones de entrevistas y fichas vertidas en dicho software, fui sistematizando y categorizando mi material, teniendo como eje mis comunicaciones personales con los habitantes de los pueblos costeros. Esto me permitió ubicar temas clave que desembocaron en ciertas líneas de análisis que posteriormente se convirtieron en los planteamientos que cruzan transversalmente esta tesis, la cual está organizada en cinco capítulos.

El **primer capítulo** trata sobre cómo la no presencia de un cuerpo de agua motiva narrativas y prácticas presentes que hacen del Lago de Texcoco un participante pleno de la vida social, aun cuando suele asumirse su “desaparición” y pasividad. Muestro que el paisaje-origen de los pueblos ribereños continúa asociado a un cuerpo de agua supuestamente ausente, que aún aglutina experiencias y sentidos de vida. Al plantear la desecación del lago como un proceso destructivo, según el propio sentido que los antiguos habitantes le dan a su “desaparición”, también doy cuenta de los restos de este cuerpo “desparecido” por la violencia del Estado y de cómo la población vive a diario con ellos. Estos escombros que quedan del lago son tanto materiales, como

²⁷ Esta aproximación a los archivos no buscaba comprender con precisión el pasado. Más bien, tuvo la intención de profundizar en aquellos momentos históricos que con frecuencia estaban ‘presentes’ en los discursos y las prácticas de las personas con las que conversé en campo.

simbólicos: memorias personales; murales, mitos, toponímicos, arcillas, salitre, conocimientos, comida, patos, afectos, sales... estos y otros elementos configuran hoy día al Lago como un paisaje liminal, ambiguo; son muestra de la capacidad afectiva, simbólica, material y política del lago ausente. Pero advierto que estos sentidos, prácticas y afectos no conviven en armonía, suelen confrontarse y contradecirse en determinadas coyunturas.

Dando continuidad a la estela de destrucción emprendida con la desecación del lago, en el **segundo capítulo** abordo otro ámbito de escombros que se anudan a ésta última y se aglutinan, asimismo, en la cotidianidad de la población ribereña. Me refiero a los del conflicto social detonado por la coyuntura aeroportuaria. Aquí, reconstruyo desde el primer intento de construir esta infraestructura en el año 2001, hasta la posterior desarticulación y desmoralización del proceso organizativo; pero desde los propios sentidos que, en el presente, la población en general da a estos momentos del conflicto social y cómo les continúan afectando. También narro cómo se fue reconfigurando el campo de fuerzas al interior de los pueblos, para echar a andar nuevamente el proyecto en el 2018; fragmentando a la población, cooptando asambleas ejidales. Pero planteó un escenario político mucho más matizado que el de “opositores” vs “vendidos”; doy cuenta de cómo los posicionamientos de los sujetos emergieron de la textura de la vida cotidiana, como contingentes y contradictorios. De tal forma, a lo largo del capítulo muestro que, en las relaciones vecinales y familiares, en las experiencias de vida concretas y en el espacio público de estos pueblos, podemos atestiguar que los escombros del conflicto persisten.

En el **capítulo tres** abordo los rastros de destrucción que dejaron los trabajos de construcción del aeropuerto a partir del año 2014. Planteo que, desde el punto de vista técnico, la infraestructura del NAICM puede verse como una continuidad de los trabajos de desecación del Lago de Texcoco, emprendidos desde la época colonial. En términos ideológicos, este largo trabajo de desecación ha ido acompañado de narrativas que enarbolan la edificación del “progreso” y del propio Estado-Nación sobre los restos del Lago, sus historias y texturas previas; ocluyendo así también la

destrucción que ha dejado a su paso. De tal manera, a medida que expongo los discursos y prácticas articuladas a procesos globales, que sus promotores llevaron a cabo para construir material e ideológicamente al NAICM como un proyecto benévolo, deseado y espectacular; muestro también los procesos de destrucción y violencia que implicó y cómo se encarnaron diferencialmente en territorios y vidas concretas. Entretejo así, trayectorias que trazan conexiones entre personas y cosas, como la del tezontle, el jaboncillo y el concreto; materiales que se anudaron, de la misma forma que ciertos actores y procesos humanos, a la construcción del aeropuerto.

A lo largo del **capítulo cuatro** expongo cómo, mientras los trabajos por erigir las estructuras del edificio central y los cimientos de las pistas de aterrizaje avanzaban, un esfuerzo igualmente importante se llevaba a cabo en cuanto a su construcción ideológica, es decir, el NAICM y sus proyectos de urbanización asociados, se fueron estableciendo como objeto de deseo, tanto a nivel nacional como local, con la finalidad de obtener legitimidad sobre su utilidad pública y para justificar la destrucción que estaba dejando a su paso. Muestro cómo los discursos, los imaginarios y el lenguaje dieron forma a la infraestructura tanto como lo hizo el concreto, el acero y el tezontle. Enfatizo que la promesa del progreso que conjuraba el NAICM, se fue materializando en forma de pequeñas dosis de concreto en esta región y también muestro que, precisamente, porque la promesa implica la espera de algo que no está dado aún y, por lo tanto, es incierto; la infraestructura interpeló y articuló no solo sueños, sino también ansiedades y sospechas; provocando efectos divergentes y desiguales.

Por último, en el **capítulo cinco**, más que explicar por qué “falló” el megaproyecto, me interesa hablar de los procesos que posibilitaron su trayectoria hacia la cancelación, como una de entre otras tantas temporalidades de esta infraestructura, no como su destino final. Así, pretendo cambiar la percepción acerca de que aquellas que han llegado a llamarse “ruinas” del NAICM, como sólo escombros inertes de lo que pudo haber sido un futuro glorioso. Propongo que éstos son, más que cosas, procesos generativos, dinámicos, con futuros abiertos. Así, muestro a partir de mi etnografía

algunos procesos humanos y no-humanos, que continuaron generando esas ruinas aún después de la cancelación.

La distribución de los capítulos no pretende, en ninguna medida, segmentar el fenómeno de la producción destructiva del capitalismo; se trata más bien de entradas temáticas ligadas a momentos clave. La generatividad del lago ausente, la precariedad de la vida social, las ecologías destruidas, la infraestructura cancelada, la criminalización de la protesta, las promesas de la infraestructura están efectivamente presentes en la realidad de la vida cotidiana de los habitantes de la ribera del Lago, pero son mucho más que “variables” a correlacionar. Además, esta tesis no trata de nada de eso en particular, sino que, más bien, de todo eso al mismo tiempo: se trata de dar cuenta de una configuración socio natural en la que los escombros articulan las relaciones humanas y no humanas. Y todo ello adquiere pertinencia a la hora de entenderlas no como un resultado, sino que como encarnando en sí articulaciones más complejas entre violencia de Estado y capitalismo.

PRELUDIO

Hay un cuadro de Klee llamado *Ángelus Novus*. En ese cuadro se representa a un ángel que parece a punto de alejarse de algo a lo que está mirando fijamente. Los ojos se le ven desorbitados, la boca abierta y las alas desplegadas. Este aspecto tendrá el ángel de la historia. Él ha vuelto el rostro hacia el pasado. Donde ante nosotros aparece una cadena de datos, él ve una catástrofe que amontona ruina tras ruina y las va arrojando ante sus pies. Bien le gustaría detenerse, despertar a los muertos y recomponer lo destrozado. Pero, soplando desde el Paraíso, la tempestad se enreda entre sus alas, y es tan fuerte que el ángel no puede cerrarlas. La tempestad lo empuja, incontinentemente, hacia el futuro, al cual vuelve la espalda, mientras el cúmulo de ruinas ante él va creciendo hasta el cielo. Lo que llamamos progreso es justamente esta tempestad.

Walter Benjamín, Sobre el concepto de historia
Obras I, 2, p. 310

Múltiples momentos de la historia social y ambiental dan forma a los paisajes y a las relaciones sociales y políticas contemporáneas que acontecen a la orilla del Lago de Texcoco. Aunque esta multitemporalidad se ha perdido en el espectáculo de los levantamientos, posicionamientos y discursos estratégicos del conflicto aeroportuario, el pasado y el futuro, siempre están tensionados en el presente.

Si bien he privilegiado el ordenamiento de mi material etnográfico y documental siguiendo una narrativa de la historia lineal y unidireccional (pasado, presente y futuro), un planteamiento de fondo en esta investigación es que la vida, de hecho, acontece de un entre distintas temporalidades, estas operan de formas “abigarradas”. Retomo este concepto de Silvia Rivera, socióloga aymara, que caracteriza así el “aquí y ahora” desde el contexto boliviano. Un abigarramiento de temporalidades en donde el futuro es una carga que llevamos en la espalda, que pesa y confunde en el intento de orientarse por él y que muchas veces hace renunciar al presente, que es, precisamente, la única dimensión del tiempo que es “real” en el sentido de que siempre estamos y existimos en él. De manera que, situados siempre en el presente, lo que tenemos delante de nosotros no es el futuro, sino el pasado: “el pasado como futuro”, dice Rivera Cusicanqui. Así, el “aquí y ahora” es producto no sólo del pasado sino, inclusive, cómo quedará más claro hacía el final de la tesis, del propio futuro.

Bajo la idea del abigarramiento es que al interior de cada capítulo he tratado de jugar con las temporalidades, procurando transmitir la simultaneidad con la que éstas

operan a través de la persistencia de los escombros. Aunque para que esto quede más claro a quien lee, es preciso que, antes de comenzar con el capitulado, de un marco breve acerca de la configuración histórica de los pueblos ribereños, pues, cada uno de los momentos históricos que destacaré en este esbozo, emergen de una u otra manera en “el aquí y ahora” que relataré a lo largo de todo el cuerpo de esta tesis.

Aunque el trabajo etnográfico que sustenta esta tesis se focalizó en los pueblos costeros antes nombrados, recurro en varias ocasiones a la idea de *región texcocana*²⁸. Esto ha sido influencia de los estudios regionales que la antropología mexicana²⁹ ha realizado en Texcoco y que han sido fuente de información primordial para mi estudio. No obstante, este proceso de regionalización es persistente en prácticas y relaciones sociales, así como en procesos geofísicos que pude documentar durante mi trabajo de campo. Abordar Texcoco como proceso de regionalización vigente y no como una mera delimitación geográfica, implica reconocer que éste ha sido resultado de multidimensionales procesos históricos.³⁰ Los estudios regionales que la antropología mexicana realizó al respecto suelen remontarse al siglo XV, para comenzar a narrar este proceso de regionalización. En dicho siglo la construcción de un sistema de acueductos, terrazas y otras tecnologías desarrolladas para la producción agrícola³¹ le valieron al reino de Texcoco o del Acolhuacan,

²⁸ Históricamente el territorio de los actuales municipios de Atenco y Texcoco, junto a los de Tepetlaoxtoc, Chiautla, Papalotla, Chiconcuac y Tezoyuca, han formado parte de una dinámica socioeconómica y cultural regional que tiene como antecedente, durante la parte final de la época prehispánica, al reino de Texcoco, que fue habitado por los *acolhuas*, un grupo conformado por tribus chichimecas y otomíes que arribaron a inicios del siglo XII y que luego de una disputa por el territorio, lograrían articularse en un patrón de asentamiento sedentario a finales del mismo siglo, adoptando comúnmente la lengua nahua (Ixtilxóchitl, 1891).

²⁹ En una época en la que la investigación regional fue uno de los ejes del quehacer antropológico en México, esta región fue definida así por los estudios pioneros de los años cincuenta y sesenta de Ángel Palerm, Eric Wolf (1972) y de Marisol Pérez Lizaur (1975). A la luz de una antropología de corte teórico marxista, dichos antropólogos indagaron en esta región para profundizar en su interés por las formaciones socioeconómicas precapitalistas para entender las condiciones que hicieron posible la aparición del capital. De esta manera, estos investigadores delimitaron su proyecto de investigación regional, atendiendo a las características topográficas de ésta, bajo el entendimiento de que el sistema de riego organizó a este territorio como región desde la época prehispánica.

³⁰ También entiendo esta configuración regional de forma multidimensional (económica, política, cultural, topográfica, hidrológica) y de manera dinámica y relacional, donde se anudan múltiples escalas (nacional, local y global.) (Haesbaert, 2019: 27).

³¹ Este “programa de expansión agrícola e hidráulico”, como lo ha definido Rojas-Rabiela (2020), es equiparable y estuvo además articulado con las obras hidráulicas y la expansión del sistema de chinampas e islas artificiales para habitar y producir en el medio lacustre y pantanoso en los alrededores de Tenochtitlan. En este programa tuvo una participación importante Nezahualcoyotl (1429-1472), emperador Texcocano, quien fue el constructor de varios acueductos, albarradones (diques), jardines y palacios (Rojas Rabiela 1984). Los sistemas de riego y las terrazas agrícolas del Acolhuacan construidos por Nezahualcoyotl estuvieron destinados a la reconfiguración de todo el territorio, para crear espacios productivos (agrícolas y hortícolas). Iniciaban con la captación del agua de manantiales permanentes situados en la sierra alta, desde ahí el agua se conducía por canales a cielo abierto y desde estos había otras canalizaciones hacia las terrazas o tierras agrícolas pendiente abajo (Palerm-Viqueira, 1995).

posicionarse como un importante territorio de producción agrícola y así llegar a ser un estado aliado del imperio mexica³². Además, esta infraestructura posibilitó su articulación como región al interior, pues distintas poblaciones desde la sierra y hasta la llanura, tuvieron que anudarse al sistema de riego en una nueva e interdependientes organizaciones sociales para su debido funcionamiento (Wolf y Palerm, 1955).

A la llegada de los colonizadores el distrito texcocano mantendría su importancia productiva, pero ahora como centro de cría de ovejas para la producción de lana, mientras que el maíz dio paso al trigo como principal cultivo de la región.³³ En este periodo se dio el acaparamiento de tierras y privilegios derivado de la creación de las haciendas y encomiendas en la región, por los que los pueblos originarios fueron gradualmente incorporados a nuevas relaciones de subordinación. La Corona asignó a cada una de las comunidades de indios parcelas familiares donde cultivar (para el caso de los pueblos ribereños, estos además pescaban y recolectaban especies lacustres del lago), pero eventualmente tuvieron que vender su mano de obra en las haciendas cercanas ante el despojo de tierras y las coerciones por parte de éstas.³⁴ Fue así que para inicios del siglo XIX se consolidaron las haciendas de la región³⁵ (Chapingo, La Blanca, el Batán, la Grande, la Chica y Hacienda Ixtapan) de las que hoy día quedan algunos rastros.

Estas circunstancias trajeron un escenario de fuerte movilización frente al reclamo por la recuperación de tierras durante la época revolucionaria a inicios del siglo XX.³⁶

³² Debido a su importancia agrícola, durante el mandato de Nezahualcōyotl, el reino de Texcoco se alió con Tenochtitlan y Tlacopan en una confederación político-militar que ha recibido el nombre de Triple Alianza, una asociación de los principales poderes regionales en el Valle de México durante el postclásico (Carrasco 1996; Gibson, 1979).

³³ Para entonces comenzó un fuerte proceso de deforestación de la sierra, para suministrar madera a las empresas y ciudades españolas en crecimiento. Asimismo, se intensificaría el proceso de erosión, previamente iniciado durante el dominio Acolhua.

³⁴ Los indios fueron sometidos a éstas, ya fuera de manera voluntaria o mediante formas coercitivas. Los hacendados no solo cercaron sus tierras de labor, también restringieron el uso de la infraestructura de riego, obligándolos a negociar con ellos y emplearse en sus haciendas (Birrichaga, 2003).

³⁵ Esto fue posible gracias a la Ley Lerdo, que desamortizó los bienes de la iglesia y de las comunidades en el afán liberal de impulsar la producción agrícola en manos de privados, arrebató las tierras de los pueblos e intensificó el sistema hacendatario en la región, propagando un modelo caciquil. Aunque los pueblos apelaron mostrando títulos primordiales de los reyes españoles que les habían asignado tierras, estos no fueron reconocidos como legítimos para justificar su posesión (Rosas, 2013: 24-25).

³⁶ Elena Mancilla (2008) ha documentado el proceso de irrupción del movimiento zapatista que hubo en la región de Texcoco, principalmente en la sierra. Durante la segunda mitad del siglo XX ocurrieron invasiones y saqueos a las haciendas por parte de grupos de campesinos organizados, así como enfrentamientos contra el ejército carrancista, el cual intentaba parar la lucha por la recuperación de las tierras en la región (Mancilla, 2008).

Como resultado, a lo largo de la década de los años veinte, durante el periodo de la reforma agraria, se les dotaron o restituyeron tierras a los pueblos originarios de la región. En la sierra esto sucedió bajo la forma de propiedad comunal. En la llanura, bajo la figura del ejido, se restituyeron tierras que habían sido acaparadas por algunas haciendas y en mayor medida, se dotaron tierras que la desecación del lago había dejado “libres”. No obstante, este acto de justicia fue incompleto, pues, aunque con tierras, los ejidos de la llanura carecían de apoyos técnicos y de infraestructura para el riego, lo que mantuvo su situación de desventaja y precariedad.

Durante casi todo el siglo XX, en la región se intentaron múltiples programas y proyectos donde participaron tanto el Estado como el capital privado nacional e internacional, con la intención de modernizar la producción agrícola. Iniciativas inclusive sumamente contradictorias, se implementaron con el mismo afán modernizador. Por un lado, encontramos la instalación de la Escuela Nacional de Agricultura (hoy Universidad Autónoma de Chapingo) y el proyecto de las Escuelas Libres de Agricultura en la región, ambos proyectos con una fuerte perspectiva de justicia social y apoyados por el Partido Comunista Mexicano (Carrasco, 2020).³⁷ Por otro lado, durante los años cuarenta y cincuenta, Texcoco se perfilaría como un territorio clave en la consolidación del modelo de industrialización agrícola que impulsó la revolución verde de las clases capitalistas a nivel mundial, con la instalación, en 1966, del Centro Internacional de Mejoramiento del Maíz y el Trigo (CIMMYT).³⁸

³⁷ La primera ELA se fundó en Chiconcuac y llevó el nombre de “Emiliano Zapata”. Posteriormente se fundaron otras escuelas en los alrededores, entre los que destacan dos de los pueblos a la orilla del lago: San Miguel Tocuila y San Salvador Atenco. Algunas notas periodísticas de aquella época dan cuenta de las reuniones que se organizaban en el todavía conocido como “Parque del Contador”, en el pueblo de San Salvador Atenco, donde asistían algunos miembros de Partido Comunista Mexicano para instruir a los campesinos (Cruz-León et al, 2015).

³⁸ En 1941, el gobierno mexicano se aproximó a la Fundación Rockefeller para solicitar asistencia técnica para completar la revolución agrícola iniciada en México durante la década de 1920. En respuesta, científicos agrícolas estadounidenses realizaron un informe del estado de la agricultura en el país y redactaron el Proyecto Agrícola Mexicano (PAM), un plan de acción para la modernización de la agricultura en México enfocado a incrementar la productividad del campo mediante innovaciones científicas y tecnológicas, bajo pretexto de cumplir con las necesidades alimentarias de su creciente población. En 1943, como parte del PAM se inauguró la Oficina de Estudios Especiales en Texcoco, la cual contaba con el apoyo económico de la Secretaría de Agricultura y Fomento y de la Fundación Rockefeller. Esta colaboración culminó con la creación del CIMMYT en 1966, el cual hace parte de un conglomerado de centros de estudios con presencia alrededor del mundo, con la intención de mejorar la eficiencia productiva de las regiones subdesarrolladas (Kent-Carrasco, 2020).

Si bien durante la mitad del siglo pasado, se territorializó aquí, a manera de instituciones de ciencias agrícolas, tanto el espíritu de la modernización del campo mexicano iniciado con la reforma agraria, como el espíritu de la optimización y eficiencia tecnológicas en la producción de alimentos a nivel mundial. Finalmente, los pequeños productores de la región no se verían beneficiados a largo plazo de estas diversas iniciativas. Mientras los ejidatarios de la costa, cada vez con menos apoyo del Estado, seguían esforzándose por convertir en tierras cultivables los suelos salinos con los que fueron dotados. Por otro lado, se fortalecían los vínculos del Estado con el capital privado. Lo anterior fue sentando las bases para que el proyecto modernizador que a nivel nacional abrevó en el llamado "milagro mexicano" o "milagro agrícola" (1946-1965)³⁹; aquí se condensara a manera de un milagro lechero.⁴⁰

A finales de los años cincuenta se comenzó a introducir en la región un nuevo paquete tecnológico vinculado a la ganadería, configurando a la región como parte del cinturón lácteo de la ciudad, la que se encontraba en un intenso crecimiento.⁴¹ Ranchos lecheros comienzan a proliferar en toda la zona oriente del Valle de México.⁴² Éstos se vieron favorecidos directamente por los subsidios estatales y la apertura de pozos para el riego (Lane-Rodríguez, 1994: 162), mientras que los pequeños productores, aunque favorecidos también en este periodo, lo hicieron en condiciones de suma desventaja. Cuando no se emplearon como peones en los ranchos, fue posible ser beneficiario de algún proyecto gubernamental y agregar la cría de unas 15-25 cabezas de ganado bovino a las múltiples actividades que para entonces sostenían la economía familiar. Los pequeños productores también se articularon a la bonanza lechera de otra

³⁹ Periodo llamado así porque el producto interno bruto agrícola nacional creció a una tasa anual de 6.1% (Reis, 2019). La política agraria de la época consistía en apoyar el consumo interno y crear condiciones favorables para la industria nacional mediante la protección comercial y los subsidios para insumos y créditos, servicios de extensión y, sobre todo, un sistema de precios garantizados. Dicho modelo estuvo fundamentado en el compromiso histórico entre la clase empresarial y política, bajo el régimen del PRI.

⁴⁰ Esto ocurrió en el marco del proceso denominado como "ganaderización de la agricultura mexicana" que supuso el cambio de actividades agrícolas por ganaderas y se concretizó en el año 1966 con el Programa Nacional de Ganadería que impulsó el establecimiento de cuencas lecheras altamente especializadas y de alta tecnología; modernizando las plantas pasteurizadoras, incrementando la frontera de forrajes del país y fomentando en general la actividad ganadera (García, Martínez y Salas, 1998: 35).

⁴¹ Este programa estuvo dirigido principalmente a los terratenientes con vínculos políticos afianzados en las estructuras de gobiernos locales y federales de herencia *prista*.

⁴² En la región texcocana destacan en aquella época los ranchos de Santa Úrsula, La Palma, El Xalapango, El Xolache, La Pría, Granja La Castilla, Establo México, Santa Rosa, Santa Mónica y la Monera.

manera. Si las tierras con las que fueron dotados y los trabajos de fertilización y lavado que habían invertido en ellas no fueron suficientes para recuperar los suelos salobres y así lograr una producción importante de maíz para consumo humano. En todo caso, lo que sí posibilitó fue la siembra de forraje para ganado: alfalfa, avena, cebada y maíz. La cosecha de estos productos era usada para su propio ganado, vendida a vecinos y hasta a los mismos ranchos lecheros.

En este contexto cobra relevancia la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (Conasupo), un programa estatal instaurado en 1969 que controlaba el comercio del forraje y leche en esta región. La Conasupo y, paradójicamente, las relaciones clientelares establecidas a partir de ésta⁴³, mantuvieron cierta estabilidad económica de la población texcocana y los pequeños productores durante buena parte de los años setenta y ochenta, comprando leche y forraje a través de intermediarios a los productores de unidades familiares y garantizando así su venta y los precios. Con todo y las condiciones de desventaja en las que se articularon al milagro lechero, hoy día los habitantes de los pueblos a la orilla del lago ubican a este periodo como uno de cierta estabilidad y en el que todavía podían obtener ingresos significativos del campo.

De forma paralela al milagro lechero, en la región de la llanura texcocana la industria iba tomando importancia como fuente de riqueza y trabajo (Pérez-Lizaur, 1975). La población comenzó a emplearse en algunos de los centros industriales emergentes de aquella época, como San Cristóbal y Santa Clara, así como en planta de producción de sosa caustica que se instauró en los terrenos del Lago de Texcoco, todo ello al norte del lago, en el municipio de Ecatepec. Durante la década de los setenta y los ochenta fue cada vez más común la movilización cotidiana o semanal de los habitantes texcocanos hacia los centros urbanos e industriales donde se emplearon. No obstante,

⁴³ Este periodo inauguró las relaciones clientelares entre los gobiernos estatal, municipal y federal con los ejidos. En términos generales, lo que sucedió en el Estado de México fue que el gobernador comenzó a establecer un trato directo con los líderes ejidales que actuaban como mediadores entre los productores ejidales y los programas gubernamentales que llegaba a sus comunidades, incidiendo muchas veces en las decisiones ejidales sobre sus representantes (Torrez-Mazuera, 2012: 65).

los trabajos de albañiles, obreros, lavanderas, etcétera, se complementaban todavía con la producción agrícola o ganadera.

A principio de la década de los noventa, el contexto de ajustes estructurales en el ámbito mundial y nacional que se vinculan con la apertura comercial de México y su integración a los tratados de libre comercio trajo transformaciones considerables. Las importaciones de una fórmula láctea de menor calidad que la leche, pero también de menor costo, por parte del Estado mexicano a través de la empresa paraestatal Liconsa (Leche Industrializada Conasupo) fueron dejando fuera de la competencia a los pequeños productores de leche del país; esto desarticuló la economía lechera que se había configurado en Texcoco. De tal forma, para muchos de los habitantes de la ribera, Liconsa fue el rostro de una nueva época: la de la entrada del neoliberalismo o, en sus propios términos: “ahí fue cuando ahora sí se perdió el campo”. Hoy día, de aquel milagro lechero quedan en la región sólo escombros, los que sobreviven han mermado su producción (aproximadamente con 9 mil cabezas de ganado); y algunos establos familiares sobreviven con entre 10 y 12 cabezas de ganado, produciendo quesos, yogurt y leche para un comercio local muy limitado.

De la misma forma que sucedió con la leche, otros productos e industrias nacionales fueron desplazados a partir del abaratamiento de los materiales que comienzan a ser importados; lo que derivó en las crisis de varias industrias nacionales. Este contexto llevó al cierre o a la reducción de personal de las empresas donde se habían empleado los pobladores de la región texcocana al norte.⁴⁴ Algunos de estos desempleados

⁴⁴ La empresa paraestatal Sosa Texcoco A.C es un caso paradigmático en este contexto, pues con la liberalización comercial se comenzó a producir carbonato de sodio de forma sintética, conocida como sosa electrolítica. Ésta era mucho más barata y eficiente para los procesos industriales que la sosa de fuentes naturales que procesaba la paraestatal y al no poder competir en costos (aunado a otros problemas de corrupción) la empresa cerró su planta en el año de 1993 (Bucay, 2001). Este caso es importante no sólo porque da cuenta de las transformaciones económicas de la región, sino también de cómo éstas se engarzaron eventualmente con la configuración política de la región. Tras declararse en quiebra, el sindicato de trabajadores inició una huelga que duraría 74 meses. Aunque de ésta resultarían parcialmente vencedores, pues solo recibieron el 60% de lo que les correspondía por el pago del finiquito, el 12 de diciembre de 1999 el periódico La Jornada publicaba: “Ayer terminó la huelga más antigua a nivel federal y uno de los movimientos obreros más combativos de la década” (La Jornada, 1999). Este movimiento sería simiente importante para el proceso organizativo que dos años después se iniciaría contra la construcción de la terminal aérea en la región.

intentaron retomar el trabajo en el campo, pero inclusive muchos quienes lo lograron, tuvieron que insertarse paralelamente en el sector informal del trabajo.

Durante la misma década de los noventa, el mercado de ropa de Chiconcuac⁴⁵, un pueblo de la llanura con tradición textil se convirtió en una importante fuente de trabajo informal para esta población. A diferencia de la producción lechera y la industria química, el mercado de ropa de Chiconcuac recibió un ímpetu gracias a la liberación comercial y la incorporación de tela hecha a base de fibra sintética (Zamora, 2005). Ahora las prendas que se elaboran en Chiconcuac se producen masivamente y de forma estandarizada en talleres de maquila donde mujeres y hombres de todas las edades y de toda la región texcocana, acuden muy a menudo en busca de trabajos en la confección y corte de prendas. Aun cuando el trabajo en la maquila se caracteriza por su informalidad, precariedad y eventualidad, hasta la fecha es un lugar bastante socorrido ante la falta de oportunidades de empleo en la región.

La inauguración de la autopista Peñón-Texcoco en 1994 contribuyó también a la configuración de la región de cara a esta nueva época. Con este camino que atravesó el lecho del lago, se disminuyó el tiempo de traslado hacía el centro de la Ciudad de México. Fue así como la población texcocana comenzó a viajar diariamente a México como parte de su rutina diaria, ya no solo para trabajar sino ahora también para estudiar, pues muchos ejidatarios invirtieron en la formación profesional de sus hijos, con la esperanza de modernizar o mejorar la situación familiar.

En este contexto, lo que sucedió con la mayoría de los pequeños productores agrícolas hacía finales de los noventa fue que ya no tenían ni fábrica, ni tierra, ni lago para sobrevivir. Habían apostado casi todo a la prosperidad de la industria de la periferia norte de la ciudad y en este contexto, algunas familias comenzaron a vender de a poco y de manera discrecional, pedazos de sus tierras ejidales para ir solventando gastos

⁴⁵ Chiconcuac comenzó a ser un importante centro de producción textil a la llegada de los españoles, la fama por su producción artesanal de tejidos de lana que sostuvo su economía se mantuvo todavía hasta poco antes de la llegada de los sintéticos (ver Zamora 2005 por un estudio detallado de esta historia).

corrientes y emergencias. Estas circunstancias fueron aprovechadas por las familias precarizadas de los márgenes de la metrópoli, que no tenían vivienda propia y comenzaron a comprar estos lotes.⁴⁶ Por otro lado, muchos ejidatarios, si bien no habían vendido sus parcelas, sí las repartieron entre sus familiares. De tal forma, junto a los nuevos vecindados foráneos que adquirieron tierras, se comenzaron a construir casas de las familias originarias ahora en el ejido.

Aunque ya iniciado el mercado de tierras ejidales en la región, la reforma al artículo 27 constitucional en el año de 1992 vendría a intensificar y complejizar dicho contexto. El Programa de Certificación de Derechos Ejidales (PROCEDE) que acompañó dicha reforma y que tuvo lugar en los ejidos de la ribera desde el año 1997 (Cuevas, 2017), contribuyó a una pérdida del sentido social de la tierra. La certificación fue dando lugar a la idea, entre algunos ejidatarios, de que la parcela ejidal es un bien individual sobre el cual el ejidatario tiene total y perpetua posesión (Torres, 2015), lo que posibilitó hablar de "hacer negocio" o especular con ellas de manera cada vez más abierta.

Paralelamente, la tendencia creciente de convertir el suelo de uso agropecuario a habitacional propició que los antiguos ranchos lecheros, con tierras bajo el régimen de propiedad privada, fueran utilizados para la construcción de proyectos habitacionales de interés social. En años más recientes, debido a la disposición del gobierno municipal de Texcoco de no autorizar la construcción de más unidades habitacionales, pero continuando con el proceso de terciarización y urbanización de la región, en los terrenos de estos antiguos ranchos se han construido grandes plazas comerciales y bodegas de almacenamiento (Cruz-León, 2015). Uno de estos ranchos lecheros se ha convertido ahora en el Parque Industrial Aeropuerto.

⁴⁶ Este contexto, aunado a procesos de "invasiones" de tierras organizadas por el movimiento social "Antorcha Campesina", provocó que de a poco fueran surgiendo múltiples colonias "informales" en los ejidos de estos pueblos, antes territorio inundado por el lago. Estas se consideran colonias informales por estar establecidas en suelo de uso agrícola y, por lo tanto, no poder ser reconocidas como asentamientos urbanos ante el municipio. De ahí que carecen de servicios públicos como luz, agua potable, recolección de basura, pavimentación y drenaje; servicios que la población negocia a través de relaciones políticas clientelares. Todo esto ocasiona frecuentes y serios problemas sociales, no solo con autoridades locales y municipales, sino con los mismos pobladores "nativos" de los pueblos, con quienes se disputan los servicios como el agua potable.

En medio de esta tendencia a la urbanización y contrariedades legales se enmarcó un momento clave más reciente en este entramado de historias. El 22 de octubre de 2001 el gobierno federal publicó los decretos por los que se expropiaban las tierras de trece ejidos pertenecientes a los municipios de Texcoco, Atenco y Chimalhuacán. Bajo el argumento de la "utilidad pública" de la construcción de un aeropuerto, se buscaba expropiar 5.400 hectáreas de propiedad social.⁴⁷ El metro cuadrado de tierra de temporal se valoró en 7.20 MXN, y la de riego en 25 MXN;⁴⁸ precios sumamente bajos, a consideración de los ejidatarios afectados y que el gobierno justificó por la baja productividad agrícola de la tierra (Alfaro, Guiza y Vizcarra, 2011).

Junto a estas cifras y el hecho de que ni la población ni las asambleas de los ejidos fueron consultadas previa y debidamente, esto provocó una importante movilización social en toda la región, a la que se sumaron inclusive localidades y ejidos que no eran directamente afectados por las expropiaciones. De esta movilización social emergió el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), un movimiento de resistencia que comenzó una lucha judicial y también de reconocimiento público por medio de un amplio repertorio de estrategias como marchas, mítines, recursos simbólicos, cierre de avenidas, comunicados y la vinculación con otros movimientos sociales (Kuri, 2010). A finales del año 2002, parecía que las estrategias de resistencia del FPDT habían tenido éxito; los decretos expropiatorios fueron cancelados.

Sin embargo, mientras que el FPDT se posicionaba como referente y aliado estratégico de otras luchas sociales a nivel nacional, también se enfrentaba al hostigamiento constante por parte de algunos agentes del Estado impulsores del proyecto aeroportuario, que posicionaron al movimiento opositor como enemigo. Este proceso abrevaría en un operativo policial realizado en mayo de 2006 por parte de los tres niveles de gobierno en el centro del pueblo de San Salvador Atenco, con el claro

⁴⁷Además, se pretendía utilizar los terrenos federales del Lago de Texcoco, sumando aproximadamente 10 mil hectáreas en total para la construcción del aeropuerto (Gobierno del Estado de México, 2001).

⁴⁸ La Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, estableció los valores por hectárea de tierra expropiada. Por la superficie total se pagaría 534 millones 374 mil 391 pesos, que serían entregados a 4 375 ejidatarios.

objetivo de reprimir al FPDT. Como resultado de esta represión ocurrida bajo el mandato de Enrique Peña Nieto como gobernador del Estado de México, hubo muertos, violaciones sexuales, torturas, detenciones arbitrarias y sentencias de más de cien años contra los dirigentes del movimiento; además de una gran cantidad de personas atemorizadas, desmoralizadas y un fuerte proceso de criminalización hacía todo tipo de protesta social en la región. Esto también tuvo consecuencias al interior de las poblaciones ribereñas. La represión dejaría rencores, culpas y rencillas al interior de asambleas ejidales, de instancias organizativas tradicionales e inclusive de las propias familias. Además, el hecho de que Enrique Peña Nieto continuara su gestión como gobernador, luego de que algunas de las secuelas legales del operativo llegaron a instancias internacionales como la Corte Interamericana de Derechos Humanos; propició un ambiente de miedo entre la población que comenzó a deslindarse del FPDT (Cuevas, 2017).⁴⁹

En contraste, los años posteriores a la represión fueron especialmente favorables para el acaparamiento de tierras por parte del Estado. A través de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) el gobierno federal adquirió 1600 hectáreas de tierras ejidales entre los años 2008 y 2010, para la puesta en marcha de un supuesto proyecto ecológico que buscaba recuperar la vocación lacustre de la zona. En esta coincidencia temporal queda clara la ventaja que representó para los impulsores del aeropuerto, el debilitamiento de la organización comunitaria a partir de la represión y cómo la criminalización de la protesta fue legitimando a su vez el proyecto aeroportuario que se reactivaría en el año 2014, cuando Peña Nieto ya era presidente de la República.

En este segundo intento, el proyecto aeroportuario se planteó ya no solo como la única posibilidad de hacer productivas las tierras del antiguo lago y traer desarrollo a la región, sino inclusive como la única opción para lograr la paz en este lugar. Según el discurso de sus promotores, el NAICM sería una alternativa para crear un futuro no

⁴⁹ Pero no solo por miedo o resignación se fue debilitando o abandonando la organización, para entonces, había otras urgencias que atender. La lucha del FPDT tuvo que ceder gran parte de sus esfuerzos hacía la exigencia de justicia por las múltiples violaciones a los derechos humanos ocurridos durante la represión y por la recuperación de la libertad de sus presos y perseguidos políticos.

solo para esta región “vulnerable”, sino para toda la nación. Así se fue construyendo este proyecto como uno de los más emblemáticos en la historia del país y como una de las infraestructuras más modernas en el mundo. Se logró su financiamiento tanto por capital privado como público y las primeras obras de construcción comenzaron en el año 2015, en un terreno de propiedad federal de aproximadamente 4,431 hectáreas ubicadas en el traspatio de los pueblos ribereños.

Para entonces la resistencia a la construcción del NAICM continuó por parte del FPDT y también emergieron otros actores opositores.⁵⁰ Las estrategias de resistencia entre los años 2014-2018 fueron múltiples y diversas.⁵¹ Incluyeron desde protestas en las calles hasta el uso de estrategias jurídicas.⁵² En la medida en que procesos destructivos más allá del polígono de la obra, comenzaron a afectar a más poblaciones y ecologías⁵³, el movimiento opositor se ampliaría, incorporando la estrategia mediática y el uso de redes sociales digitales como la principal estrategia de la movilización.

No obstante, sería, sobre todo, gracias a la coyuntura política de las elecciones presidenciales de julio de 2018, que los reclamos en contra de la obra tendrían mayor resonancia. Meses antes de las elecciones, la cancelación del proyecto aeroportuario se convirtió en promesa de campaña de Andrés Manuel López Obrador, el candidato a la presidencia del principal partido opositor del gobierno de Peña Nieto y su partido (PRI), y quien finalmente resultó electo presidente. Aun sin asumir el cargo, López Obrador orquestó una consulta ciudadana sobre la continuidad del proyecto. Ésta fue

⁵⁰ Como la Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México en Defensa de la Tierra, el Agua y su Cultura (CPOOEM), un movimiento derivado de antiguos participantes del FPDT y la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, una asociación de académicos que rebatieron el proyecto.

⁵¹ El caso del NAICM y sus obras asociadas se expusieron ante el Tribunal Latinoamericano del Agua, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2 ejes del Tribunal Permanente de los Pueblos y el Congreso Nacional Indígena. Las organizaciones opositoras participaron en diversos foros, coloquios, talleres, conferencias, mítines. Recibieron apoyo de investigadores de universidades mexicanas e hicieron alianzas con organizaciones y pueblos que se enfrentaban también a otros megaproyectos tanto a nivel nacional como internacional, con quienes eventualmente crearon frentes de lucha.

⁵² El FPDT se amparó bajo los principios del artículo 2º de la Constitución Mexicana y del Convenio 169 OIT, ambos referidos a los derechos de los pueblos indígenas a ser consultados sobre proyectos de desarrollo en sus territorios (Ver Pineda, 2018).

⁵³ Fue principalmente la actividad minera para la obtención de los materiales pétreos necesarios para las obras del aeropuerto, lo que generó fuertes impactos socioambientales en la zona alta de la región, provocando protestas e inclusive litigios judiciales.

realizada en octubre del mismo año y, en medio de muchas críticas, los resultados de la consulta avalaron la decisión de cancelar el NAICM. Fue así como las ruinas de un futuro prometedor se encuentran hoy en el traspatio de los pueblos ribereños.

De este breve recorrido histórico es posible concluir que el pasado y el futuro habitan en simultaneidad el “aquí y ahora” de los pueblos a la orilla del lago, en la medida en que están articulados a la idea de un progreso que, paradójicamente, no cierra, no se concreta en ninguna de estas temporalidades. Los sujetos, los funcionarios del gobierno y empresarios dan sentido al mundo en clave de una lógica lineal y progresiva del tiempo. Sin embargo, de hecho, el tiempo se habita de maneras superpuestas y escurridizas. La gente habla de progreso, de desarrollo, pero lo que en la vida acontece es la ambivalencia, la confusión de los tiempos y los valores morales proyectados en ellos: la tensión cotidiana entre entre anhelar la modernidad, pero no pactar con ella si ésta arremete contra sus “tradiciones”.

La paradoja del tiempo lineal y progresivo que se habilita en las subjetividades de las personas es que al mismo tiempo que a la vida se le da sentido en términos del progreso, de *lo que se podría o debería llegar a ser*, también se insiste en reconocer *lo que se fue, lo que se perdió, lo que se ha destruido, o lo que ya no suele ser como antes*. Al igual que reflexionó Walter Benjamin en la cita con la que abrí este preludio, sobre el “ángel de la historia” que mira hacía atrás, espantado el desastre acaecido; para la población ribereña el pasado está también ante sus ojos. Un pasado que ya fue afectado por las promesas del progreso, y de las cuales, lo único que ha quedado son los escombros que se amontonan a sus pies.

CAPÍTULO 1. LOS ESCOMBROS DEL LAGO AUSENTE

En el año 2018 mantuve una conversación con Joaquín sobre el tema de la venta de tierras ejidales para la construcción de un tramo carretero que atravesaba varios de los ejidos de la costa chica, con el fin de conectar el NAICM con otras vías de acceso. Este hombre de 84 años había sido parte del consejo de vigilancia de su ejido durante los años clave en que se dio la transacción de la propiedad de estas tierras que ahora estaban en disputa. De ahí mi interés en platicar con él. Sin embargo, con un *tepestate* sobre la mesa, memorias sobre “la laguna”, y un poco de frustración de mi parte, fue como terminó nuestra conversación.

El *tepestate* es un artefacto sencillo, pero con mucho significado para Joaquín; un recipiente tallado en madera, de unos 40 cm de largo por 20 cm de ancho y con una cavidad hueca en su interior, lo que lo hace muy parecido a una pequeña canoa. Según me narró Joaquín, éste era utilizado para atrapar, transportar y lavar los pescaditos de “las orillas de la laguna”. El *tepestate* que Joaquín me mostró perteneció a su madre, quién luego se lo dio a su esposa como “regalo de bodas”. Joaquín me explicó el motivo del regalo: “era de lo que un matrimonio debía tener en casa, puesto que vivíamos del lago en esos años”.

Mientras que Joaquín me narraba sobre aquellos años en que “se vivía del lago”, recuerdo que yo intentaba escucharle y al mismo tiempo reconducir la conversación al tema que me había llevado hasta ahí; el que, según mi perspectiva, era el tema importante: el conflicto por el aeropuerto. Mis intentos fueron en vano, una y otra vez Joaquín insistía en este “pasado”. Sin embargo, esta no fue ni sería la única vez que yo, etnógrafa impaciente, terminaba con una sensación de frustración, al no poder reorientar hacia el aeropuerto aquel que ya se había vuelto un tema recurrente en mis entrevistas con la población más longeva.

Con la misma mezcla de nostalgia y orgullo que movió a Joaquín, muchos otros ex laguneros y laguneras me describieron técnicas de recolección, de caza y pesca, así como las herramientas y utensilios que eran usadas para ello. Algunos más también

se animaron a buscar en sus almacenes o graneros domésticos. Margarito, de 74 años, me mostró una vieja fisga: un palo largo y delgado de madera con una fina punta de metal que servía para cazar ranas. Rosa, de 79 años, me mostró el “tepetate” en donde molía, junto a su madre, los pescaditos y los granos de maíz con el que preparaban los “tamalitos de pescado” que vendían en el mercado de la Merced; y en esa roca volcánica molían también “el famoso mosco del lago: el ahuatele”.

Después de un tiempo hice a un lado mi impaciencia y decidí dejarme interpelar por esto que se había vuelto un patrón: ¿qué me querían decir? En esta pausa, me daría cuenta de que Joaquín no me había mostrado aquel *tepestate* en vano. Durante aquella entrevista no lo entendí, pero para estos viejos pobladores de la costa chica, el pasado habla más que el presente mismo para entender las tensiones, los sentidos y los posicionamientos más recientes con relación al territorio que habitan y al conflicto del que eran parte.

Esos objetos cargados de historia y que fueron acompañados de las memorias orgullosas o nostálgicas de mis interlocutores, son parte de la constelación de escombros de aquel pasado lacustre que continúa afectando el presente. Una materialidad espectral que no solo se encuentra “hasta allá”, en la zona donde actualmente los escombros de un aeropuerto inconcluso yacen sobre otros escombros, los del lago. Sino que el cuerpo de agua ausente cobra presencia igualmente en los patios traseros y graneros de las casas de los antiguos laguneros, y en sus memorias. El tiempo cuando “se vivía de la laguna”, sigue teniendo efectos en la actualidad, no sólo en lo emotivo, también esto explica posicionamientos políticos.

De tal forma, el arrinconado de estos objetos y la posterior invitación que me hicieron a desempolvarlos, puede ser leída como una analogía de la forma en que los recuerdos de la destrucción del lago y sus implicaciones han sido secuestrados por las narrativas presentistas a partir de las cuales suele entenderse el conflicto aeroportuario. Entre los años 2018 y 2019, justamente cuando llevaba a cabo mi trabajo de campo entre los pueblos ribereños y al mismo tiempo que la polémica en torno a la construcción del NAICM se intensificaba, estas memorias que entran al lago y a estas poblaciones,

desde tiempos anteriores al NAICM, no figuraban como protagónicas y si lo hacían, estaban purgadas de toda tensión. No obstante, lo que encontré en campo es que estas memorias eran traídas al presente por estos pobladores longevos, muchas veces de maneras contradictorias y ambivalentes, para explicar las condiciones actuales de destrucción y violencia sobre el territorio que habitan.

De tal manera, este capítulo surge de una necesidad por dar protagonismo al pasado lacustre de la región que se me reveló como cardinal durante el trabajo de investigación en campo. Pero, más que un descubrimiento, esto fue una enseñanza aprendida en la interlocución con la población de mayor edad. En ese sentido, es importante apuntar aquí que, si bien entiendo a la memoria en términos generales como “la práctica social de ‘traer el pasado al presente’” (Ramos, 2011: 132), esta no es una práctica neutral, sino una totalmente política que, como apunta Ana Ramos, está definida por la arena en la que se disputan los recuerdos, las memorias, y las ubicaciones y formas particulares de experimentar la dominación y/o subordinación.

Asimismo, aunque mi etnografía se fortaleció con las memorias de los pobladores de mayor edad, mi trabajo etnográfico no se circunscribió a una recopilación de hechos del pasado. Más bien, parafraseando a Jimeno (2006), podría decir que me hice partícipe del proceso por el cual se le dio sentido al presente. En otras palabras, la misma indagación que realicé en torno al conflicto por el NAICM contribuyó a activar las evocaciones del lago, a enmarcarlo en determinados referentes culturales y a incentivar la apertura a la comunicación de las experiencias de vida asociadas al pasado lacustre.

De tal manera, este capítulo tiene como objetivo mostrar la fuerza generadora de la ausencia (Rozental, 2016), es decir, cómo la no presencia del cuerpo de agua motiva narrativas y practicas presentes que hacen del lago un participante pleno de la vida social, es decir, con capacidad afectiva. A lo largo de este capítulo mostraré cómo el cuerpo de agua ausente está presente de forma sensorial, emocional e ideacional para las personas de estos pueblos, y se articula o materializa de diversas formas a través

de materiales, inundaciones, grietas, patos, narrativas, representaciones de experiencias pasadas o inclusive visualizaciones de escenarios futuros.

Esto es posible porque el lago es un nudo central en la historia de los pueblos ribereños. Su historia está entretrejida, material y simbólicamente, con el cuerpo de agua ahora ausente. Como Mario Rufer (2014) lo ha planteado para el caso de la comarca lagunera al norte de México, aquí también hay un paisaje-origen asociado a un cuerpo de agua ausente que aglutina experiencias y sentidos de vida. No obstante, los sentidos sobre este paisaje-origen están siempre en disputa, jugándose allí conocimientos, prácticas, recuerdos, expectativas e intereses que se intensifican de formas ambivalentes en determinadas coyunturas.

1.1 La presencia de un cuerpo de agua ausente

¿Dónde está el lago?

[...] los nopales son diferentes, los nopales de aquí. [...] Este te lo llevas a tu casa, lo pones en una cubetita y crece porque tiene su raíz [...] Lo siembras entonces, para que les digas a todos que son nopales del Lago de Texcoco, porque esto ya se llama el lago y si vamos más hasta allá, allá cuando vas llegando, te llega un olor a mar, porque huele a sal todavía [...] (Entrevista a Romana Torres, San Miguel Tocuila, 15-04-2018).

Esas fueron algunas de las palabras que acompañaron mi primer viaje al “lago”, en la primavera del 2018, cuando luego de varias semanas de insistencia, conseguí que la señora Romana me llevara “hasta allá”. Yo sabía de la existencia de algunos cuerpos de agua en aquella zona y, además, casi a diario transitaba por la autopista Vía Lago, que conecta el municipio de Texcoco con la Ciudad de México y que es conocida así porque justamente cruza el territorio del Lago. Sin embargo, más allá de los señalamientos que a lo largo de la autopista anuncian: “Zona Federal Lago de Texcoco”, hasta entonces no había podido ver un cuerpo de agua que me indicará que estaba ante él.

Desde que conocí a la señora Romana, llamaban mi atención sus referencias constantes a una zona del ejido de Tocuila conocido como “el lago” o “la laguna”; me

contaba que ella por allá tenía una parcela, que recientemente, “allá”, un día se hundieron en los suelos pantanosos, que “hasta allá” aún llegaban los patos, que “hasta allá” aún “olía a mar”...Con esas evocaciones yo había fabricado una imagen en mi cabeza sobre ese lugar y definitivamente, en esa imagen había un cuerpo de agua lo suficientemente grande para ser llamado “lago”.

Aquel día de primavera, cruzamos en auto todo el pueblo desde la casa de Romana, que está en el centro. Continuamos por sus orillas, donde algunas casas se mezclan con parcelas y recientemente habían establecido una estación de almacenamiento de gas licuado en un lugar que se conoce localmente como “la alberca”, porque era uno de los tantos “charcos” o cuerpos de agua que se formaban en la época de lluvias décadas atrás.

Posteriormente llegamos a “los ejidos”, en donde saludamos a unos conocidos de Romana que se encontraban cortando avena forrajera en sus parcelas. Después de saludar seguimos nuestro camino, todo el tiempo al lado del ya encementado río Texcoco, que baja desde la sierra y anteriormente era una de las corrientes de agua que alimentaban al lago. Romana recuerda insistentemente que era un espacio de agua cristalina donde solía inclusive bañarse cuando era una niña. Hoy día el río atraviesa por la zona urbana más densamente poblada del municipio y en esa época de estiaje llega al ejido de Tocuila apenas como una pobre corriente de agua negra en donde bien puede distinguirse zapatos, ropa, la llanta de algún vehículo o hasta “el cadáver de un caballo llegó una vez”, dice Romana. De manera contrastante, mientras la muerte predomina de un lado del camino, por el otro continúan algunas parcelas verdes de cultivo de forraje y otras en las que la tierra estaba preparándose para la siembra de temporal de maíz.

Llegamos hasta un pozo de riego que Romana me dice es “el del desparramadero” porque junto a él hay un dique que anteriormente tenía la función de controlar la corriente del río antes de que desembocara al lago; ésta era tan abundante que siempre estaba desbordada, por eso aquel lugar recibió dicho nombre entre la población. Más adelante lo único que podía ver alrededor era una planicie ocre que se

extendía por hectáreas. El aire seco y caliente sofocaba. Entonces ya no encontramos más casas, ni personas, ni parcelas verdes, aunque sí los escombros de un sistema de riego bastante deteriorado. Llegadas a este lugar yo no podía dejar de preguntarme: ¿dónde está el lago? y tener una sensación de nostalgia y decadencia. Lo más vital que encontré en medio de lo que después describiría en mi diario de campo como “naturaleza muerta” fue una lechuza parada sobre la rama de una jacaranda que nos miraba fijamente (Ver Ilustración 6).



Ilustración 6. Caminata al Lago, primavera de 2018. Fuente Ariana Mendoza.

Más delante los pastos secos y las espinosas plantas se tornaron más altas y nos obligaron a dejar el vehículo para continuar a pie por medio kilómetro más. En el camino Romana fue “juntando” romeritos, una planta silvestre endémica de los suelos del lago que se suele preparar principalmente en época de cuaresma. También pasamos por unas hileras de nopales de las que el señor Jorge Venegas ya me había platicado antes; las había plantado hace algunos años como una forma de marcar la

pertenencia y la ocupación de su parcela frente a la amenaza latente del despojo de sus tierras con la llegada del NAICM. Aquí fue donde Romana cortó los nopales de la cita con la que inicié este apartado.

Continuamos caminando hasta llegar al punto donde un letrero color blanco anunciaba: “Prepare su cuota”. Una autopista aún sin estrenar⁵⁴ cortaba de tajo aquellos campos. Una lámina de metal separaba los límites de aquella infraestructura y las tierras ejidales. No podíamos continuar, estábamos frente a las nuevas casetas de cobro de aquella vía, custodiadas por una camioneta de la SCT y justo detrás de la vía se alcanzaba a ver un largo y alto muro, reforzado con malla y plegado de lámparas; era la barda perimetral del Nuevo Aeropuerto.



Ilustración 7. El final de la caminata, coartada por una de las infraestructuras carreteras asociadas al NAICM. Fuente: Ariana Mendoza

⁵⁴ Esta vía corresponde al tramo Ecatepec-Peñón de la autopista Teotihuacán-Texcoco que atraviesa los ejidos de cuatro pueblos de la riñera del lago como parte de las obras complementarias del NAICM. Hablaré con más detalle sobre ésta en el capítulo 6.

Ahí Romana levantó con sus manos un pedazo de lo que parecía una costra blanquecina de tierra seca y me dijo que era *tequesquite*⁵⁵, la sal natural de los suelos del lago, usada años atrás localmente para lavarse el cabello y para cocinar. Así, con los escombros del lago en su mano y mirando de frente al muro y camino que marcaban una especie de punto final, una frontera, Romana me anuncia que es oficial, hemos llegado al lago:

[...] eso es todo, misión cumplida, de esto está hecho nuestro terreno ejidal, este es el lago, aquí es el lago y ahora ya los límites de los terrenos con el dichoso aeropuerto. Te digo que allá donde hay tantas luces, es nuestro, no más que a la brava nos lo quitaron. El presidente ejidal vendió, hizo sus tratos chuecos, se llevó buen dinero, porque nosotros no queríamos vender y entonces él lo vendió y por eso está la bronca ¡porque es la laguna de Tocuila! o de Texcoco. Ya no es lo que antes de agua ¡pero es de Tocuila! (Entrevista a Romana Torres, San Miguel Tocuila, Texcoco, 15-04-2018).



Ilustración 8. Tequesquite y romeritos del Lago de Texcoco. Fuente: Ariana Mendoza

⁵⁵ El tequesquite, tequesquite o tequixquitl (del náhuatl *tehtl*, 'piedra'; quixquitl, 'brotante', 'Piedra que sale por sí sola, eflorescente') es una sal mineral natural, utilizada en el centro de México desde tiempos prehispánicos principalmente como sazonador de alimentos. Químicamente es una roca alcalina compuesta principalmente por bicarbonato de sodio y sal común (cloruro de sodio), pero también contiene carbonato de potasio, sulfato de sodio y arcilla. Esta sal se obtiene desde tiempos remotos del lecho del lago de Texcoco cuando sus aguas retrocedían y ahora que éste se encuentra casi totalmente expuesto. Más adelante, en este mismo capítulo retomaré este tema.

Yo había leído sobre la historia de desagüe de aquel terreno. En ese sentido, me extrañaba más que en la narrativa de Romana hubiera una especie de negación de la desecación de la que ellas y sus vecinos nombran como “la laguna” que el paisaje en sí mismo. Es decir, llamaba sumamente mi atención la tenacidad entre la población en nombrar aquello que parecía estar ausente.

No era solo Romana. A simple vista ya no hay lago, sin embargo, los autobuses que salen del oriente de la Ciudad de México hacia Texcoco tienen letreros que anuncian: “Texcoco por Vía Lago”. El transporte público que recorre los pueblos de la llanura de Texcoco y Atenco a través del tramo Lechería-Texcoco, llevan la leyenda: “Transportes Costa Chica”. El letrero vial que sobre la misma carretera da la bienvenida al municipio, anuncia: “Atenco: Lugar en la orilla del agua”.

Si como Spinoza (2000) plantea, los afectos son la capacidad de un cuerpo (ausente o presente) de *ser afectado por* y *poder afectar* a otros cuerpos, podemos entender cómo el lago, como lugar de origen común, tiene un poder afectivo muy particular entre los habitantes ribereños, sobre todo de mayor edad, quienes como Romana vivieron sus infancias y juventudes en aquel paisaje prolífico en el que el agua cristalina se desparramaba en estas tierras. Esa costra del suelo y el lugar de pastos secos son materia afectivamente cargada, evocan relatos que Romana me comparte mientras que a mí todo me resulta confuso. Nuestra disposición hacía este paisaje no es la misma; pues no sólo es un escenario, es un espacio que aglutina tanto materia como experiencias y sentidos de vida que propician la formulación de éste como un lugar común entre los pobladores ribereños, aun cuando los sentidos de ese paisaje no sean compartidos por quienes recién hemos llegado ahí.

Con lo anterior no quiero decir tampoco que los pobladores de estos pueblos hagan una ficción a partir de los escombros de aquel lago. Lo que mostraré en las páginas siguientes es cómo entre estos pueblos todos los caminos y memorias conducen al agua, aun cuando ésta no sea el agua cristalina que corre tal como a menudo solemos imaginarla. Limitados cuerpos de agua llegan a formarse en ésta y otras inmediaciones

de la región, sobre todo en época de lluvias, pero más allá de esto, el agua está presente en muchas otras formas.

Aquí, la materialidad y la afectividad acuosa son vacilantes. Lo que no nos obliga a hacer a un lado la oposición binaria entre presencia y ausencia para pensar, más bien, en la interrelación continua y ambigua entre lo que está y lo que no (Bille et al, 2010). Es decir, aprehender las formas fluidas y muchas veces contradictorias que emergen de la interrelación entre la ausencia y la presencia del lago. Y no precisamente porque esta sea una veta teórica interesante en sí misma, sino porque hacía allá, hacía la ambigüedad y fluidez apuntan los datos etnográficos sobre las temporalidades, espacialidades y representaciones del este lago en los pueblos de su ribera nororiental.

El jaboncillo y las materialidades liminales del cuerpo de agua ausente

Para Tim Ingold, percibir un paisaje implica llevar adelante un acto de rememoración (Ingold, 1993), pero esta rememoración no es tanto una cuestión de buscar una imagen interna, almacenada en la mente, más bien, tiene que ver con vincularse perceptualmente con un ambiente que está impregnado de este pasado (Ingold, 2013). Es decir, que si una deja la mirada ingenua y se propone estar más atenta a los detalles de aquello que es perceptible a los sentidos, a lo material; descubre que es posible experimentar el lago, dar cuenta de su presencia, o más bien, de las huellas y escombros que éste ha dejado aun cuando a veces se declara su extinción.

Qué nos dice sobre la presencia del lago aquellas experiencias cuando se transitan las avenidas y calles cercanas a esta área en automóvil y se puede sentir el inevitable movimiento ondular que provoca transitar estos caminos serpenteantes, semejantes a una especie de acordeón depositado en el suelo, o como si alguien hubiera deslizado la capa de asfalto hasta dejarla corrugada. “[...] es que estos suelos se están moviendo todo el tiempo, no se están quietos” me dice un habitante de Ciudad Lago, en el municipio de Nezahualcóyotl, una colonia acostumbrada a las inundaciones con la llegada de la temporada de lluvias; o cuando se reanuda también el ciclo de grandes

baches que cada año se forman en esta y otras zonas de la ciudad, recordándonos nuestro pasado lacustre.

Qué nos dice sobre la presencia del lago el hecho de que el pueblo de Santa Isabel Ixtapan -el más enclavado al territorio del lago- haya trasladado “desde tiempos remotos” la celebración de su “Fiesta Grande” al 25 de diciembre porque el día original de la celebración a Santa Isabel (2 de julio) coincidía con la época de lluvias, cuando el pueblo solía inundarse con la crecida del lago y en la actualidad continúan las “catastróficas” inundaciones.

Qué nos dicen sobre la presencia del lago las condiciones de la autopista Peñón- Texcoco, la vía recta que atraviesa el vaso del lago partiéndolo en dos, con un asfalto corrugado que está constantemente en reparación. El lago, o más concretamente la materialidad de sus suelos, no se doblega ante el asfalto. Las personas sugieren que esa es la causa de la elevada cuota [\$48 pesos mexicanos en 2019] para transitar por esta vía de tan solo 10 kilómetros: “Sale un ojo de la cara mantener una autopista en un suelo que es como de pantano ¡Imagínese un aeropuerto!” me mencionó en una ocasión un chofer de los autobuses México-Tapo.

En época de lluvias el camellón que separa los dos sentidos de esta autopista se convierte en un corredor de cuerpos de agua donde incluso he llegado a ver aves bañándose. En el año 2018, durante uno de mis tránsitos por ella, presencié un aparatoso accidente vehicular, un automovilista frenó repentinamente para no atropellar a una familia de patos que estaba atravesando esta vía rápida y eso provocó una carambola de autos, algunos que incluso se volcaron. Según me dijeron algunas usuarias del autobús en el que iba, no era la primera vez que ocurría algo así, las temporadas de patos que vienen del norte del continente atraídas por el lago, siguen sucediendo, aunque cada vez en menor cantidad.

Cuando pensamos estos aspectos materiales de la cotidianidad como signos de la historia socio natural de este territorio, cobra sentido que Romana y otros viejos ejidatarios sigan nombrando el lago que a primera vista ya no está para quienes no

compartirnos esta disposición afectiva hacía el lago, informada por experiencias e imágenes pasadas del cuerpo de agua. Y es que, como bien ha sugerido Ingold (2007), las propiedades de los materiales, en este caso del lago, definitivamente no son atributos, más bien, son historias; una madeja de caminos de vida donde convergen el pasado, el presente e incluso el futuro, en medio de un proceso abierto y continuo de relaciones de vida humana y no humana. En este sentido, la materialidad del cuerpo ausente tiene una forma muy particular, la de una fangosidad amorfa llamada localmente como jaboncillo.

“- ¿Conoces el *jaboncillo*?” me preguntaron en múltiples ocasiones los habitantes de los pueblos costeros. “- No, pero pienso que tiene algo que ver con el jabón”, solía contestar ingenuamente las primeras veces. Mi idea no estaba muy alejada de la realidad. El *jaboncillo* es como se denomina localmente a los sedimentos lacustres del suelo del lago que se encuentran más o menos a una profundidad de 80 metros y que tienen una sensación jabonosa (resbaladiza) cuando se humedecen. Sin embargo, la mayoría de las personas siempre se esforzaban demasiado por hacerme saber “bien, bien” qué era el *jaboncillo*. La idea abstracta de un suelo resbaladizo no era suficiente.

La insistencia de estas personas me hacía suponer que aquel era considerado por los pobladores costeros un conocimiento básico que yo debía tener muy bien fundamentado para conocer su territorio; así que yo atendía y tomaba nota de sus explicaciones. Aunque en su esfuerzo por caracterizarlo concienzudamente, en múltiples ocasiones, me confundieron: “Es una tierra blanca, pero bofa, o sea como una piedra, pero no dura”, “parece como si fuera una especie de cal”, “es un lodo”, “es como una esponja, como de piedra, pero piedra bofa”.

Además, muy a menudo los expertos locales de este territorio reforzaban su explicación detallando el lugar que ocupa el *jaboncillo* con relación al perfil del suelo: “Aquí hay como tres capas de la tierra: la que conocemos, el jaboncillo y el tepetate, pero hay más jaboncillo que tepetate [...] Entonces allá en el lago hay arena, hay tierra y hay jaboncillo hasta abajo. Por eso el lago está fangoso” (Entrevista a Francisco P., Santa Isabel Ixtapan, 30-09-2018). Pero fue una de estas tantas definiciones la que

logro hacerme comprender mejor a qué se referían; Doña Antonia, en un lenguaje más sensorial y cautivador, me dijo: “el *jaboncillo* es aquel que está baboso, resbaloso, fangoso, que *te atascas, te hundes*, es la humedad” (entrevista a Antonia R. 86 años, San Miguel Tocuila, 06-06-2018)

Por su parte, la edafología también ha dado cuenta de estos restos del lago. Aunque su forma de caracterizarlo no refleja, a diferencia de la forma de Antonia, el habitar en carne propia de estos suelos; sí hay en esta narrativa científica una sensación histórica de este sustrato físico. Ésta caracteriza al *jaboncillo* como teniendo una propia trayectoria de vida, entremezclada con otros sujetos y materiales:

Gutiérrez (1997) encontró que el *jaboncillo* es un material formado por *amorfos silíceos* en forma de esferas opalinas que, al depositarse, se arreglaron con un empaquetamiento suelto; Iler (1955) por su parte reportó que estos compuestos pueden retener agua hasta 100 veces su peso, lo que significa que cada esfera está rodeada por una capa gruesa de agua; si a esto, además, se le añade su alta superficie específica (475 m² cm⁻¹; Del Valle, 1983), entonces se puede explicar la alta capacidad de retención de humedad de los sedimentos lacustres y lo fuertemente retenida que está a 1500 kPa, lo que evita que [el agua] se pierda fácilmente, pero al mismo tiempo, que la pérdida de humedad sea irreversible (López, et al, 2004: 6).

Como podemos ver, el *jaboncillo*, científicamente hablando, está relacionado a la presencia de la *sílice amorfa*, una sustancia definida así geológicamente porque sus partículas tienen un acomodamiento esponjoso, 90% de su conformación es agua y 10% es sólido, lo que explica sus principales propiedades: alta retención de humedad, alta compresibilidad y capacidad de deformación. Por su parte, Agustín R, originario de San Salvador Atenco, explica a su manera, una muy didáctica, por cierto, estas propiedades: “[...] el *jaboncillo* está hasta adentro [del suelo], como en agua. Es como un jabón. Tú saca un cacho de jabón que estuvo en el agua, ponlo en el sol y ¿qué pasa? Se desintegra de volada ¿no? Eso es el *jaboncillo*”.

La principal propiedad del *jaboncillo* es que es amorfo, de ahí lo complicado que resulta describirlo, aprehenderlo. Pero, al mismo tiempo, su amorfía es su principal fuerza, ésta es generativa de la ambigüedad misma del lago en la actualidad y de las contradicciones mismas de la vida social entre los pueblos a su orilla. No se puede

hablar de los procesos (humanos y no humanos) que acontecen y han acontecido en estas tierras sin hacer referencia a este material, a la fangosidad que afecta andares, a lo resbaladizo de sus suelos.

Para estas personas hablar de lo que provoca el jaboncillo, de sus experiencias vinculadas a él, es esencial para definirlo “bien”. Las propiedades de éste están relacionadas con los hundimientos de las construcciones; los baches y socavones en las calles; los vehículos atascados en el fango, los encharcamientos, los trabajos agrícolas... El *jaboncillo* es un registro material y sensorial de la ausencia del lago: son sus restos. Sin embargo, es relevante no por ser materia objetivamente determinada por la ciencia o solo subjetivamente imaginada por esta población, lo es, más bien, porque es experimentado en la práctica. En ese sentido, el jaboncillo, más que materia o escombros inerte de un lago antiguo, es una historia condensada, una materia con vitalidad, pues es un componente activo e inestable en el devenir de este lugar.

En ese sentido, propongo que lo que está en cuestión al seguir nombrando al lago, es un ensamblaje de materialidades y relaciones sociales que se caracterizan por su ambigüedad y fangosidad. Pero esta “fangosidad” no es fija, sino continuamente variable en relación con distintas temporalidades, subjetividades e inclusive con otros materiales, la propiedad amorfa y la inestabilidad del jaboncillo son procesuales y relacionales (Ingold, 2013). Sin duda, aquel “mar encapsulado” entre sierras que describió Hernán Cortes en sus *Cartas de relación* ya no es más el mismo, pero quedan rastros de ese pasado lacustre que no sólo se manifiestan materialmente sino también subjetiva y relacionamente, en las memorias de algunos de sus más longevos habitantes.

Los últimos laguneros

Durante una actividad de “recuperación de la memoria” con el “grupo de la tercera edad” que es atendido por el DIF⁵⁶ en el pueblo de San Miguel Tocuila, elaboramos con mujeres y hombres de entre 60 y 95 años un dibujo colectivo con elementos significativos sobre el pasado de este pueblo. La pregunta inicial para detonar los recuerdos fue: “¿Cómo era el pueblo en el pasado?” Entre todos los participantes, sentados en semicírculo, se comenzaron a evocar elementos para construir nuestra imagen. Lo primero que las voces sugirieron dibujar fue “un *lagunero* y su *chalupa*⁵⁷”.

Así es como los abuelos rememoran su infancia a la orilla del lago, con la imagen principal de sus padres pescando, recolectando o cazando en la ribera. Esos eran los *laguneros*, “los que trabajaban en el lago y de ahí sacaban para que comieran sus familias. *No se compraba*, todo aquí lo que se comía era de lo que sacaban los puros *laguneros*”, me explica en una entrevista doña Anselma -una ejidataria de 90 años- la primera vez que escuché aquella palabra.

En “la escuelita de la tercera edad”, como les nombran estas personas a estas actividades del DIF, principalmente porque en ella hay quienes están siendo alfabetizadas (principalmente mujeres); es notoria una fragmentación. Pequeños subgrupos se reúnen entre previamente, durante o después de las actividades en clase, muchas veces para criticar o comentar los más recientes chismes sobre los demás. Eran comunes los problemas para lograr la organización al interior de todo el

⁵⁶ Es una instancia local del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia, una institución pública de asistencia social que, según sus propios estatutos, se enfoca en “desarrollar el bienestar de las familias mexicanas a través de programas de atención en coordinación con las políticas de municipios y gobiernos estatales”, entre los que se encuentran el programa de atención a adultos mayores. Para el caso del DIF en el municipio de Texcoco hay un programa de actividades recreativas y de alfabetización destinadas a personas de 60 años en adelante, en cada localidad.

⁵⁷ Una embarcación pequeña, de dos metros de largo y uno de ancho, aproximadamente. Se construían con troncos de los árboles de la serranía texcocana. En el tronco se hacía una cavidad en la que apenas cabía una persona; acostada, cuando se usaba para cazar patos con escopeta; o parada, para pescar con red o con arpón, un instrumento delgado y alargado, comúnmente de madera, con una pinta filosa en un extremo. Las *chalupas*, al ser ligeras y angostas, les permitían “navegar” fácilmente en la ribera del lago, en las zonas fangosas y entre los *tulares*. Eran muy prácticas para los trabajos de la laguna porque éstos implicaban, más que navegar, “andar en el lago”, entre “los charcos” o “el fango”, es decir, no permanecían todo el tiempo en ella, tenían que bajarse frecuentemente, arrastrarla cuando caminaban en las orillas de la laguna, desatorarla de entre los *tulares* y volverse a subir con facilidad.

grupo por esta fragmentación alimentada, muchas veces, por diferencias familiares de larga data y otras veces por desacuerdos personales. No obstante, fue contrastante ver cómo el tema del taller mencionado arriba los llevó a una dinámica poco común.

Aunque no sin desacuerdos, cuando se trató de relatar experiencias de vida vinculadas a la vida lacustre, los abuelos, que en principio comenzaron, como de costumbre, a comentar discrecionalmente entre sus subgrupos, luego comenzaron a deliberar de manera más abierta hasta que aquellos círculos dispersos se tornaron en un semicírculo alrededor de nuestro dibujo colectivo. Este pasado lacustre es una particular forma de producir sentido común entre ellos, a quienes las personas más jóvenes de estos pueblos se refieren como abuelos y abuelas.

Es importante señalar esta predilección en el uso de una categoría de parentesco y no de generación –como ancianos- para nombrar comúnmente a estos habitantes en estos pueblos.⁵⁸ Esto denota las relaciones de proximidad que son reconocidas entre los habitantes originarios. Se asume que hay un pasado común con estos abuelos y abuelas sin que necesariamente éste sea un pasado consanguíneo, y reconocer ese pasado común lleva implícita una marca de respeto.

Como suele pasar en muchas otras sociedades, dicho respeto es generado principalmente por los conocimientos que las personas mayores han adquirido a lo largo de su experiencia de vida. Pero, aquí, tuve la impresión de que esta experiencia de vida respetable está fuertemente marcada por el *ser lagunero* y haber habitado aquella época en que “aquí había vida campesina”, dijo una de las abuelas enfáticamente en aquel taller. Una vida asociada no solo al trabajo agrícola sino también a la laguna. Un pasado que, con nostalgia o a veces también con vergüenza, se piensa como el origen común entre estos pueblos. En ese sentido, podemos decir que los abuelos y abuelas, sus conocimientos y recuerdos, son parte vital de la presencia espectral del lago.

⁵⁸ De aquí que a lo largo de la tesis opte en ocasiones por referirme a los pobladores más longevos como abuelos y abuelas.

Cabe enfatizar que la categoría de “abuelos” no es aplicable a cualquier persona de edad avanzada, es particularmente usada hacia los pobladores de mayor edad que se identifican y son identificados como “nativos” de estos pueblos. Además, son personas que tienen actualmente una edad que ronda entre los 70 y los 100 años, según mis registros de campo, es decir, aquellos quienes nacieron entre los años veinte y cincuenta del siglo pasado. Un dato no menor cuando lo ponemos en contexto.

Estos abuelos fueron los primeros herederos de los ejidos que con la Reforma Agraria lograron la dotación de las tierras ganadas al lago en la década de los años 20 del siglo pasado, es así como a ellos les tocó trabajar en el *lavado* de estos suelos salinos antes de poder comenzar a sembrar en ellos. No sólo eso, el hecho de que hayan heredado las tierras en las que, en algún momento, en lugar de sembrar, pescaron o recolectaron (ya sean ellos mismos o sus padres), implica que a lo largo de su vida han sido testigos del desagüe del lago y, por lo tanto, del ocaso de ese modo de vida ligado fuertemente a la que ellos nombran como “laguna de Texcoco”. De ahí que podamos considerar a estos hombres y mujeres como los *últimos laguneros*.⁵⁹

En conclusión, aunque pudiéramos decir que el lago ya no está más aquí (ni aquellos pescadores o salineros), su presencia se mantiene en parte porque los abuelos continúan relatándolo y dichos relatos alimentan las narrativas de la demás población. El arte de relatar es importante aquí no solo como medio por el que las personas se dan a comprender, sino porque por medio de estos relatos nos invitan a pensar sobre el contexto de (re) producción y las prácticas sociales que dan vida a dichos relatos (Visakovsky, 2016: 36). A continuación, destacaré algunas de las narrativas que durante mi trabajo de campo cobraron gran fuerza, considerando, que el significado

⁵⁹ La forma de llamar a esta población es también en alusión también al trabajo del arqueólogo Jeffrey Parsons (*The last pescadores de Chimalhuacán*, 2006), quien todavía en la década de los noventa dio cuenta de conocimientos y practicas vigentes entre pescadores y salineros de la región de Chimalhuacán, pero que, me atrevo a decir, bien podría extenderse su planteamiento a esta ribera nororiental.

de éstas no es meramente retrospectivo, sino que refleja también el significado de la memoria en el contexto en el que se hace el relato (Veber, 2014:107).

1.2 El ejido como continuidad del lago

La historia de configuración de los ejidos de los pueblos ribereños es un correlato del proceso de desecación del Lago de Texcoco. Los relatos que al respecto escuché de ejidatarios de distintas generaciones, dan cuenta de cómo en la institución del ejido, sus tierras y sus conflictos actuales, pervive el lago, material y simbólicamente. Relatar la dotación del ejido enfatizando su derecho “natural” a este territorio, como sus pobladores originarios, es algo persistente entre estos sujetos.

El reparto agrario

A inicios del siglo XX, dentro de la diversidad de insurgencias populares que emergieron durante el periodo conocido como Revolución Mexicana, las que se suscitaron en la región texcocana hicieron frente a las injusticias acarreadas por el modelo caciquil que había arrebatado tierras y sometido a los pueblos de indios desde la época colonial y que se intensificaron durante el siglo XIX.⁶⁰ Esta lucha por la recuperación y repartición de tierras que anteriormente pertenecían a los pueblos de indios y que fueron arrebatadas por los hacendados, se dio a nivel nacional y

⁶⁰ Si bien la colindancia con el lago hizo de esta llanura texcocana una franja de tierra angosta que no favorecía la distribución dispersa de la población y mucho menos la disponibilidad de tierras “libres” y aptas para sembrar (Pérez Lizaur, 1975). Durante la colonia, los pueblos a la orilla del lago vieron más reducidas las posibilidades de tener extensiones de terreno para la agricultura, ante el acaparamiento de tierras por parte de las haciendas, por un lado, y por la presión de las crecidas del lago en época de lluvias, por otro. Antes de su desecación, éste tuvo sus orillas más allá del borde actual de los pueblos y durante temporadas de lluvias algunos se inundaban por el aumento en el nivel del agua. De ahí la vocación lacustre, más que agrícola, que esta zona ha tenido históricamente. No obstante, la situación se agravaría durante el siglo XIX, pues la Ley Lerdo, que desamortizó los bienes de la iglesia y de las comunidades en el afán liberal de impulsar la producción agrícola en manos de privados, arrebató las pocas tierras disponibles de los pueblos e intensificó el sistema hacendatario en la región, propagando un modelo caciquil. Aunque los pueblos apelaron mostrando títulos primordiales de los reyes españoles que les habían asignado tierras, estos no fueron reconocidos como legítimos para justificar su posesión (Rosas, 2013: 24-25). En este periodo, por tanto, se establecieron y florecieron las haciendas de la región de las que aún hay rastro: Chapingo, La Blanca, el Batán, la Grande, la Chica y Hacienda Ixtapan. Fueron los indios de los pueblos originarios de la ribera los que principalmente fueron sometidos a estas haciendas dado su cercanía a ellas y, consecuentemente, por el cercamiento de sus tierras de labor y la restricción, por parte de los hacendados, del uso de la infraestructura de riego (Birrichaga, 2003).

desembocó en la Ley Agraria de 1915 y la Reforma Agraria de 1917.⁶¹ En ese contexto, y de forma muy temprana a diferencia de lo sucedido en otras regiones del país⁶², se dio el reparto de tierras a los pueblos originarios de la Costa Chica Texcocana, a quienes desde el año 1920 se les comenzaron a restituir tierras de la llanura que habían sido acaparadas por las haciendas de Chapingo, El Batán, La chica, La Grande, San José Acolman y Hacienda Ixtapan.

No obstante, las superficies dotadas a estos pueblos se extendieron en mayor medida hacía el territorio del lago y no hacía el de las haciendas. Se les repartieron las tierras que el cuerpo de agua había “dejado libres” conforme el Estado avanzó en los trabajos de su desagüe, en aras de solucionar el problema de las inundaciones de la ciudad. El ejido, es una continuidad del lago, otros escombros más de éste. Con el reparto de sus tierras salobres el Estado posrevolucionario pretendió, por medio de una incompleta justicia agraria, también resolver el problema de las tolveneras que, a raíz de su desecación, nacían del lecho del lago expuesto, contaminando frecuentemente el ambiente del centro de la ciudad. Este doble propósito (ambiental y agrario) explica la premura de la repartición ejidal en esta región, lo cual, al mismo tiempo, colaboró a ir consolidando la imagen de un Estado todo poderoso, que es lo mismo que autoritario, bondadoso, dependiendo de cómo sea el trato con él; la institución que “da y quita”, como me refirieron algunos interlocutores en campo, usando inclusive la frase muy común de “papá gobierno” para referírsele.

⁶¹ En 1915 se promulgó la primera Ley Agraria mexicana que recogió el aspecto agrario y social de la revolución al desconocer las expropiaciones hechas por la Ley Lerdo de 1856 y pretender regresar a los pueblos originales las tierras que les pertenecían, así como dotar a los que no hubieran tenido tierras previamente. No obstante, aunque la Ley Agraria se promulgo en 1915, no fue sino hasta 1917, cuando ésta ya era parte de la Constitución de 1917 –que rige actualmente-, que comenzó el proceso de Reforma Agraria. Entre otras cosas, esta ley, establecida en el Artículo 27 constitucional, estipuló también cláusulas para que esta tierra perteneciera siempre a las familias de estos pueblos y no les fuera nuevamente arrebatada, lo cual dio forma al contenido social del reparto agrario. No obstante, justamente este tipo de aspectos se han ido desvaneciendo con las más recientes reformas estructurales (Patiño y Espinoza, 2015).

⁶²A nivel nacional se hicieron muy pocas dotaciones de tierra durante los primeros años de la expedición de la Ley Agraria en la Constitución, no fue sino hasta el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) cuando a nivel nacional pueblos y comunidades comenzaron a promover oficialmente el reparto agrario, haciéndose durante ese periodo la mayor repartición de tierras de la historia del país a través de mecanismos que fueron tamizados en el Código Agrario de 1934. De tal forma, en comparación con las dotaciones ejidales hechas a nivel nacional, las dotaciones de tierras y aguas a la mayoría de los ejidos de la región texcocana se realizaron muy tempranamente, a lo principios de la década de los años 20.

Sin embargo, aun con el reparto agrario, la situación de los pueblos, en cuanto a la producción agrícola, no mejoró en gran medida. Mancilla (2008: 184) señala que, en todos los ejidos de la región dotados durante aquella época, aunque tuvieran derechos a la tierra “[...] los apoyos institucionales como créditos, asesoría técnica, obras de infraestructura hidráulica y el mejoramiento de suelos, entre otros, fueron prácticamente nulos”. Además, la situación de los ejidos a la orilla del lago fue especialmente complicada, por las condiciones geofísicas de la tierra que les fue asignada. Lane-Rodríguez (1994:140) ha documentado que “por la restricción geográfica de las aguas superficiales, la tendencia [aquí] fue repartir tierras de temporal en lugar de tierras de riego”. Como bien apuntan ambas historiadoras (Mancilla, 2008 y Lane-Rodríguez, 2004) uno de los factores con más repercusiones en la situación de precariedad desde entonces y que continúa siendo un factor de disputa hasta la actualidad, fue la falta de infraestructura para riego, aun cuando la reforma agraria implicaba la asignación tanto de tierras como de aguas.⁶³

Bajo esas circunstancias, es preciso mencionar que aun con tierras asignadas para la agricultura, gran parte de la población de la Costa chica continuó basando su alimentación e intercambios comerciales en los productos obtenidos de los pequeños y medianos cuerpos de agua que persistían. Era imposible que las familias se volcaran de forma total e inmediata a la producción agrícola. Lo que sucedió de manera relacional al reparto de tierras y la desecación cada vez más intensa del lago fue, más bien, la gradual integración de esta población a la economía de la ciudad. Ya no solo con el intercambio comercial de sus productos lacustres, sino en el sector de la construcción y los servicios. Inclusive en los trabajos de desecación del mismo lago.

El señor Idelfonso Venegas recuerda que, más o menos durante la década de los años treinta, sus hermanos mayores y algunos otros habitantes de estos pueblos, trabajaron

⁶³ Si bien más de la mitad de las 53 comunidades que se asentaban durante este periodo en la región de Texcoco -junto a viejos hacendados y pequeños propietarios- participaron en los sistemas hidráulicos desde el año 1920, fueron principalmente los pueblos de la llanura quienes se vieron más desfavorecidos al respecto. De los pueblos a la orilla del lago, sólo la Magdalena Panoaya, Acuexcomac, San Salvador Atenco y Santa Isabel Ixtapan recibieron dotación de aguas en el reparto agrario (Lane-Rodríguez 1994: 140-143).

en “hacer las zanjas de la laguna para desaguarla”. Según el relato de Idelfonso, sus hermanos contaban que hubo ocasiones que las tolveneras les hacían perder el rumbo estando entre las marejadas de polvo que se levantaban del antiguo lecho del lago, lo que les impedía ver más allá y los hacía dar vueltas sobre el mismo lugar, incluso perder de vista a sus compañeros. Según otros viejos pobladores con los que alguna vez comenté este tema, me compartieron que el gobierno privilegiaba el trabajo de esta población en aquellas obras, por su conocimiento del terreno.



Ilustración 9. Tres hombres, los ingenieros, vestidos de traje y botas observan a una decena de trabajadores manipulando los explosivos para el desazolve del canal en el Lago de Texcoco, 1938. Fuente: Archivo Casasola

Es posible que fuera su cercanía a las obras y sus conocimientos sobre el lugar lo que motivaba a “los ingenieros de la Secretaría de Recursos Hidráulicos” a acudir a los pueblos ribereños en busca de “cuadrillas de trabajadores” para sus obras en el lago, según el relato de Idelfonso. Un trabajo que según el mismo “era mayormente beneficioso que otras labores del campo”. Si la posibilidad de *vivir de la laguna* se reducía cada vez más y la tierra dotada difícilmente podía ser productiva, tienen

sentido que estos antiguos laguneros buscaran cómo sobrevivir, inclusive participando en el mismo proceso de “desaparecer” su paisaje-origen. Un proceso perverso que se sostuvo e intensificó, como mostraré en el capítulo 3, durante la construcción del NAICM. Pero también pudo ser posible que estos laguneros, mientras con su participación en la aceleración del desagüe sostenían a sus familias, también sostuvieran la esperanza de ampliar sus dotaciones ejidales hacía las nuevas tierras “libres” de inundación.

En el contexto del engarce entre el proceso de reparto agrario y el proyecto de desagüe del lago; se fueron creando nuevos ejidos aun después de la primera ola de reparto agrario en la región de la costa. Asimismo, algunos de los primeros ejidos pudieron ampliar su dotación inicial (de 1.6 hectáreas por cabeza de familia), a expensas de las tierras libres de inundación que fueron incrementando durante la década siguiente. Tal fue el caso del ejido de San Isabel Ixtapan y San Miguel Tocuila, que solicitaron la ampliación de su ejido en 1934 y 1935 respectivamente. Asimismo, en 1936 se dotó de tierras a Santa Cruz de Abajo, el último de los ejidos de la costa que se configuró como tal en aquella época (ver Tabla 2).

Tabla 2. Dotaciones y ampliaciones de los ejidos de estudio. Elaboración propia. Fuente: Registro Agrario Nacional (2019). Sistema del Padrón e Historial de Núcleos Agrarios. Disponible en: <https://phina.ran.gob.mx/>

| Nombre del ejido | Año de solicitud de dotación y superficie en Has. | Años de solicitudes de ampliación y superficies ampliadas en Has. | | | |
|----------------------|---|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------|
| | | 1934 | 1945 | 1951 | 1956 |
| Santa Isabel Ixtapan | 1921 (ejecutada en 1921) 498.000000 | (ejecutada en 1935) 597.000000 | (ejecutada en 1945) 500.000000 | (ejecutada en 1953) 127.760000 | 11.240000 |
| Nexquipayac | 1923 (ejecutada en 1924) 490.000000 | 1929 469.370700 | | | |
| Acuescomac | 1923 (ejecutada en 1924) 350.000000 | | | | |
| Atenco | 1920 (ejecutada en 1922) 245.000000 | 1929 1535.000000 | | | |
| Zapotlan | 1929 (ejecutada en 1931) 86.843500 | | | | |
| La Magdalena Panoaya | 1925 (ejecutada en 1925) 400.000000 | 1930 50.000000 | | | |

| | | | | | |
|--|---|---------------------------|--|--|--|
| Tocuila y sus barrios San Felipe y Santa Cruz de Abajo | 1927 (ejecutada en 1927) 450.232000 | 1935 954.000000 | | | |
| Santa Cruz de Abajo | 1936 (ejecutada en 1936) 30.000000 | | | | |

No obstante, aunque podríamos decir que el despojo del cuerpo de agua se compensó con el acceso a otro medio de producción: la tierra; esto no fue del todo así, o al menos no de inmediato. Dada la composición salina de los suelos del lago, tal como quedó después de la retirada de las aguas, la tierra dotada a estos ejidos no fue automáticamente productiva en términos agrícolas. Sólo fue posible comenzar a sembrar después de que ésta pasó por largos procesos de “lavado” y “fertilización” que fueron realizados por los antiguos laguneros.

Los lavados de tierras

Una temática que atraviesa muchas de las narrativas sobre el pasado lacustre tiene que ver con los conocimientos y las habilidades asociadas a la composición y manejo tanto de las aguas poco profundas del lago, como de sus suelos. Principalmente, se destacan aquellas vinculadas a la perforación de pozos para obtener “agua dulce” de su lecho salino y a los *lavados de las tierras* que el lago fue “dejando libres” poco a poco. Marcie Lane (1994:154) documentó hace más de un par de décadas la importancia de estos conocimientos entre la población y el reconocimiento que incluso hacían de ello los ingenieros, técnicos y administradores de Conagua, que en comunicación personal le compartieron que:

En las comunidades locales existen personas especializadas en el manejo hidráulico, los “sabios del agua”, que a través de la tradición conocen el movimiento del agua y las cualidades del terreno, permitiéndoles saber dónde surgirá un manantial, dónde perforar un pozo o donde construir un almacén para mantener el sistema en equilibrio [...]

El señor Eusebio, de 89 años, es probablemente uno de esos “sabios del agua” al que se refiere aquel testimonio. Todavía en 2019, recordaba con algo de detalle los

trabajos que implicaron los *lavados de tierras*, pues aun siendo un niño de once años, el comenzó a participar en estos durante la década de los años cuarenta:

[...] nosotros para poder...decíamos, “para poder lavar la tierra” teníamos que hacer un cuadro, según *nuestra* superficie de terreno que *teníamos* que era una hectárea 79, una hectárea $\frac{3}{4}$ [...] Entonces alrededor de lo que era *nuestra propiedad* que según nos dotaron, se hacían unas zanjas y el bordo de la tierra de la zanja, este... se hacía unas líneas y entonces esa tierra, este... se iba, bueno es la que sostenía el agua limpia, porque nosotros hicimos varios pozos de cada tierra y esos pozos salía el agua natural. Entonces empezaron a llenar este... *nuestros* charcos, se llenaron hasta por aquí así [apunta con la mano] ¿qué serán? 70 centímetros. Se llenaban de agua limpia y el agua ahí se almacenaba de cinco, seis, siete años y ahí en ese tiempo el agua ya no era limpia, ya era este... ¿qué se entiende?... Café, del café negro que tomamos, de ese color se ponía todo lo que era *la propiedad de nosotros*, el agua y cuando ya decíamos: “Ya ahora sí ya está buena para desaguar”. Entonces ahí teníamos pescados, pescaditos, teníamos ranas, teníamos ajolotes y entonces cuando se abría el portillo para sacar el agua, este... poníamos unas redes que se llamaban chinchorros, esa red estaba de acuerdo con el ancho de lo que era la salida del agua y ahí salían los animales, ahí se quedaban en la red. Y este... se salía toda el agua y quedaba ya como el lodo normal, el lodo así. Ya la tierra se lavó. Y volvíamos otra vez a tapar para que se llenara y otra vez y otra vez, ya cuando salía el agua limpia, ahora sí ya está buena para sembrar [...] pero se llenaba varias veces, tres, cuatro veces a ese lago, a *lo que era nuestro*, para poder después trabajar porque ya después ya nacía el pasto, hierbas, diferentes. (Entrevista a Eusebio Benavides, 05-07-19)

A este largo y cansado proceso se le sumó el de “fertilización” de la tierra ya lavada, mediante métodos de ingenio local como el uso de la “lama”, es decir, los restos de materia orgánica sedimentada en la zona que traían las corrientes de los ríos que para entonces todavía desembocaban en el lago y que era acarreada y distribuida por los antiguos laguneros en sus parcelas. Sólo después de este arduo trabajo “ahí empezamos a disfrutar de la tierra”, me comentó este ejidatario de Santa Isabel Ixtapan.

Me parece importante hacer hincapié en el trabajo y los conocimientos invertidos con relación a estos lavados de tierras y su fertilización. En primera instancia porque son de un gran valor técnico y patrimonial, pero, sobre todo, por el interés reiterado que mostraban principalmente mis interlocutores ejidatarios en destacarlo, lo que además

de dar cuenta sobre la persistencia del lago ausente, revela que su presencia espectral tiene casi siempre un trasfondo político.

La insistencia generalizada en relatar los *lavados de tierras* y el énfasis que particularmente Eusebio puso, por medio de palabras como “nuestra propiedad”, a lo largo de su relato, sugieren pensar que, en estos *lavados*, los ejidatarios encuentran en gran medida el fundamento moral de la propiedad de la tierra. Es decir, que estos ponen a la luz el valor del trabajo y su relación de equivalencia con el de la tierra. Frecuentemente este trabajo es el criterio por el que los ejidatarios legitiman su derecho a gozar del usufructo de la tierra. Al menos es así entre los primeros herederos de estos ejidos que, como Eusebio, todavía participaron o presenciaron estos trabajos.

La fórmula “la tierra es de quien la trabaja”, que ha acompañado las luchas por la reforma agraria en varias partes de América Latina, incluida la del Zapatismo en México, y que se sigue reivindicando en la región por parte de los defensores del ejido, lleva implícita la idea de que el derecho a la tierra se origina en el trabajo puesto en ella, pues es el propio trabajo el que le otorga valor (Yie, 2016:79). Los lavados de tierra en el lecho salitroso del Lago de Texcoco son un ejemplo paradigmático al respecto. Quizá otro sería el sentido de la propiedad de la tierra si el lago del que hablamos no tuviera dichas condiciones salinas.

Lo anterior suma, en parte, al entendimiento sobre los posicionamientos más actuales con relación a la expropiación, venta o cercamiento de la tierra de propiedad social. Si bien hay muchos ejidatarios longevos que consideran implícita o explícitamente en sus testimonios sobre estos *lavados*, que el valor de cambio de la tierra en sí misma no es superior al de uso, o a su trabajo invertido en ella. Como plantearé mejor en el capítulo siguiente, el contexto político, y socioeconómico derivado de la reforma al artículo 27 constitucional en el año 1992, los cambios generacionales en el ejido y otros procesos socioeconómicos de contexto vendrían a reconsiderar el valor del trabajo en relación con el de la tierra. Hoy día, para muchos de los ejidatarios más jóvenes -los segundos y terceros herederos del ejido- son el linaje y la herencia -no el trabajo en los lavados-

la fuente de sus derechos sobre ella. De allí que cada vez resulte menos problemático ofrecer o recibir un pago monetario para ser poseedor de los derechos de esas tierras.

De tal forma, los relatos sobre la configuración del ejido y sobre cómo un cuerpo de agua salino y productivo, pasó a ser tierra yerma y luego tierra cultivable; así como las disputas y algunas otras problemáticas actuales vinculadas a éste (falta de agua e infraestructura para riego, baja productividad agrícola, enajenación del ejido, etcétera); nos sugieren preguntarnos qué tanto el lago ha dejado de tener presencia en el devenir de estos pueblos que supuestamente transitaron de una economía lacustre a una agrícola. Hay mucho del lago que de manera material y subjetiva sigue incidiendo en los conflictos más actuales del ejido y en las disputas más actuales por la propiedad de esa tierra campesina que, contradictoriamente, tuvo en su origen, el objetivo de dar fin a la vida asociada al lago en esta región.

1.3 La presencia del pasado lacustre

Entiendo la narrativa como una forma de traducir y registrar experiencias de vida en relatos codificados culturalmente (Jimeno et al, 2012:30). Es decir, que es construida por sujetos o grupos sociales según sus sistemas de significación y sus experiencias históricas concretas. De ahí que las narrativas sobre el lago me parecen de gran potencial etnográfico, sobre todo cuando lo que quiero es hablar acerca de la reconstrucción de la memoria y la función que ésta cumple cuando los sujetos hablan del presente. Sin embargo, de la riqueza histórica y contextual de las narrativas también se desprende su principal reto metodológico. Para Myriam Jimeno (2016: 15) la condición de la comprensión de las narrativas es que “se evite la ilusión naturalista del relato y que se pueda acceder a su entramado de significación, desentrañando las condiciones particulares de creación y uso social en el contexto etnográfico”.

En ese sentido, el análisis de las narrativas que estaré hilando a continuación no busca reconstruir una historia total o “fidedigna” del Lago de Texcoco. Lo que emprendo es, más bien, un proceso de reconstrucción de las memorias significativas que giran alrededor del cuerpo de agua ausente en función del presente, de anhelos, y deseos

actuales. Entiendo entonces que este proceso es en parte deliberado, explícito y trabajado por “emprendedores de la memoria” (Jelin, 2003) donde lo político tiene un lugar fundamental. Es decir, la reconstrucción de las memorias alrededor del lago pueden ser vistas como un dispositivo sociocultural ya sea para denunciar, para obtener justicia, para pedir reparación por lo ocurrido, pero también, otras veces, como medio de construir sentidos de vida propios ante la incertidumbre y el conflicto; inclusive como medio para la dignificación o el auto reconocimiento personal.

Un lago de lágrimas

Una de las características más significativas del Lago de Texcoco es la “extremadamente alta salinidad de su suelo” (Alcocer y Williams, 1996:47). El carbonato de sodio, el bicarbonato y el cloruro, son sus sales dominantes (Alcocer y Williams, 1996:47). Los cambios que condujeron a su condición salina han sido explicados desde distintas disciplinas, por ejemplo, desde la paleo limnología diatomea (la conjunción de la paleontología y la limnología para la investigación de cierto tipo de fitoplancton), así como desde la conjunción de la geología y la edafología (Bradbury, 1971 y Tricart, 1985). Estas explicaciones científicas apuntan a que los cambios climáticos e hidrológicos naturales de miles de años en la cuenca de México condujeron a la salinidad de los suelos del lago. Sin embargo, existe entre la población los pueblos ribereños una explicación más cercana y con más sentido para ellos, en resumen, que éste es un “lago de lágrimas”.

Durante la exposición de fotografías antiguas y actuales del lago que organicé junto al colectivo *Texcoco en el Tiempo*, en el centro de San Salvador Atenco, una mujer de aproximadamente 45 años que se interesó mucho por la actividad interpeló a Ernesto -el joven director del proyecto- durante su explicación sobre la leyenda del cerro de Tepezinco. Éste es una pequeña elevación de 9 metros de altura que se encuentra entre los ejidos de San Salvador Atenco y San Cristóbal Nexquipayac y se caracteriza

por albergar algunos vestigios arqueológicos⁶⁴ que se conectan con otro cerro conocido como Huatepec. Antiguamente, estas elevaciones fueron islotes rodeados por las aguas del lago. Fuentes arqueológicas señalan que ahí se encontraba un punto de control del tráfico de navegación (Manzanilla et al., 2016).

Las narrativas locales apuntan, más o menos en el mismo sentido. Señalan que aquel fue un mirador y espacio de descanso del emperador Nezahualcóyotl. A propósito, una de las grandes piedras que se encuentran en dicho cerro, es reconocida por los pobladores locales como el “Trono de Nezahualcoyotl” y se esfuerzan por hacer ver a quienes les visitan que dicha roca fue tallada con ese propósito.

En aquella exposición fotográfica, Ernesto explicaba, según las crónicas de Fernando de Alva Ixtlilxóchitl (1997), la relevancia histórica de este sitio. En síntesis, que tras una visita al señor de Tepexpan y ver a su esposa Azcalxochitl, Nezahualcóyotl quedó perdidamente enamorado de ella, pero no podía consumir su amor por ser la mujer de un buen amigo. Entonces elaboró un plan donde mandaría a su amigo a una batalla de la que no regresaría, dejando viuda a su mujer. Con el señor de Tepexpan muerto, Nezahualcóyotl decidió cortejar a Azcalxochitl, a quien le pidió siguiera una peregrinación que desde Tepexpan llegaría hasta el Tepezinco, lugar donde se reunirían de forma discreta para consumir su amor.

De pronto, como con la intención de resaltar la legitimidad de los habitantes del lugar para hablar de la propia historia de su territorio, la mujer nos cuestionó a ambos sobre si sabíamos “la historia real” del lago y procedió a contarnos:

[...] Tepezinco es donde estaba el trono de piedra de Nezahualcóyotl. Se enamoró de esa princesa, pero el papá no estaba conforme porque Nezahualcóyotl era un científico y un poeta.

⁶⁴ El conjunto está formado por los dos cerros y un montículo menor ubicado al sur de Huatepec, todos se comunican por calzadas (Fournier, 2006), diques (Cruces, 2014) o acueductos/diques (Manzanilla y Pacheco, 1997). Miden 2.50 metros de ancho y de 1.50 a 2 de profundidad, hechos de tierra y tezontle recubiertos por gruesas capas de estuco, similares a las estructuras que se pueden apreciar en los sistemas hidráulicos prehispánicos de la montaña de Texcoco. El lugar se conecta con el poblado de Nexquipayac mediante una calzada que se extiende, al menos, hasta el poblado de Santa Isabel Ixtapan (coronel, 2016). En Tepezinco y Huatepec, además de los restos de una estructura cuadrangular en sus cimas, se encuentran petrograbados antropomorfos y geométricos, que quizá estén ligados a la observación astronómica y el culto al agua.

Entonces la chava decidió irse con él, pero el padre la cachó que se iba a ir y la mandó a matar a orillas del lago y por eso es la leyenda de que el Lago de Texcoco es salado, porque la mataron y Tepezinco significa eso: ¿dónde está ella? o ¿dónde me la han puesto? Porque Nezahualcóyotl la tomó en sus brazos y derramó lágrimas y por eso se convirtió en agua salada el Lago de Texcoco (Foto entrevista a partir de la exposición fotográfica “El lago de Texcoco: ayer y hoy”, 13-07-2019).

Después de escucharla con mucho interés, Ernesto comentó ante esta narrativa que algo parecido había escuchado anteriormente y que si bien entre los pobladores se suele traducir la palabra Tepezinco como “pequeño cerro” o “cerro sagrado” o “preciado”, él creía que esto justamente podría tener relación con esa historia: “porque solo se dice que era apreciado por unas cuestiones religiosas, no se dice cuáles, pero quizá era apreciado por Nezahualcóyotl, por esta historia más personal, porque buscaba a esta muchacha. Probablemente también tenga que ver con eso ¡eh!” (Foto entrevista exposición fotográfica, 13-07-2019).

Como podemos ver, relatar este lugar no es una práctica inocua. El lugar tiene, hoy día, suma importancia simbólica entre estos pueblos. Como resultado, sus representaciones (y quiénes pueden hacerlo) están siempre en disputa y su significado nunca está cerrado. Más recientemente, en los conflictos por la construcción del nuevo aeropuerto este lugar se recodificó como “trincheras de lucha” de las personas opositoras del aeropuerto. Ariadna Ramonetti (2016) lo ha descrito como un punto de observación y vigilancia para proteger el territorio, un resguardo ante los enfrentamientos físicos e inclusive centro de divulgación. En el marco de este conflicto desde el año 2013 se lleva a cabo una ceremonia vinculada al movimiento solar hacia el cenit, donde una mezcla de grupos de mexicanidad, opositores al aeropuerto y turistas le han dado otro sentido al Tepezinco; uno que legitima la identidad originaria y el legado cultural prehispánico de los pueblos ribereños frente a la ofensiva de la expropiación de las tierras. De tal manera, es muy probable que esta coyuntura haya reactivado los significados y los relatos alrededor del cerro.

Los relatos en torno al Tepezinco están muy impregnados de emociones como la nostalgia, la admiración, la añoranza, pero también de política. Muestra de ello es que

todas las narrativas en torno a este cerro suelen estar vinculadas a Nezahualcóyotl; un personaje que es destacado con orgullo en los relatos de la población texcocana. “Esta es la cuna del gran Nezahualcoyotl”, suelen enfatizar las personas, con el sentido de que este hecho evidencia a Texcoco como una región clave, “poderosa”, me dijo una de mis interlocutoras y continuó: “estás en una región que ha sido importantísima para la Historia de México, aunque muchos nos nieguen”. En este contexto, que Tepezinco esté vinculado con el personaje que es considerado uno de esos abuelos quienes los pobladores asumen son parte de su pasado común, tiene una relevancia política importante. Dota a sus pobladores de poder. No en vano Nezahualcóyotl es caracterizado siempre en estos relatos bajo sus mejores cualidades: es poeta, es sabio, es ingeniero, es un científico, es un apasionado de la naturaleza, es valiente y guerrero, es un conquistador. Pero en esta narrativa Nezahualcóyotl comparte protagonismo con la laguna, lo cual no es detalle menor, se entienden relacionamente.

Por otra parte, este registro de significado local sobre la cualidad salina del lago tiene sentido no sólo como alegoría, sino porque, de hecho, los flujos del agua tanto como sus agotamientos y su salinidad han afectado históricamente el devenir de los pueblos a la orilla del lago. Aquellas lágrimas derramadas por Nezahualcoyotl fueron entendidas por una de las presentes en aquella exposición como una especie de condena histórica hacía los habitantes de esta orilla: “estamos destinados a sufrir desde entonces”, dijo entre risas. Mientras que la salinidad de esas lagrimas al mismo tiempo ha tenido efectos concretos, entre otras cosas, en la economía y prácticas productivas de esta población.

Patos, armadas y pesca

Otro tema común de los relatos sobre el pasado lacustre es el de la diversidad de aves acuáticas que arribaban durante los inviernos a la zona lacustre y la forma de organización colectiva para cazarlas conocidas como *armadas*.⁶⁵ Estas eran cazas

⁶⁵ La técnica de caza de patos a orillas del lago que se realiza a base de armas de fuego y se remonta al período colonial temprano.

masivas de patos que organizaban las personas con más dinero de los pueblos, muchas veces venían inclusive grupos de *armadas* desde lugares fuera de la región, quienes tenían que solicitar permiso previo a las asambleas ejidales. Las armadas, técnicamente, consistían en un mecanismo rudimentariamente automatizado que hacía disparar en dos tiempos distintos a un conjunto de armas de fuego colocadas en dos distintos ángulos. Este dispositivo era montado por los mismos cazadores a la orilla del cuerpo de agua.

Luego de disparar a las aves se utilizaban chalupas para recoger aquellas que habían caído muertas sobre las aguas. Si bien eran unos pocos o foráneos los que podían financiar y organizar una armada, comprando el material y pagando a la gente necesaria para la labor. Había otra gran cantidad de personas sin recursos que se mantenían al pendiente de cuándo se realizaría una *armada* para acudir al lago. Ahí, esperaban los disparos, que los organizadores recogieran la mejor parte del botín y después ellos recolectaban las aves mal heridas que se quedaban volando bajo.

Al respecto, Ildefonso Venegas, hijo de Fidencio Venegas, quien fuera un famoso organizador de armadas en el pueblo de Tocuila, recuerda que: “Había *gorrones*⁶⁶ que se enteraban de la armada, se iban pal lago a esperar y a juntar los patos que no alcanzaban a recoger las gentes de mi papá [...] A veces se hacía pleito, pero eso sí, a los niños que iban no les decía nada, a veces hasta los formaba y ya les daba su *mano*⁶⁷ de patos a cada chamaco”.

Aunque actualmente suelen recordar las armadas frecuentemente y relatar experiencias vinculadas a esta práctica, los laguneros de los pueblos ribereños no solían cazar con armas de fuego. La recolección y la pesca de insectos, anfibios, pececitos y plantas acuáticas eran las actividades que cotidianamente realizaba esta población. Para estas actividades las herramientas necesarias (redes, lanzas, pies y

⁶⁶ Hace referencia a la gente que no contribuye ni con capital ni con trabajo para las armadas, pero se beneficiaban de la caza de patos juntando aquellas aves que al final de la jornada no son llevadas por los organizadores y dueños de las armadas.

⁶⁷ Una unidad de medida local para la venta o intercambio de patos que correspondía literalmente a cuántos patos cabían en una mano según la especie de estos, pues había de varios tamaños.

mano) no implicaban la compra de insumos o herramientas costosas. Las redes para obtener pescado o algunas aves las tejían las mismas personas; y los arpones, una especie de lanzas para cazar ranas, también se auto fabricaban o inclusive se comerciaban localmente a precios accesibles o a través del trueque. No obstante, implicaban guardar un gran conocimiento de las riberas y, sobre todo, mucha destreza. Fue común escuchar relatos sobre algunos laguneros que murieron, no precisamente ahogados por el agua, que no era profunda, sino porque había que saber distinguir muy bien las zonas fangosas y saberse moverse en ellas para no quedar atrapado.

De tal manera, las memorias de los laguneros, así como las de las armadas son hoy una evocación que suele hacerse con orgullo en estos pueblos de la costa, por el mérito de haber aprendido a vivir en ese pasado agreste, y también por los conocimientos tan sofisticados que esto implicó. De ahí que se valore como un patrimonio colectivo y haya símbolos asociados a este pasado que hoy se resignifican. Así, por ejemplo, pasó durante la campaña contra la construcción del NAICM promovida en redes sociales digitales durante el año 2018. En ella se utilizó la imagen simpática de un pato como símbolo de la lucha, lo que tuvo éxito, pues logró darle identidad al movimiento y posicionarlo como tendencia en las redes sociales. No obstante, esta coyuntura reavivó una tensión latente en aquel territorio.

Desde que el territorio del lago se declaró Zona Federal a finales del siglo pasado, emergió con ello una tensión entre el aprovechamiento local de las aves del lago y los procesos institucionales de conservación de la naturaleza que se implementaron en este territorio, que fue reconocido como Área de Importancia para la Conservación de Aves. Los intereses en la conservación de agentes externos a los pueblos colocaron contadas veces a las prácticas de los laguneros en una situación de criminalidad. La historia se repetía en 2018, un aeropuerto atentaba contra la conservación de estas aves. Pero en esta coyuntura, algunos de los agentes comprometidos con la conservación se aliaron con los pobladores opositores para contrargumentar el NAICM en defensa de la biodiversidad. Lo interesante es que, entre estas ambivalentes resignificaciones de los patos, se encontraba ahora también la de los defensores de la

obra aeroportuaria. Estos cuestionaban el discurso opositor como una contradictoria defensa de los patos por parte de sus propios cazadores.

La comida del lago

Jesús E. -ejidatario de 73 años, miembro del FPDT y presidente del consejo de vigilancia de uno de los ejidos- es uno de esos antiguos laguneros. En medio de una conversación, mientras me comentaba sobre las dificultades de seguir trabajando el campo, emergió el tema del lago para cambiar un poco el cauce de la conversación: “Ah sí, yo de ahí comí”, acentuó con un tono de orgullo está frase y continuó: “Mi papá era *lagunero*, llegaba con sus cubetitas ¡que no duraban mucho, eh! con *acociles*, *ajolotes*, *ranas*, *atepocates*, *ajolote pinto* y *ajolote de dos aretes*, *juiles*, *pescado amarillo*, *pescado blanco*, *huevera de mosco*, *el ahuaotle*, *armeja* [...]”. El señor Jesús, con un gesto de júbilo en el rostro, finalizó la amplia lista de especies lacustres con las que se alimentaba cuando él era un niño, diciendo: “[...] ¡bueno, se sacaban redadas de animales para comer! ya ahorita creo que hasta se me está escurriendo la baba”.

Así como con el señor Jesús, las pláticas con otras ejidatarias y ejidatarios de su generación, siempre conducían a hablar de inmediato sobre las variedades de especies que se comían “antes”, cuando “la gente vivía del lago”. Mientras que los abuelos relatan sus experiencias en el lago, cazando, recolectando y pescando, las abuelas narran las formas de preparación de los platillos, cómo se cocinaba el pato con *xoconostle*, las diversas formas de preparación de los *acociles* y ranas, cómo se molían los pescaditos en el *metate* para hacer los tamales.

Uno de los platillos más destacado en los relatos de los antiguos laguneros son las tortitas de *ahuaotle*. Así se le conoce a los “huevecillos del mosco del lago” que eran “sembrados” (aunque técnicamente es una recolección) en las orillas de las ciénegas

y cuerpos de agua.⁶⁸ Todos los relatos referían a éste como una comida deliciosa y además lo hacían con cierto tono de orgullo: “es comida prehispánica de mi lugar de origen”, me dice Nieves, originaria de San Salvador Atenco. Ella de vez en cuando consigue *ahuautle* en el municipio vecino de Chimalhuacán, donde unos cuantos mantienen la práctica de recolección del mosco, y lo prepara en tortitas que luego vende en ferias o mercados culturales de la región.

Entre los pueblos de Texcoco y Atenco ya no hay quién recolecte *ahuautle*, “ya no hay dónde... pero a veces llegan algunos de Chimalhuacán a vender al mercado del centro de Texcoco”, me dijeron, así que durante mi trabajo de campo intenté encontrarme con alguno de estos vendedores. Luego de varias visitas sin éxito a este mercado, finalmente, fue en un evento del FPDT, con motivo de la cancelación del aeropuerto, donde por fin probé *ahuautle*. Gente de Chimalhuacán llevó el platillo y fue presentado como “el patrimonio” que con la cancelación del aeropuerto sería posible conservar. Entonces las cámaras de algunos reporteros y curiosos procedieron a fotografiarlo. Hay un fuerte vínculo identitario (y por ende también político) en la comida lacustre y sus memorias, que ha sido bien potenciada por el movimiento opositor al NAICM.

Las experiencias de vida que los pobladores más viejos de estos pueblos cuentan a través de la comida, reelaboran la memoria de su lugar de origen y al mismo tiempo, como en el caso del *ahuautle*, reafirman esta memoria para construir críticas, argumentar posturas, y articular discursos políticos, como en aquella ocasión en que el *ahuautle* se convirtió en un elemento de resistencia en el discurso público del FPDT. También de esta forma transmiten a las generaciones más recientes una narrativa aleccionadora sobre el pasado.

⁶⁸ Si no todos pueden ya probar el sabor de este “guiso” tan memorable para los antiguos laguneros, son todavía menos los que pueden describir con tal detalle la técnica de su recolección, que era minuciosa y prolongada. En resumen, consistían en tejer delicadamente, con el pasto que crecía a la orilla del lago, una fina malla de unos cuatro metros cuadrados. Ésta se colocaba en la ribera para que los moscos, que abundaban, depositaran ahí sus huevecillos. Pasando un par de semanas se trasladaba con mucho cuidado la malla ya con huevecillos a un lugar seco y se colocaba sobre una tela o plástico. Ahí se dejaba secar por dos o tres semanas para después sacudir la malla y que de esa forma cayeran los huevecillos ya secos a la manta inferior. Finalmente, las mujeres molían los huevecillos en *metate* para preparar o vender el *ahuautle* en forma de polvo.

En ese sentido, estas *narrativas de la comida* (Amon y Menasche, 2008) son referidas para revalorar un pasado que se reconstruye de manera contrastante con el presente, algunas veces cuestionando el futuro individual y social. Es común que estos relatos sobre la comida lacustre sean concluidos con frases como: “así era entonces ¡no que ahora!”, o que la gente atribuya la longevidad y buen estado de salud de las abuelas y abuelos a este pasado gastronómico, lo cual va acompañado de una serie de comentarios y advertencias sobre la ansiedad que les provoca no saber de dónde y cómo se produce lo que se come actualmente. Pero, sin duda, éste es un pasado valorado de maneras distintas, como lo expresa doña Antonia:

[...] a mis nietos ya, aunque hubiera de dónde sacar todavía *ahuautle*, *acocil*, rana ¡Ya no comerían eso! Ya no. Les cuenta uno de aquellos tiempos y hasta *fúchila* les da, ya nosotros fuimos *los últimos* que nos tocó valorar eso. Y está bien, ya estamos en otro tiempo ¿verdad? Ya se supone que no somos *inditos* pa' seguir comiendo eso (entrevista con Antonia Guevara, 86 años, Tocuila).

A través de narrativas como ésta es que las personas trasladan la alimentación del ámbito de la vida privada al ámbito público. De esa manera, la comida resulta no sólo una expresión cultural, sino que constituye y a la vez es constituida por relaciones sociales, por contextos socioeconómicos y por ideologías civilizatorias. En ese sentido, la comida del agua, sus prácticas y sentidos, aparece también como expresión de lo político. A través de estos relatos se reivindica, se manifiesta una queja, un malestar. La comida del lago es el lenguaje por el que estos pobladores dan sentido a los vínculos, pero también a los desgarramientos con su territorio; es la trama predilecta por la que evocan tanto su historia entrelazada con las aguas del lago, como la perturbación de su paisaje.

De tal forma, la redundancia de las narrativas sobre la pérdida de la comida lacustre es una marca de la pérdida de control del territorio y sus aguas; una manera de narrar a partir de experiencias de vida, cómo con la desecación del lago fueron despojados no solo de un medio de vida, sino de una “vida más saludable” y una historia común. Los relatos nostálgicos de la comida nos hablan de despojo, entendiendo a este más allá de la pérdida de la posesión de un bien (Ojeda, 2016). De lo que se despojó aquí

fue del entramado de relaciones socioambientales en el que la vida se desenvolvía y en donde la posesión era solo una de otras tantas relaciones socioambientales que desempeñan un papel fundamental en la definición, uso, acceso, control y significado mismo de las aguas, de la tierra y de la vida misma a la orilla de un cuerpo de agua que, según estos pobladores “desapareció”.

1.4 Los significados de la desaparición de lago y sus efectos

La huida de la Sirena

Pues casi de anochecer a amanecer se secó porque se fue La Sirena. Tenía su lugar ahí en los ahuehuetes, salía ahí en la taza⁶⁹ de la parcela del difunto Sabino Díaz, por esos lados [...] ahí en esa taza se bañaba ella, había mucha agua ahí [...] cuando se secó el lago, se fue para el mar y cuando tenía como unos diez años de seco el lago, encontraron un papel diciendo que, bueno, que tenía que llenar su lago de vuelta, que no se tenía que desaparecer. Pero, como el diluvio que venga, todo va a ser normalidad como antes estaba, México va a ser laguna de vuelta. Así lo encontraron el papel (Entrevista a Joaquín Guevara, 84 años, San Miguel Tocuila, Texcoco, 28-01-2019).

Esta narrativa acerca de la existencia de una Sirena que recorría durante la época de lluvias e inundaciones los pueblos de la ribera es una de las predilectas de los abuelos y abuelas, quizá por la fascinación que provoca este ser mítico, pero también porque, como este relato particular de Joaquín lo sugiere, funciona como un registro de significado de la transformación de su paisaje, es decir, de la pérdida de su laguna. Cuando indagaba sobre cuando sucedió la huida de *la Sirena*, nadie me dio una fecha o año específico, pero todos los testimonios coinciden en una amplia época: mitad de los cincuenta y principios de los sesenta del siglo pasado. Esta fecha no es fortuita.

Claramente, estos abuelos no vivieron lo que podríamos considerar “el esplendor” de la cultura lacustre en la región.⁷⁰ Los múltiples proyectos de infraestructura que han

⁶⁹ Con “la taza” se refieren a una especie de pileta o estructura -al parecer de cemento- que sirve para almacenar agua.

⁷⁰ Que implicó hacer intervenciones en el lago y, además, el aprovechamiento de la biodiversidad de este ecosistema en términos alimentarios (aves acuáticas, los peces, los insectos comestibles, una variedad de anfibios y reptiles, las algas, los juncos y otras plantas acuáticas) y también de otros materiales (tule, sal, arcillas).

servido para el manejo de las aguas de Texcoco y otros cuerpos de agua, datan de que el primer grupo humano se asienta en esta cuenca. Desde entonces comienza también el desarrollo de un modo de vida lacustre. Pero este fue menguando gradualmente, dadas las intervenciones en el sistema de lagos, siendo hasta mediados del siglo XX que los habitantes de la ribera nororiental comienzan a ser testigos de una perturbación más intensa de su paisaje.

Para entonces el lago ya no *retrocedía* de a poco, dejándoles algunas tierras libres hacía donde extender sus ejidos, sino que ahora *desaparecía* y, además, sus tierras libres eran apropiadas por el Estado. Aquellos fueron los años en que desaguar definitivamente (no manejar el agua) y apropiarse de sus tierras libres, comenzó a ser la principal pretensión del Estado y sus proyectos de infraestructura en el Lago. Por lo que, lo que estos abuelos vivieron fue ese modo de vida lacustre en su declive.

De tal manera, aunque el desagüe ha sido gradual, la retirada más abrupta de las aguas hacía los años sesenta fue, para los antiguos y antiguas laguneros, sin duda, un hito. Un evento trascendental asociado con la desaparición/muerte del cuerpo de agua, la que simbólicamente ha quedado registrado en el relato de la huida de *la Sirena*. Una narración sobre el acontecimiento de *presenciar la muerte del lago*, desde la experiencia sentida de estos antiguos pobladores.

Y no solo eso, conociendo las historias de vida de varios de estos abuelos y abuelas, me doy cuenta de que todos localizan en este periodo de tiempo grandes cambios en sus vidas o en las vidas de sus pueblos. Es una época –literal y metafóricamente– parteaguas. Entonces no solo comenzó a ser más sentido y percibido que el lago estaba desapareciendo, sino que este proceso tuvo como correlato la intensificación de las relaciones capitalistas al interior de los pueblos.

En el contexto de las políticas del Estado y los procesos sociales que condujeron a la desagrarización, industrialización y metropolización de la región desde finales de los años cuarenta, ser laguneros o campesinos comenzó a ser un modo de vida insostenible para la gran mayoría hacía finales del siglo. La desaparición del lago y la

huida de la Sirena, por lo tanto, se engarzan no solo con transformaciones ambientales y en el paisaje, sino con las transformaciones políticas, económicas, subjetivas y socioespaciales que condujeron a la desagrarización y el desprestigio de la vida campesina, pero más aún del modo de vida lacustre.

La desecación como despojo

Como correlato de la muerte del lago y la huida de la Sirena, se encuentra el cambio de las relaciones sociales basadas en el aprovechamiento de laguna y el trabajo agropecuario, para dar paso al proceso de expulsión de los antiguos “laguneros” y “laguneras” hacía los centros urbanos e industriales más cercanos para emplearse como obreros, albañiles o trabajadoras domésticas. En otras palabras, y aunque no únicamente por motivo de la desaparición de la laguna, en este periodo parteaguas acontece más explícitamente lo que podríamos llamar la separación de los medios de producción y de reproducción comunitaria de los habitantes a la orilla del lago y comienza a intensificarse la entrada del capital, reacomodando las relaciones sociales al interior de los pueblos, las de su población con el lago, e incorporando nuevos actores sociales y mecanismos de poder a esta trama.

De tal manera, la narrativa de la huida de la Sirena nos permite ubicar los sentidos locales sobre estas transformaciones. En el relato, la laguna se seca, la Sirena desaparece; provocando pena, dolor, tristeza, desconsuelo. La dramaticidad misma que evoca el relato da cuenta de que ésta es entendida como un acto de pérdida, de algo que fue arrebatado; sus aguas eran un medio de vida y el núcleo del sentido de colectividad entre estos pueblos, el paisaje-origen del que fueron despojados.

Pero, aunque en este relato el personaje protagónico que es dual (Sirena-laguna), tiene la capacidad de afectar a los demás a partir de sus transformaciones, es preciso ir más allá de la alegoría de la narrativa. No eludir la responsabilidad histórica de los actores que, de hecho, han intervenido en estas transformaciones; las que han sido violentas. Y no perder tampoco de vista que este proceso no ocurrió de forma repentina, sino que ha sido histórico, gradual, por lo tanto, resultado de una violencia

estructural, de Estado. Tan sólo recurriendo al mito no podríamos discernir qué secó la laguna, qué transformó ese paisaje, quiénes o cómo. Pero cuando una escucha más relatos de vidas personales y familiares, los vincula a otras fuentes, los sitúa, pregunta directamente por fechas y nombres; es así como aparecen las respuestas: “fue Conagua”, fue “el dichoso aeropuerto” fue “la ciudad”. Lo medular en el relato no es, entonces, señalar la desaparición del lago *per se*, sino la posibilidad de tender y tejer desde allí el entramado de violencias que constituyen el presente de estos pueblos.

Aunque el proceso de la desecación se ha construido en el imaginario popular de la costa como un evento (la huida de la Sirena), es preciso enfatizar que éste no fue un hecho específico resultado de acciones ocurridas por fuera de lo usual. Por el contrario, mi interés está en subrayar las formas sostenidas, ordinarias y legitimadas del despojo y la violencia que, entretejidas a múltiples escalas espaciales y temporales, han acompañado el despliegue de la vida a las orillas del lago ¿o de qué otra manera podríamos explicar los reiterados y sobrepuestos procesos de expoliación, explotación y exclusión que se han acumulado en este espacio y en estas vidas?

Despojo me parece un concepto adecuado para sintetizar lo que expresa el relato de la huida de la Sirena cuando lo contextualizamos, un despojo que, si bien no se ha traducido siempre en dinámicas particulares de acumulación de capital, sí ha sido un proceso destructivo y violento, pero gradual y ordinario, de reconfiguración socioespacial, por lo que es un despojo inacabado. Lo que quiero decir con esto último es que el despojo no comienza con la construcción de la terminal aérea a inicios de este siglo y seguramente no terminará con su cancelación, precisamente porque le antecede toda esta historia de violencia que ha reconfigurado violentamente el espacio; que se ha normalizado al paso de su gradualidad y las formas ordinarias en que ha afectado a estos pueblos, como en el caso de la pérdida de la comida lacustre.

Y, precisamente, el carácter inacabado del despojo de la desecación queda también manifestado en nuestro relato. La laguna-Sirena no sólo desapareció, generando desconsuelo; volverá, lo que también genera expectativa. El relato, por tanto, no sólo registra los significados del pasado, también sugiere el devenir del lago y el de su

gente. Su muerte o desecación, despoja, pero también es promesa redentora, y el significado de esa promesa permanece abierto, está disputándose.

Una respuesta inesperada

No recuerdo a alguien que me hubiera compartido recuerdos más detallados y conmovedores sobre el pasado lacustre de los pueblos a la orilla del lago que Antonio V. Él recuerda técnicas tradicionales de excavación para pozos, de lavado de las tierras salinas, de recolección de *ahuautle*, de las "albercas" que se hacían para la piscicultura. Todo ello con un detalle que asombra; texturas y colores de las capas del suelo del lago; e inclusive procesos e ingredientes de algunas recetas de platillos lacustres. Su padre fue un referente de su pueblo, "como un Pancho Villa", dice, por lo que a él le ha interesado también "ser un precursor en varias cosas". De ahí que emprendió la organización y la investigación para la construcción de un mural en el auditorio de Tocuila, uno que "reflejara las raíces" de este poblado, me dijo. Fue así como: "Para saber [...] *el origen* de lo que es Tocuila" Antonio fue al Archivo General de la Nación. El mural en el que participó activamente en la recaudación de cooperación y con ideas para el diseño, resultó en un paisaje del Lago de Texcoco: "Nosotros le fuimos indicando [al muralista] cómo queríamos, cómo se *originó* aquí la gran Tenochtitlán, por eso está así. Pero no es aquí Tocuila, es allá en el Zócalo [...] pero el *origen* es el lago, por eso está así con las gentes del lago, que es como antes se vivía aquí, así es nuestro *origen*".

Conocí a Antonio en el taller del "grupo de la tercera edad" del pueblo de Tocuila que mencioné páginas atrás, el que versaba sobre el pasado de este poblado. Desde entonces, cada vez que nos encontrábamos por casualidad, siempre tenía la atención de contarme más sobre su infancia y juventud como lagunero e hijo también de uno. De todos los testimonios y experiencias que me compartió en diferentes ocasiones, una cuestión llamaba particularmente mi atención: su persistencia a referirse al "origen". En una ocasión, cuando me contaba sobre las personas que en ocasiones llegan desde otros estados de la república a vender *ahuautle*, también usó esta palabra: "Llegan hasta acá porque saben que en estos pueblos también tuvimos, en el

origen, nuestra laguna”. Aquella vez me di cuenta de que para Antonio “el origen” estaba asociado a la laguna, por eso para él era importante dar cuenta de ésta en el mural. Con esto en mente un día anoté lo siguiente en mi diario de campo: “[Antonio] tiene una gran añoranza por el lago [...] es como un guardián de la memoria de ‘la laguna’”.

Un día tuvimos una charla más formal. Ahí aproveché para preguntarle de manera directa por sus impresiones sobre el aeropuerto: “Usted que trabajó tanto ahí, bueno, que le tocó convivir, trabajar y vivir del lago y que a su papá también y todo esto ¿Cómo...? ¿Cuál fue su reacción, qué sintió o...?” He transcrito aquí la pregunta tal como se la formulé porque con todo lo que he dicho anteriormente sobre nuestros previos intercambios, me parece que yo anticipaba una respuesta, una construida desde la nostalgia. En cambio, Antonio me sorprendió. De forma inmediata, nada titubeante, me contestó: “Pues dijimos, pues va a haber muchos empleos, muchos lugares donde vamos a tener que trabajar para que nos paguen [...]”, y de forma emocionada, agregó la frase: “¡pues la pura cosa buena!”.

Esta entrevista tuvo lugar en julio de 2019, cuando ya era un hecho la cancelación del NAICM, por lo que don Antonio agregó: “[...] pero no se llevó a cabo, entonces otra vez estamos ahí otra vez mal porque no se realizó”. “- ¿Entonces a usted le hubiera gustado que sí lo terminaran?”, le pregunté para aclarar su posición. “- ¡Pues sí!” Me dijo, como obviando su respuesta, y continuó: “...tantito porque el beneficio para todo el país, no nomás para nosotros; y tantito porque iba a haber dinero. No pues, la cosa estaba más o menos cuando ya se estaba haciendo, pero ya no [...] ya no va a cambiar nada.”. Cuando le pregunté sobre esos cambios que traería el aeropuerto, me explicó:

[Eran cambios] Para bien porque según se hablaba de muchos hoteles, restaurantes, muchas...cómo se puede decir, lugares donde puede uno... ¡de nosotros mismos! lugares donde puede generar dinero [...] Y este... o de otros lugares que llegan ahí, por ejemplo, que vienen a comprar mi terreno y cómo le dicen, *al chaz, chaz*, algo seguro porque ya venían empresarios, ya platicábamos con uno, con otro. Y este... muchas *promesas*, pero pues no se llevó a cabo nada.

Aquel a quien describí como un “guardián de la laguna”, no defendía la laguna, pensé. No obstante, ésta que de inmediato me pareció una respuesta incoherente, guardaba mucho sentido con el significado de despojo asociado a la desecación y la huida de la Sirena. Luego de atravesar por ese despojo cruel que les arrebató su territorio *origen* y su medio de vida, ahora él esperaba “la cosa buena”, la concreción de aquella promesa redentora de la sirena-laguna que, desde su perspectiva, se podría transfigurar en un aeropuerto, en buenos trabajos, dinero y una vida moderna que quizá reemplazaría la nostalgia por su laguna.

En una ocasión previa a la respuesta inesperada, don Antonio me había compartido un relato sobre aquellos años en que la laguna “desapareció”: “no pues la gente chillaba, llorábamos todos de tristeza...de ahí vivíamos, de nuestra laguna. Pero no, ya nada pudimos hacer *¿contra el gobierno quien se pone?*”. Junto a lo que he venido mencionando, este relato también explica la lógica de su posicionamiento ambivalente. Aquí podemos distinguir la fuerza del Estado en este proceso inacabado de despojo, el que inició con la desecación, continuó hasta el aeropuerto y ahí persiste. El reconocimiento del Estado como ejecutor de este despojo conduce a Antonio a un sentimiento de inevitabilidad: “*¿contra el gobierno quien se pone?*” No le queda más que aferrarse a las promesas del progreso y la Sirena, las cuales resignifica a medida que el tiempo avanza, él envejece y este espacio se transforma.

Yo era quien estaba siendo incoherente en aquella afirmación que escribí en mi diario de campo. Los interminables y emotivos relatos de Antonio sobre el pasado lacustre y la laguna origen, lejos de demostrar cualquier relación “natural”, “ancestral” o “armónica” entre identidad y territorio, muestran las dinámicas contrastadas entre estos dos conceptos y resaltan la capacidad de los sujetos para resignificar y gestionar los despojos acumulados en su territorio. O en todo caso, nos ayuda a comprender que el territorio origen puede ser también pensado como un recurso que les permite “ubicarse” en el presente y hacia el futuro, que es resignificado en función de las coyunturas, de las condiciones históricas y de sus capacidades de negociación (Hoffmann, 2007).

Reflexiones finales

A lo largo de este capítulo he destacado las formas ambiguas en que el cuerpo de agua ausente continua presente y afectando el devenir de los pueblos ribereños. Luego de los relatos y observaciones etnográficas aquí tejidas, propongo no perder de vista la configuración (simbólica y material) de este espacio como una liminalidad. Si bien Swyngedouw (2004) plantea que el agua tiene una cierta fluidez y maleabilidad que la distingue de otros tipos de recursos naturales; y, por su parte, Steinberg señala, refiriéndose específicamente al mar, que la "calidad" más constante del agua es que no es constante (2004: 49). El agua de la que hablo aquí es aún más particular. No se nos presenta en alguna de sus clásicas versiones líquidas, llámese mar, lago, río o laguna. No es del todo agua que corre, ni tampoco un suelo compacto: es jaboncillo; un material amorfo, escurridizo, "poco fiable", según sus propios habitantes.

De tal manera, podríamos tratar al lago como un *paisaje hídrico*, pues esta conceptualización va más allá del agua en sí, acentúa el carácter relacional del agua con lo humano y no-humano y mantiene abierta la pregunta ontológica de qué es el agua, pensando al paisaje como un espacio donde se configuran, confrontan o articulan conocimientos y percepciones sobre el agua, el suelo y el ambiente en general (Mendoza, 2019). Este punto de partida nos invita a conocer al lago desde una perspectiva ontológica que habla, por ejemplo, de su salinidad no sólo como proceso edafológico, sino como el "mar de lágrimas" de un antepasado; y en lugar de hablar de una extinción, más bien, dejar abierta la posibilidad de que el lago sea la promesa redentora presagiada por una "sirena".

Pero también, este es un *paisaje de ruina*, todo lo que queda del lago son escombros

Lo anterior contribuye a la comprensión de las contradicciones y disputas históricas en torno al Lago de Texcoco. Pues, aunque aparentemente retenida en el suelo, el agua aquí fluye constantemente, cambiando su materialidad a través del tiempo y de geografías físicas, pero también de paisajes culturales, sociales, simbólicos en los que se encuentra con otros flujos de poder, económicos y políticos; el lago es un paisaje

liminal porque es siempre fugaz, dinámico y transgresivo. Por otro lado, entender al Lago de Texcoco como paisaje implica asumir también que esas narrativas y representaciones que le dan significado, al mismo tiempo que lo constituyen, son plurales, heterogéneas y muchas veces contradictorias.

He partido de las narrativas y sentidos que la población más antigua de la orilla del lago asigna a su pasado lacustre, también para sugerir que podemos hablar de su desaparición o desecación como un proceso de despojo gradual e inacabado. Uno que no sucedió de manera súbita y sensacional, que es la manera en que el despojo suele entenderse más a menudo (Harvey, 2004). Las narrativas sobre el lago y su materialidad que persiste nos invitan a pensar cómo el proceso de despojo y destrucción inclusive se ha sostenido hasta la actualidad, a través de modalidades menos visibles, normalizadas, muchas veces incluso naturalizadas, pero, por la misma lentitud y forma inadvertida que adquiere, ha sido sumamente violenta (Nixon, 2011).

Pensar el proceso de desecación como despojo no fue una pretensión teórica unilateral de mi parte, el proceso que me condujo a este planteamiento estuvo nutrido, como mostré a lo largo del capítulo, por los sentidos expresados en los relatos de los mismos pobladores, los cuales más allá de referirse a la desecación como la pérdida de una propiedad y un bien, relatan el despojo de las condiciones que hacían posible la reproducción de la vida en términos amplios, tanto material como subjetivamente (Federici 2004). Parafraseando a Diana Ojeda (2016: 22), antropóloga colombiana que propone trabajar esta noción de manera empírica y no abstracta, aquí de lo que se despojo fue *de lo que no se puede volver a ser* en el sentido estricto: pueblos a la orilla del lago. No obstante, lo interesante aquí son los efectos ambivalentes e inesperados de dicho despojo y de las heterogéneas formas –materiales y simbólicas- por las que el lago continúa haciéndose presente, pues, precisamente, como no es posible volver a ser como antes, no hay garantía de las formas en que la historia y los despojos previamente acumulados puedan ser leídos por cada sujeto o actor, de cara a la intensificación de las relaciones capitalistas.

Quisiera destacar una de las relaciones a las que la historia de desecación del lago y su presencia espectral han venido a afectar: la de la población con el Estado. No sólo la concepción que de éste se tiene, sino también las relaciones que esta población ha solido establecer con el Estado históricamente, están sumamente informadas por la historia del lago. En lo que respecta al proceso de despojo de sus aguas, el Estado figura como un administrador autoritario y violento tanto de aguas como de infraestructura de desagüe. No obstante, la noción de Estado que ayudó a cimentar el reparto agrario y la creación de los ejidos fue la de una institución paternalista, ante la que había que ser dóciles y encontrar espacios de oportunidad frente a sus decisiones autoritarias; a aprender a solicitarle. Entonces, es posible pensar la imagen ambigua del Estado autoritario y expropiador, pero al mismo tiempo paternalista, como parte de los escombros del lago que, de la misma forma vacilante, persisten.

De tal manera, la experiencia del despojo por desecación a manos del Estado, así como pudo activar una consecuente movilización social en defensa de la tierra en algún momento, por otro lado, también neutralizó a muchos para quienes la construcción de un aeropuerto no representa más drama que lo que significó la pérdida del principal medio de reproducción material y ontológica entre estos pueblos: la del lago y su Sirena. Es así como hoy día, hay laguneros como Antonio, que aún con un fuerte sentimiento de arraigo por su territorio-origen, al mismo tiempo, pensaba que, en aquel terreno ahora seco, al menos podría encontrarse un nuevo comienzo que muy probablemente daría trabajo a sus hijos y nietos ¿Sería posible leer en el aeropuerto la promesa redentora de la Sirena? Esta pregunta retórica se encarnaría a partir del año 2001 entre los pobladores de estas orillas, cuando se anunció por primera vez la puesta en marcha del proyecto aeroportuario, dejando una estela de violencia que continua hasta nuestros días.

CAPÍTULO 2. LOS ESCOMBROS DE LA DEFENSA DE LA TIERRA

Una cruz blanca de metal se yergue solitaria en el camellón del cruceiro que desde la carretera federal Lechería-Texcoco, da paso a la entrada principal del pueblo de San Salvador Atenco. A menudo, esta cruz pasa inadvertida para quienes transitan esa vía. El 4 de mayo del 2019 no fue así. Aquel día, a 13 años de la represión policial orquestada por los tres niveles de gobierno contra este pueblo y particularmente contra los líderes del FPDT; unos cuantos activistas y pobladores bloquearon esta carretera en uno de sus sentidos. “¿Otra vez ustedes? ¡Cómo chingan!” gritó un hombre desde un auto cuando pasó junto al grupo al que yo acompañaba, al mismo tiempo que hacía sonar su claxon. La acción reavivó memorias.

El cierre de esta vía fue una estrategia bastante recurrida por estos defensores de la tierra desde el año 2001, cuando tuvieron que hacer frente a los decretos de expropiación de sus ejidos ante la iniciativa federal de construir un aeropuerto en esas tierras. Durante los nueve meses que durara aquella etapa de movilización que finalizaría con la cancelación de los decretos en agosto de 2002, esta misma carretera llegó a cerrarse hasta por un día entero con el objetivo de impactar mediáticamente a nivel nacional. Esta vez lo hacían sólo por unos minutos, el objetivo era menos ambicioso, pero no por ello menos simbólico. Fue para dejar una ofrenda de flores y un paliacate rojo al pie de aquella cruz que lleva el nombre de Ollin Alexis Benumea Hernández, un activista de 20 años que perdió la vida en aquella represión.⁷¹

Además del arco de flores que da la bienvenida a dicho pueblo, un mural con el rostro del revolucionario Emiliano Zapata empuñando un machete, también es parte de la recepción. Plasmado sobre la barda de un taller mecánico, destaca por su mezcla de

⁷¹ Javier Cortés Santiago, de 14 años y habitante de la comunidad de Acuexcomac, fue otra de las víctimas mortales de estos hechos. Según lo dictaminó su autopsia, Alexis murió el 3 de mayo sobre las 14 horas por disparo de una bala de calibre de 38 milímetros que fue disparada a menos de 70 centímetros de su cuerpo; calibre que coincide con las balas utilizadas por la policía estatal en aquella represión. Sin embargo, los medios de comunicación e inclusive las declaraciones de algunos de sus familiares, opositores al FPDT, declararon que fue un petardo lo que causó su muerte. Esta última narrativa señala directamente al movimiento social como culpable de la muerte de este niño, ocultando los resultados de la autopsia. De esa manera, la muerte de Javier se convirtió en un objeto de disputa sobre la legitimidad de los dos sectores en los que aparentemente se han fragmentado estos pueblos. La vida perdida de Alexis fue utilizada cual objeto en la narrativa de quienes criminalizaron desde entonces al FPDT. Así fue como los familiares de Alexis negaron al FPDT el derecho a llorar y exigir justicia por su muerte, de ahí que sólo Alexis aparezca en esta cruz.

colores vivos: el rojo del paliacate usado como símbolo de la lucha del FPDT, el amarillo y verde de unas matas de maíz que le rodean y el azul usado en símbolos que representan el lago. En el pueblo vecino de San Miguel Tocuila, hay otro mural parecido dando vida a una amplia y maltrecha barda de tabique gris. Aunque en este, se han enfatizado más las referencias al lago y sus aves; y se ha anotado como encabezado la leyenda: “Defiende tu pueblo. ¡¡Ni la tierra ni la dignidad se venden!!”.

No solo fue aquella ceremonia en memoria de una de las vidas perdidas en la represión policial, ni la momentánea confrontación con el conductor que reclamó al contingente que bloqueó la carretera; tampoco fueron únicamente aquellos murales. Para el año 2018, cuando comencé mi trabajo etnográfico en la región, las cotidianas críticas en tono sarcástico, los temores, las sospechas, los rumores o inclusive las confrontaciones directas entre la población, todo ello hacía latente una tensión entre la población. Las relaciones sociales se habían tornado tensas desde el primer intento de construir el aeropuerto en estas tierras y así continuaban. Los posicionamientos frente a este proyecto habían afectado vidas personales, familiares, vínculos vecinales y comunitarios. Los escombros del conflicto social se habían sedimentado en la cotidianidad de esta población, haciendo de éste un entorno sutilmente violento.

En ciertos momentos, los roces personales ya tan normalizados se han intensificado. El 4 de septiembre de 2020, aquel mural de Zapata, fue escenario de un enérgico suceso. Un miembro del grupo de pobladores que apoyaron fervientemente el proyecto del NAICM en el tiempo en que avanzaron sus obras, agredió a un simpatizante del FPDT. Manchas de sangre en el suelo y algunos casquillos de bala, fueron los restos que dejó aquel evento. A casi dos años de la consulta nacional que justificó la cancelación del aeropuerto por segunda ocasión, la tensión persistía. Los escombros del conflicto continúan afectando la vida cotidiana de esta población. Ni las dos cancelaciones del proyecto de infraestructura han podido suspender la destrucción y fractura social iniciadas aquí como efecto de éste. ¿Cómo dar sentido a los escombros afectivos, morales, psicológicos y políticos que el conflicto ha dejado entre esta

población? ¿Cómo pensar en clave de vencidos y derrotados cuando la cotidianidad en estos pueblos da cuenta de que el conflicto permanece arraigado en el tejido social?

Sin embargo, después de la cancelación de los decretos de expropiación en el 2002, fueron muchos los análisis que coincidían con la lectura acerca de que el movimiento opositor al aeropuerto sentaría las bases de las luchas populares en defensa del territorio, frente a la ola de proyectos y políticas neoliberales articuladas a la iniciativa conocida como Plan Puebla Panamá, la que en aquellos años estaba poniéndose en marcha (ver Pickard, 2014 y Kuri, 2006). Sin duda, hay mucho que aprender de la experiencia organizativa que a inicios del milenio defendió aguerridamente el territorio a esta orilla del Lago y de la continuidad de esta misma resistencia hasta la actualidad.

No obstante, de la misma manera que es importante dar cuenta de los triunfos del movimiento social, considero que también es preciso revelar cómo el conflicto persiste, principalmente, porque gran parte de los “campesinos”, “pueblos originarios” y otros sujetos que los activistas, algunos intelectuales y académicos, imaginaban – y continúan imaginando- que están firmemente vinculados a sus tierras y comunidades, se cansaron de luchar e inclusive se unieron a las filas de las promesas del aeropuerto. Desde ahí también es posible aprender y evidenciar las formas sutiles de la violencia de Estado, las que se amontonan a los pies de esta población como escombros con los que, aun cancelado el NAICM, tienen que lidiar a diario.

Durante mi periodo de trabajo de campo (2018-2019) no eran nada extrañas las historias sobre familias que negociaron sus tierras. Algunas de estas familias sentían que habían ganado, otras, que habían perdido; dependiendo de la coyuntura, podrían cambiar su apreciación. Pero, en cambio, hace dos décadas, “cuando todo el pueblo andaba en defensa de la tierra”, la consigna con más fuerza del movimiento fue: “La tierra no se vende”. Entonces: ¿Cómo fue que la venta de la tierra se naturalizó entre la gente?, ¿Cómo estos sujetos transitaron de un fuerte proceso organizativo, hacia la fragmentación, el miedo y la resignación? ¿Cómo fueron interpelados y coaccionados los sujetos en este desplazamiento? Y ¿Cómo fue resignificado y representado el territorio que habitan, el lago mismo?

A continuación, intento dar respuesta a estas preguntas. Relataré el proceso a partir del cual los pueblos a la orilla del lago se unieron o se vieron implicados a la marcha del progreso prometido en las narrativas de modernización que enarbolaba el proyecto aeroportuario, sólo para encontrar el efecto polarizador y sumamente violento de *las relaciones capitalistas* que pronto surgieron entre ellos. Sostengo que este ha sido un *proceso* no lineal y que ha sido desplegado en un *campo de fuerzas* multidimensional y dinámico (Rosberry, 1994:355) que no se reduce a un simple mapa de poder polarizado entre “opositores” vs “traidores”. Por el contrario, expongo las “formas insidiosas” en las que las relaciones capitalistas se afianzan incluso en lugares donde nos puede parecer improbable. De tal manera, rastreó, junto a procesos estructurales más amplios, los cambios sutiles en las formas cotidianas de pensar y actuar durante un periodo de acomodados sociales y territoriales.

Retomo datos etnográficos y documentales para explicar qué se jugó en forma relacional a la resistencia y cómo se forjó dicha “traición”. Sin pretender hacer una interpretación total y fidedigna del conflicto, rastreo solo algunos de estos procesos a partir de los sentidos que, desde el presente, dan algunas personas a este conflicto. También a partir de los rastros materiales y espaciales que éste ha dejado a su paso. Teniendo bien claro que los silencios, el olvido y el recuerdo selectivos son parte integral de cómo se experimentan y cómo se formaron estas relaciones incómodas.

El capítulo se encuentra organizado alrededor de cuatro procesos que se forjaron relacionalmente al reacomodo de fuerzas de poder entre los años 2001-2014: 1) la defensa de la tierra frente a la expropiación; 2) la represión del estado, 3) el acaparamiento de tierras por la vía de pretextos verdes; y 4) la cooptación de las asambleas ejidales. En cada uno de estos momentos intentaré mostrar cómo que las cruces, los murales, las “mentadas de madre”, los “chismes”, silencios, peleas, manchas de sangre y casquillos de balas en el suelo...más allá de la infraestructura aeroportuaria inconclusa que en el patio trasero de estos pueblos es posible apreciar hoy día, estos son los *otros escombros* del aeropuerto cancelado, los rastros

persistentes del conflicto social y la violencia de Estado que esta infraestructura entramó.

2.1 La defensa de la tierra frente a la “utilidad pública”

“Esto del aeropuerto tiene años ¡años! No es nomás de ahora, no es nomás de con Fox o con Peña”, me advirtió Gabriela, una mujer de 47 años del pueblo de la Magdalena Panoaya, mientras conversábamos en su tienda de abarrotes. Ella recuerda que cuando era niña: “Mi abuelo a nosotros nos platicaba que eso iba a ser aeropuerto, de la calle que le estoy hablando que se llama Constituyentes, todavía más hacia arriba iban a pasar carreteras por acá, todo esto, el pueblo de acá, el de acá, todo iba a estar atravesado por vías, iban a tirar casas”. Gabriela creció sabiendo que algún día su pueblo se convertiría en terminal aérea, “estábamos, por decirlo, advertidos”, dice, y había resignación:

La gente de antes, quiero pensar que decían: ‘Pues ni modo’ ¿no? ‘Ya lo van a hacer’. Yo pienso que estaban con esa idea desde ese entonces. Sí. No sé, a lo mejor ya cuando pasó lo de Atenco que se los quitaron y el pleito y todo eso es cuando la gente se empezó a... yo siento que fue por la forma cómo se adhirieron y por eso no se pudo hacer, pero de que ya estaba ese proyecto, ya estaba (entrevista a Gabriela, 08-05-2018, Magdalena Panoaya).

La apreciación de Gabriela se repite entre otros pobladores. Pareciera que los rumores del desplazamiento por la construcción de un aeropuerto han acompañado al menos a las últimas tres generaciones de estos pueblos. Es probable que esto que las personas rememoran como una amenaza histórica no tenga fundamento en documentos o declaratorias concretas. Al menos, se sabe que el Plan Lago de Texcoco, en los años 70, ya venía considerando una parte de la Zona Federal como posible espacio para la ampliación del aeropuerto de la ciudad. De cualquier manera, el tono antiquísimo que los habitantes suelen dar a la amenaza del aeropuerto da cuenta de la experiencia colectiva del habitar unas orillas que históricamente se han movido al antojo del crecimiento de la ciudad considerando a ésta como una geografía sin sujetos, sin historia. También, este tono, enfatiza la manera en que estas especulaciones se han encarnado en las personas, como una amenaza que se cierne

sobre ellas constantemente, generando angustia y ansiedad. Pero fue en el año 2001 que los rumores se convertirían en realidad y la aparente resignación cobraría un vuelco, como Gabriela sugiere.

El 22 de octubre el gobierno federal del entonces presidente de la república, Vicente Fox Quesada, publicó 19 decretos expropiatorios. Sin reconocer el derecho a la consulta de los pueblos, estos terrenos serían destinados para la construcción una nueva terminal aérea para la Ciudad de México, bajo el argumento de los fines de utilidad pública de la obra. Fueron 13 los ejidos que se veían directamente afectados: Cuautlalpan, San Bernardino, Boyeros, Huexotla, San Felipe Santa Cruz, Tocuila y Magdalena Panoaya del municipio de Texcoco; Francisco I. Madero, Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac, San Francisco Acuexcomac y San Salvador Atenco, del municipio de Atenco; y Chimalhuacán, en el municipio que lleva el mismo nombre (DOF, 2001). La superficie total expropiada era de 5, 390.7600⁷² hectáreas e implicaba a 171 viviendas que tendrían que ser reubicadas (Camacho, 2008). Aunque la Secretaría de la Reforma Agraria llegó a señalar que serían 4 mil 300 familias las que resultarían afectadas⁷³ (Jiménez, 2001).

En aquel entonces, el gobernador del Estado de México declaró que las familias afectadas serían reubicadas en el municipio vecino de Ecatepec y que implementaría un esquema de apoyos, consistentes en la entrega de materiales de construcción y pies de casa para la edificación de estas. Sin embargo, la “reubicación” era y sigue siendo interpretada por los pobladores como “desaparición”, la “utilidad pública” como “injusticia”.

72 De las cuales 2,063.2002 has. se adjudicó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y 3, 327.5552 has. se adjudicó a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). Un total de 821.3708 has. de riego y 4, 569.8846 has. de temporal, valuando la tierra a 250,000 pesos y 72,000 pesos por ha. respectivamente, por las que el gobierno federal debería pagar un total de 534 millones 374 mil 391 pesos a 4 mil 375 ejidatarios. (Camacho, 2008: 44).

73 El entonces gobernador del Estado de México, declaró que las familias afectadas serían reubicadas en el municipio vecino de Ecatepec y que implementaría un esquema de apoyos, consistentes en la entrega de materiales de construcción y pies de casa para la edificación de estas. Sin embargo, la “reubicación” era y sigue siendo interpretada por los pobladores como “desaparición”, la “utilidad pública” como “injusticia”.

Hoy día, los ejidatarios recuerdan indignados que el gobierno federal pretendía pagarles \$7.20 pesos por parcelas de temporal y \$25 pesos por parcelas de riego, “una mentada de madre”, me dijo uno de mis interlocutores, enfatizando el desprecio que el gobierno mostraba por sus tierras y por ellos mismos con esos montos. Sin embargo, en aquellos años, “el dinero era lo de menos”, dice don Margarito, “lo que de verdad creo que nos dolió a todos era saber que el pueblo pues tendría que *desaparecer* casi por completo, el panteón, el parque, casas...y eso fue lo que nos unió para luchar” (Entrevista, 04-03-19, San Salvador Atenco). El aeropuerto no implicaba la coexistencia con los pueblos, sino que los desplazaría, los *desaparecería*, en palabras de mis interlocutores. Una idea potente que exploraré a continuación con la intención de brindar una explicación al respecto de las movilizaciones que desencadenarían los decretos expropiatorios.

Desaparecidos por el bien de todos

Para personas como Francisco, un poblador de 65 años, originario de San Salvador Atenco, ejidatario, campesino y artesano y comerciante, *desaparición* es la palabra que encontró más precisa para explicar la experiencia vivida ante la angustia de saberse expulsados del lugar que ocupaban en el mundo:

Se iba a perder todo prácticamente. Porque se tenía el plano anterior a la expropiación y el plano después de la expropiación, Atenco ya no aparecía ahí en ese plano, después de la expropiación. Ya no aparecía Atenco, aparecía Chiconcuac, la Magdalena, pero Atenco ya no existía (entrevista a Francisco P., San Salvador Atenco, 20-03-2019).

Por su parte, Delfino R., un ejidatario de 72 años y ex trabajador de una fábrica de aluminio, me compartió una sensación muy similar sobre la experiencia de la expropiación y el desplazamiento: “de ser pueblos del lago de Texcoco pues, ¿qué pasaríamos a ser? Atenco eso significa: a la orilla del lago, pero, sin estar aquí qué... pueblos de...de... ¡de ya nada! Ya seríamos pueblos de no sé dónde, pueblos corridos de no sé dónde” (Entrevista a Delfino R., 82 años, 07-07-2019, Santa Isabel Ixtapan).

Para estos y más pobladores, inclusive sin ser propietarios, de hecho, de la tierra, la expropiación implicó no sólo dejar de ser pueblos a la orilla del lago en términos físicos,

sino también ontológicos, como lo plantea Delfino R. En el mismo sentido, el análisis de Kuri-Pineda (2010:323) sobre el mismo caso, ha planteado que los decretos expropiatorios “representaron la amenaza contra un referente de identidad colectiva, a la vez fuente de trabajo y de sustento, y espacio de reproducción social y cultural”.

La referencia a la desaparición del panteón de San Salvador Atenco fue uno de los elementos que más enfatizaron mis colaboradoras etnográficas en su esfuerzo por caracterizar lo que sucedió entonces. Por lo que podríamos decir que, junto a la amenaza del arrebato de la propiedad social de la tierra, el agravio más significativo, desde la lectura de los sujetos sin reconocimiento jurídico sobre el ejido, fue que con el proyecto de decreto del NAICM se pretendía desaparecer la forma societal de estas poblaciones, lo que en el fondo significaba la pérdida de su historia, de sus antepasados y memorias asociadas, de la identidad y las tradiciones de estos pueblos (Camacho, 2008: 20).

Nombrar el agravio como *desaparición* manifiesta un proceso y sentimiento aún vigente de ser arrojado a un lado, expulsado o descartado. Tanto en el sentido físico del desplazamiento, como moral. La desaparición implicaba no sólo ser expulsado de un territorio, sino también ser derribado, ser borrado; por lo tanto, expulsión, pero también degradación y humillación. Este complejo de significados, dolorosos en sí mismos, captura con bastante precisión el sentido que encontré entre los pobladores a la orilla del lago todavía a más de 17 años de aquel decreto expropiatorio. Un agravio, que, sin embargo, supieron potenciar en aquel momento.

La defensa de la tierra

La narración frecuentemente compartida por los pobladores de Atenco señala que el mismo día que se publicó el decreto expropiatorio, el repique de las campanas de la iglesia del Divino Salvador y tres estallidos de cohetes llamaron a la población a la plaza principal de San Salvador Atenco.

Aquí el ejido ha organizado desde su configuración, gran parte de la vida comunitaria, familiar y política en estos pueblos. Por lo que, aunque los ejidatarios eran los

aparentemente afectados directos, al llamado no acudieron únicamente aquellos ejidatarios que rechazaron desde el primer momento el despojo, sino también sus familiares y vecinos. Además, como dije antes, el sentimiento de la humillación al ser expulsados era compartido por toda la población en general. De tal manera, a la plaza central fueron arribando pobladores de las otras comunidades que también se verían expropiadas y conforme pasaban las semanas se iban sumando otras personas que, sin ser partes afectadas directas, se solidarizaban con el movimiento que emergía entonces con el objetivo claro de echar abajo la expropiación. Así lo atestigua Rosa A. una pobladora de San Salvador Atenco y activa militante del FPDT:

¡No! ¡Es que estaba...! en ese entonces era bastante gente de aquí que estaba así consciente: '¡Cómo vamos a dejar!' O sea, fue bonito porque mucha gente pues se agarró esa consciencia y no se quería dejar en ese entonces, o sea, en la primera etapa. Entonces pues sí, era seguido que las marchas, que ir a gobernación allá, ir al palacio de gobierno y era seguido, seguido. Entonces llenábamos hasta tres autobuses. (Entrevista a Rosa A., 68 años, 17-03-2019, San Salvador Atenco).

Así, sobre la base de las relaciones de parentesco, vínculos comunitarios y relaciones ejidales, se dice que una heterogeneidad de sujetos (comerciantes, trabajadoras del hogar, estudiantes, profesionistas, costureras, obreros, tamaleros, tlacoyeras, neveros, merengueros, choferes) edificó el proceso organizativo⁷⁴ que la gente de los pueblos comenzó a llamar y hasta la fecha continúa nombrando genéricamente como “la defensa de la tierra”. Solo posteriormente dicho proceso adquiriría públicamente un

⁷⁴ La estructura interna de las comunidades que hacía posible la reproducción de la vida social en los pueblos a la orilla del lago fue la base para encausar los primeros días del proceso organizativo. El entramado social que configuran los parentescos, compadrazgos, relaciones vecinales y de amistad se ensambló con la estructura agraria, (comisariados ejidales y las mesas directivas de pozos para riego), también con la estructura religiosa y cultural (mayordomías de los santos patronos, cuadrillas de baile de los carnavales y los encargados de festividades como la del 5 de mayo, día de la Batalla de Puebla y el 15 de mayo, día de San Isidro Labrador); así como con la estructura político administrativa de las comunidades (delegaciones municipales, consejos de participación ciudadana, comités de agua potable) y la estructura político-social (asociaciones vecinales como Habitantes Unidos de San Salvador Atenco, HAUSSA y Atenco Unido, miembros de los comités municipales del PRI, PAN y PRD, las sociedades de padres de familia y las asociaciones artesanales y laborales de cinturón y de la ropa de Chiconcuac) (Camacho, 2008: 172). Además, las experiencias organizativas previas en la región, como el Frente Popular Regional de Texcoco, el Frente Popular del Valle de México en los setenta y la lucha sindical de los ex trabajadores de la empresa Sosa Texcoco en los noventa; fueron de vital importancia para la consolidación del movimiento. De dichas experiencias surgieron sus estrategias y los cuadros políticos que construyeron los liderazgos de la defensa de la tierra. La experiencia política de algunos miembros de la movilización atenuense, junto con la experiencia organizativa forjada en las fiestas y las faenas, además de la transmitida por otros actores sociales aliados, constituyeron las principales fuentes del acervo de conocimiento sociopolítico y experiencia organizativa que se habilitaron y resignificaron para luchar contra la expropiación (Kuri, 2010).

nombre propio: el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) y se uniformaría bajo una identidad campesina y “atenquense”.⁷⁵

Durante los nueve meses que duró el conflicto aeroportuario, la resistencia colectiva en contra de la construcción del aeropuerto tuvo dos frentes de lucha: la legal y la movilización social. Los cuales, sin embargo, no escaparon de la tensión, pues no todos coincidían al principio con las acciones directas, la que se volviera la principal forma de lucha; y eso fue causando fracturas y distanciamientos, principalmente entre los líderes. No obstante, aunque “la defensa de la tierra” se fragmentaría en subgrupos que se deslindarían de las acciones directas, un elemento común fue que se mantuvo la lucha legal. Esta consistió en una serie de controversias constitucionales interpuestas por diversas comunidades afectadas por la expropiación, bajo el fundamento jurídico de las violaciones constitucionales en que el gobierno federal incurrió al no sustentar jurídicamente la utilidad pública de la construcción de la nueva terminal aérea; así como al no haber considerado a los gobiernos municipales en la decisión expropiatoria (Kuri, 2010: 324).

El ejidatario rebelde

El segundo encuentro que tuve con don Jorge Espinoza, presidente del consejo de vigilancia del ejido de Tocuila, fue en su casa, específicamente en la pequeña tienda de abarrotes que su esposa y su hija menor atienden mientras él trabaja en el campo o cuida de sus animales en su traspatio. Esperando mi llegada, ahí estaba don Jorge junto a un “bonche de hojas de periódico”, tal como me lo había advertido unos días antes en la oficina ejidal: “¡Tengo, pero mucha información! O sea, de aquí de este pueblo nadie tiene eso más yo, va a decir qué falso y presumido, pero no... le digo que yo hacía... era el orador de las cumbres, era movilizador, yo mero anduve en

⁷⁵ Para el municipio de Atenco se pretendían expropiar 3,700 hectáreas (Alcayaga, 2002: 58), lo que representaba el 68% del total de las tierras que serían expropiadas por el gobierno federal. Asimismo, era el más afectado por el porcentaje de tierras que le serían arrebatadas con respecto a su superficie total, con el 11%, lo que a su vez representaba el 76% de su superficie ejidal (Vázquez-García, 2020:333). Aunque no del todo, esta matemática explica en parte por qué del municipio de Atenco emergió en mayor medida la base de la lucha y sus líderes; y por qué de manera particular el ejido de San Salvador Atenco tuvo un gran protagonismo en este proceso organizativo.

primera línea de *la defensa de la tierra*” (Entrevista a Jorge Espinoza, 09-01-2019). Entonces, Jorge comenzó a mostrarme distintas hojas de periódico que guardaba desde hace más de 18 años. Aunque me advirtió que no quería lucir como pretensioso, me contó en esta y otras ocasiones, con mucho orgullo y alegría sus anécdotas.

Las notas de periódico que ha archivado el señor Jorge documentan varios sucesos de la lucha contra el aeropuerto entre el 2001 y 2002, cuando la movilización social se materializó, en primera instancia, en las concentraciones en la plaza principal de San Salvador Atenco, en los bloqueos de la carretera Lechería-Texcoco y en un plantón que se instaló frente al edificio del gobierno municipal de Atenco. Posteriormente se realizaron marchas multitudinarias que se caracterizaron por los machetes desenfundados y las canastas de maíz y otras hortalizas en mano, los paliacates rojos portados en el cuello y los caballos en los que arribaron los habitantes de la orilla del lago al centro de la ciudad. El machete, los caballos y los paliacates fueron usados desde entonces por el FPDT como símbolos de su representación como sujetos campesinos. Estas marchas se realizaron primero al centro de Texcoco, luego a la Ciudad de México y también a Toluca, la capital del Estado de México. A estas movilizaciones se le fueron sumando asambleas, foros, mítines, tocadas, volanteos, más bloqueos carreteros, barricadas, guardias e inclusive la retención de funcionarios gubernamentales.

El movimiento además tuvo una vinculación inmediata con otros procesos organizativos a nivel nacional. Esto fue resultado del contexto político que se vivía en el país. Por un lado, el reciente levantamiento armado del EZLN en el 94, y por otro, la reciente huelga estudiantil del 99 en la UNAM, donde se forjaron solidaridades entre el movimiento estudiantil y urbano-popular que posteriormente serían vitales aliados para la resistencia en Atenco. De la misma manera, la defensa de la tierra se articuló a otras resistencias que estaban gestándose de cara a la ola de megaproyectos que se orquestaban en el marco del Plan Puebla Panamá (PPP), una iniciativa transnacional que buscaba abrir una senda de infraestructuras de comunicación para conectar América central y del Sur con los Estados Unidos, en el contexto de las

políticas neoliberales. De ahí que no resultaba sólo una metáfora el hecho de que en esos años se consideró a Atenco como el lugar donde comenzaba la resistencia al PPP, topográficamente así era: la terminal aérea era vital para esos planes geopolíticos; por lo que eso contribuyó a hacerla una lucha emblemática.

Revisando su archivo de notas periodísticas que dan cuenta de estas movilizaciones, Jorge me señalaba orgullosa y reiteradamente: “Ahí aparezco yo”, sobre todo mientras hojeamos un libro con un amplio repertorio de fotografías. En una de ellas está hablando frente a un micrófono, en otra se encuentra sosteniendo el extremo de una bandera nacional durante una marcha, pero entonces su orgullo se convirtió en melancolía. Yo continuaba pasando las hojas y él continuaba narrándome cada fotografía; que si unos ya están más gordos, más viejos, que si “ahora ya son de los traidores” ...cuando un nudo se le hizo en la garganta casi al llegar a las últimas páginas: “Muchos de que están aquí ya murieron. Varios”. “-Pero ¿de enfermedad?” Le pregunto. “No de...De desesperación porque son los que no dejaron las tierras”.

Esta mezcla de orgullo, alegría, dolor, tristeza y melancolía dan cuenta de los múltiples y ambivalentes sentidos atribuidos desde el presente a la emblemática lucha por la defensa de la tierra, la cual suele contarse como un periodo donde afloraron las solidaridades, no solo entre movimientos de resistencia a nivel nacional e internacional, sino inclusive a nivel familiar y vecinal, pero es preciso destacar el dolor y el cansancio acumulado que también hicieron parte de ésta y que persisten en los corazones de estos luchadores sociales.

Al llegar a las últimas páginas del libro, luego de hablarme de lo que la lucha le ha dado, él recordó también lo que la lucha le ha quitado, principalmente, no poder haber estado junto a su madre cuando ella murió, pues una noche antes tuvo que salir huyendo de su pueblo por una orden de aprehensión que tenía en su contra. Para Jorge el orgullo compite con la culpa, si intentamos explicar en términos emocionales lo que esta lucha representa en la actualidad para los que la encarnaron. “Por eso es por lo que muchos no continuaron en esto [...] está bien canijo, uno pierde todo, salud, fuerza ¡Mírame cómo ando y yo sigo eh! Te digo, pierde uno la vida, el trabajo lo deja

uno, la mujer, la mamacita”. Por eso, me explica, es que la gente lo conoce como un “rebelde”, porque a pesar de la culpa y el cansancio “nunca he abandonado la defensa de la tierra. Soy el único terco que queda de aquí de Tocuila”.

La paradoja de las tierras improductivas

Una vez que se conoció la expropiación también se supo de la existencia de un plan de desarrollo que incluía la construcción de avenidas, autopistas, zonas hoteleras, centros comerciales, conjuntos habitacionales, una central camionera y un corredor industrial (Camacho, 2008: 102). Este plan de urbanización contrastaba con uno de los principales argumentos que apoyaban la expropiación, que estas eran *tierras improductivas*. Una paradoja, pues precisamente la idea de que estas eran tierras sin valor alguno, fueron las que justificaron la idea de sacrificarlas por el bien del desarrollo de la nación. Sin embargo, todo parecía indicar que la productividad en cuestión estaba siendo determinada desde una valoración distinta a la de los pobladores, se determinaba desde el capital financiero, específicamente el de la especulación inmobiliaria. Pero, para que realmente generaran grandes ganancias, antes de ser productivas para el capital, estas tierras tendrían que pasar por un proceso de desvalorización y borramiento de su historia y textura social.

En una entrevista publicada en el periódico *La Jornada*, el presidente de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, Juan Pablo Gómez Morín Rivera, sostuvo que las “5 mil 300 hectáreas expropiadas en Texcoco para la construcción de la nueva terminal aérea, calculadas en \$7.20 pesos por metro cuadrado, fueron valuadas de acuerdo con el valor comercial y por encima del precio de tierras similares en otras zonas, las cuales llegan a costar un peso el metro cuadrado”. Además, precisó que “la mala calidad del suelo agrícola, su salinidad y su baja productividad, así como su cercanía con el Distrito Federal y las zonas urbanas de Texcoco, fueron aspectos que determinaron el precio” (Camacho, 2008:67).

Como expuse en el capítulo 1, las representaciones de este lugar como un territorio “vacío”, incluso muchas veces asociadas a la idea del “desierto” y la “insalubridad”,

tenían ya una larga trayectoria previa que justificaron otras intervenciones en el lago. No obstante, en el intento de legitimar las expropiaciones, dos aspectos se destacaron constantemente en las representaciones que colocaban a este lugar como un “territorio sacrificable”: la alta salinidad de los suelos y su urbanización “irregular”. Frente a estos “problemas” el proyecto aeroportuario se planteó entonces y de nueva cuenta, como la solución ideal.

El Procurador de Justicia del Estado de México, Alfonso Navarrete Prida, declaró: “San Salvador Atenco no tiene historia, es fruto de asentamientos irregulares que crecieron sin orden y se fueron comiendo el ex lago de Texcoco hace décadas, y las parcelas en disputa no son más que "tierra salitrosa sin vocación productiva".” (Rivera, 2002). Estas afirmaciones se han mantenido históricamente como argumentos para el desarrollo de múltiples proyectos de infraestructura en el territorio del lago. La paradoja es, precisamente, que tanto el proceso de desecación del lago y, por lo tanto, de la salinidad de sus suelos, así como el de su urbanización “irregular”, han sido directa o indirectamente resultados de políticas u omisiones del Estado. Hay que señalar, por ejemplo, que el grupo *priista* conocido como Antorcha Campesina, ha sido uno de los principales actores responsables de varias ocupaciones irregulares en la región y que la desecación del lago ha sido parte de un proceso de violencia estatal de larga data.

En términos de Robert Sack (1986) estamos ante la construcción de un territorio sacrificable, que se representa en discursos y propagandas como zonas relativamente aisladas, empobrecidas, vacías, improductivas, peligrosas o caracterizadas por una escasa densidad poblacional, todo lo cual construye escenarios de fuerte asimetría social entre los actores en pugna. Así, las comunidades allí asentadas son negadas e impulsadas al desplazamiento o desaparición, en nombre de la expansión de las “fronteras”, en este caso, de la expansión de la ciudad hacia sus orillas.

Los impulsores del desarrollo contemporáneo justifican las intervenciones bajo su autoproclamación como planificadores de la naturaleza salvaje; ven los espacios fronterizos -las orillas- como recursos “subutilizados” que deben utilizarse de manera eficiente y diseñan esquemas para atraer inversionistas corporativos. La idea de que

el territorio del lago de Texcoco ha sido históricamente “subutilizado”, cobra mayor sentido en los albores de las políticas neoliberales, donde el capital, particularmente el de la especulación inmobiliaria, avanza espacialmente, construyendo aquellos espacios que permitan la reproducción continua del capital. Bajo esta lógica, un enorme pedazo de tierra circunscrito a una de las metrópolis más grandes del mundo no pasa desapercibido, el capital va tras de él. Pero en esta ocasión, en el año 2001, no sería conveniente. El 6 de agosto de 2002 el Diario Oficial de la Federación dio a conocer el decreto mediante el cual el gobierno federal, canceló el proyecto de construir la terminal aérea en la región de Texcoco. Sin embargo, la historia no terminaría aquí, otros mecanismos se pusieron en marcha por parte de agentes del Estado y el capital privado.

2.2 La represión policial y las violencias cotidianas

“El gobierno del Estado de México y el gobierno federal de Vicente Fox emprendieron juntos una acción represiva contra su “viejo” enemigo, mediante un dispositivo de más de cuatro mil elementos de la Policía Federal Preventiva y de la Agencia de Seguridad Estatal”. Así enunciaba la nota titular del periódico *La Jornada* el día 5 de mayo del 2006, luego de que, durante los dos días previos, muchas personas televisamos o seguimos en prensa este suceso, aterrorizadas y angustiadas por las impactantes escenas de “enfrentamientos” entre fuerzas armadas policiales y civiles, a los que los medios de comunicación hegemónicos insistían en presentarnos como los agresores y violentos, como gente irracional a la que había que meter en control.

La Jornada no fue el único medio que cubrió aquel suceso, pero destaco este titular porque al contrario de lo que otros difundieron, éste reconoció explícitamente que este hecho fue una “represión” orquestada por el gobierno y con un objetivo claro. Éste también hace énfasis en la enemistad que los habitantes de Atenco y Texcoco, particularmente los militantes del FPDT, se ganaron a los ojos de los impulsores del proyecto aeroportuario, quienes cuatro años después de la cancelación de éste en el 2002, aún buscaban imponer su estrategia de hacer “productivas” las tierras de estos pueblos que, para ellos, ventajosamente, eran “inhóspitas”

Dicha enemistad se intensificaría además con el protagonismo que el FPDT adquirió en la escena política del país luego de la cancelación de las expropiaciones. El Frente se posicionó clara y abiertamente como uno de los más fuertes opositores del gobierno y había ganado bastante fuerza social a nivel nacional e internacional. A él recurrían otros procesos organizativos y movimientos sociales que buscaban su respaldo en movilizaciones e inclusive su asesoramiento. Uno de esos actos de solidaridad, con floricultores de la región texcocana que serían desalojados de su lugar de trabajo por el municipio de Texcoco, sería el pretexto para la represión sucedida aquel Mayo Rojo.

Un tema incomodo

Para escribir esta parte de la historia rebusco entre transcripciones de mis entrevistas fragmentos que me hablen de la represión policial y militar que sufrió el pueblo de San Salvador Atenco, el 3 y 4 de mayo del año 2006. No encuentro mucho. Me desanimo. Me sorprende que, sin haber sido un propósito central de mi investigación en un principio, mis anotaciones, entrevistas y revisiones documentales den cuenta, y de manera densa, sobre la primera etapa de lucha frente al aeropuerto, pero no así sobre este hecho tan determinante para el devenir de la región.

El saldo de la ocupación fue de dos muertos, 207 detenidos arbitrariamente, 27 mujeres abusadas sexualmente, cateos ilegales, tortura... y los principales responsables continúan caminando libres por las calles del Estado de México y los edificios del gobierno en los tres niveles de gobierno. Las mujeres víctimas de la violencia sexual siguen esperando justicia. Estoy convencida. No quiero hablar solo de paso sobre esta violencia de Estado, y no únicamente porque sea un acontecimiento crucial para explicar el acomodo de fuerzas políticas que configuraron el devenir del conflicto, sino porque, al menos como una intrascendente práctica política, es fundamental recordar y nombrar las violencias aún sin reparación, en el sentido de *la función pública de la antropología* que sugiere Veena Das (2008), es decir, ofrecer evidencias que refutan la amnesia oficial sobre la violencia. Pero busco, busco y no encuentro “datos”.

Localizo notas de campo de dos movilizaciones organizadas por el FPDT en conmemoración de lo que ellos y ellas han convenido nombrar “Mayo Rojo”. Una de estas movilizaciones a la que asistí fue el 4 de mayo de 2018. Aquel día escribí en mi diario de campo lo mucho que me sorprendió ver a tan poca gente en aquella marcha del Ángel de la Independencia al Hemiciclo a Juárez. Mi sorpresa se debía a que por esas fechas comenzaba a cobrar fuerza la discusión sobre la cancelación del aeropuerto al fulgor de las campañas electorales por la presidencia y me parecía que ésta sería una movilización importante para reprochar los costos sociales de este proyecto, calculados en vidas, sangre y en cuerpos. Como lo registré en mi diario, me preguntaba si habría una conmemoración más concurrida o representativa aquel día en el mismo San Salvador Atenco. Tenía la impresión de que no había muchos habitantes de la región en aquella marcha. “¿Acaso no le dará tanta importancia la gente que no es del Frente?” Cerré con esta pregunta aquella página de mi diario.

Entre mis entrevistas encuentro un par de testimonios que hablan explícitamente de este suceso, uno es el de la señora Roció, militante activa del FPDT y originaria de San Salvador Atenco. Ella me hablaba sobre la participación que tuvo toda su familia en la defensa de la tierra entre 2001 y 2002, y las repercusiones que a nivel familiar ha tenido la militancia de ella y su marido hasta la fecha. De pronto, ella enfatizó cómo el proceso de lucha ha afectado de manera singular, primero a sus hijos menores, y posteriormente a sus nietos:

[...] cuando se vino la represión de igual forma también vivieron esa represión, también los niños recuerdan, este, esa represión también [...] ahorita ya son jóvenes, pero ellos saben de esa represión también porque cuando fue la represión que allá en casa de... pues su casa de Jaime. [...] ahí, estos [en referencia a un grupo de poder local] señalaron que ahí, que ahí podían estar porque es la familia. Que ahí estábamos escondidos. Este, que es la familia de Trini y este, efectivamente no pues ahí entraron muchos granaderos a hacer destrozos y a hacer sacaderos, a hacer sacadera, pues ahí sacaron todo, su hermano de Jaime, este, uno, dos, tres, creo que ahí Gustavo también y los que se escondieron también. Hicieron también sacadero de... pero no no' más lo sacaron y ya, los sacaban golpeándolos y todo... Muy feo...Ajá y te digo, rompiendo todo para buscar y todo, entonces este, pues ellos estaban escondidos en un cuartito donde pues eran niños y este, estuvieron viendo todo, cómo los sacaban, cómo los golpeaban,

cómo deshacían vidrios, puertas y... no, bien feo ahí también, allá también hicieron y los helicópteros casi se bajaban y ahí estaban y no... o sea... sí, eran niños ellos cuando vieron, vivieron esa represión y este, pues como ellos más fueron los que la vivieron... (Entrevista a Roció G. 30-06-19 San Salvador Atenco).

“...se acuerdan”, agregué estas palabras al relato de Roció con la intención de animarla a continuar, luego de que esta vez hizo una pausa más prolongada que las anteriores, acompañada de un profundo suspiro. Al escucharme, interrumpió su silencio y me dijo: “Sí, sí, pero casi no sacamos el tema, pues no lo hemos sacado quién sabe por qué, pero no lo hemos sacado así, en ellos no se ha sacado así”. No lograba comprender a qué se refería Roció con la palabra “así”, entonces le pregunté: “¿Cómo? ¿Entre la familia?” y me respondió: “Simplemente, pues hora sí que están conscientes, están conscientes y todo, pero no se ha vuelto a sacar ese... o sea... así... el tema... que se pongan a platicar. Pero ellos lo vivieron también”.

El testimonio de Roció me resulta revelador. Hablar de la represión es algo doloroso, es incómodo y hasta peligroso. Con esto en mente releí mi material etnográfico y me di cuenta de que las referencias de aquel suceso son, al igual que la rabia en los gritos de las consignas, también los silencios, los tartamudeos, los suspiros, las cabezas agachadas, incluso, las negaciones a conversar conmigo, como me lo advirtió y trató de explicar Nadia, una de mis primeras colaboradoras etnográficas, en el año 2018:

Sabes qué, somos muy desconfiados, en el pueblo como tal yo creo que la desconfianza es algo que... que predomina y prevalece por... precisamente por lo que te comento, llega tanta gente que no conocemos, tanta gente que no ubicamos, tanta gente que... pues llega a ver qué hay o cómo puede hacer daño, que de repente llega alguien y te dice “Te voy a entrevistar” y así como que, espérame tantito que no sé quién eres, ¿no? No sé quién eres, de dónde eres, a dónde vayas, o cuál sea realmente tu idea hacia mi persona, ¿no? entonces ahí es donde quizá puedas encontrar un, una pared [...] Es que mucha gente ha de pensar ‘Viene a ver qué puede hacer con la tierra o a es mandada por alguien a ver de qué bando soy’ y ya el simple hecho de decir: viene del Distrito, ya dice uno: espérame tantito, aguanta ¿no? O sea, es de temer un poco [...] (Nadia Ortega, en entrevista, 03-05-2018, San Miguel Tocuila).

Aquí la desconfianza es el modo básico de supervivencia. Pero, ciertamente, esa desconfianza, los tartamudeos, los silencios, las negativas... son todos ellos parte de

lo que Veena Das (2008) ha nombrado “lenguajes del dolor” con relación a las formas sutiles con las cuales se viene a saber de la existencia de éste. No es que nadie recuerde el Mayo Rojo, es que ese recuerdo es demasiado incómodo y doloroso para ser explicitado. Al menos en los años en los que yo estuve haciendo trabajo de campo, en los que la disputa era bastante álgida ¿Con qué confianza se habla con una extraña a cerca de un tema que implica, que genera dolor y un miedo profundo? ¿Con qué cara se habla de aquella represión cuando muchas personas han hecho treguas con los que orquestaron la ocupación, con los “traidores”? ¿Con que fuerza se habla de la dolorosa represión, encarcelamiento y persecución cuando la fuerza se va en la ansiedad que provoca pensar en el futuro con el proyecto aeroportuario en marcha?

La desconfianza, la vergüenza, pero sobre todo el miedo y el dolor que con el rechazo o los testimonios me transmitieron mis interlocutoras como Rocío y Nadia, nos ayudan a entender las formas más sutiles, pero poderosamente subjetivas que ha tenido este episodio en la vida de los pueblos a la orilla: “Muchos no volvimos más con el Frente, no por traición, sino por miedo, o más bien, seguridad, o sea, de querer ya estar bien, ya tranquilos” (J. Arciniega, entrevista, 23-11-2018, San Francisco Acuexcomac).

La represión surtió efecto, como lo sugiere en su tesis de maestría Damián Camacho, quien siendo uno de tantos universitarios que se solidarizaron con el FPDT durante aquella represión, viviera en carne propia sus efectos: “Se trató de un golpe duro que dejó un hondo *dolor* porque asesinaron a dos jóvenes, violaron a mujeres, nos encarcelaron a 207 personas, lesionaron a muchos, catearon casas, persiguieron a varios dirigentes y *sembraron miedo*” (Camacho, 2008.259). El principal efecto de esta violencia fue el miedo, mas no fue un efecto casual.

Para la antropóloga Rita Segato, en contextos de guerra, la violencia alcanza su mayor eficacia cuando es impresa en los cuerpos de aquellos que tradicionalmente no juegan el papel de antagonistas —mujeres y niños— en los enfrentamientos (2016:57). Principalmente cuando la crueldad es inducida por medios sexuales, es que ésta se espacializa como mensaje en estos cuerpos que funcionan como el soporte. De esta manera, se configura una especie de pedagogía porque su objetivo es aleccionar, una

estrategia de reproducción del sistema (2016:61). Es por eso por lo que estos cuerpos, “como víctimas sacrificiales”, se espectacularizan al grado de que la repetición de la escena violenta produce un efecto de normalización de la crueldad y, con esto, promueve en la gente bajos umbrales de empatía (2016: 21)

Por otro lado, para Tania M. Li (2007) el uso regular de la violencia indica debilidad por parte del estado porque la organización y movilización sugiere que la gente no quiere las mejoras que le ofrece, las considera ineficientes, perjudiciales o simplemente irrelevantes. Aunque el rechazo a menudo se atribuye a que la gente no entiende lo que es bueno para ellos, es necesario cierto nivel de consenso popular para que un régimen de desarrollo conserve un reclamo creíble de promover el bienestar popular. En esta época el consenso no se concretó, por lo que la *pedagogía de la crueldad* que sembró miedo entre mujeres y hombres de edad adulta, así como entre niños y niñas, fue un elemento fundamental para la imposición eventual del proyecto aeroportuario.

La represión no fue una venganza burda, descontextualizada del avance del proyecto. A partir de la represión el Estado y sus empresarios aliados, pudieron generar una nueva relación de fuerzas y debilitar al FPDT, el protagonista de la oposición que para entonces ya había acumulado mucha fuerza política y solidaridad inclusive más allá de la región Texcoco-Atenco. Para el aparato de desarrollo la “aprobación” es crucial (Li, 2007: 16), por lo que además de recurrir a los medios de la violencia física, se actuó educando los deseos, reconfigurando las relaciones sociales, representando a sus opositores como “lastres”, como un “peligro”. Lo cual no deja de ser violencia, pero de manera más sutil, a nivel de las subjetividades y las cotidianidades, tanto de los pueblos a la orilla como de quienes contemplaron -y fueron educados en- el espectáculo de la crueldad.

Los estigmas y la criminalización de la resistencia

Durante mi trabajo de campo tuve un accidente automovilístico sobre la carretera Lechería- Texcoco, a unos 200 metros de la entrada principal del pueblo de San Salvador Atenco. Frente al sobresalto de este aparatoso choque y la preocupación al

ver que tres camionetas policiales del municipio de Atenco y Chiconcuac cercaron de forma intimidante los autos del percance, llamé a mi familia, quienes viven en el municipio vecino de Ecatepec. Traigo esta escena a colación porque cuando expliqué por teléfono la ubicación del percance, tanto al familiar que acudió a acompañarme, como al gestor de la aseguradora, ambos ubicaron el lugar haciendo referencia a los estigmas e imaginarios que predominan en la región sobre San Salvador Atenco. Está demás decir que no les costó trabajo dar con mi ubicación porque este poblado, precisamente, es muy popular entre las poblaciones vecinas. Sin embargo, para cerciorarse de mi ubicación, uno de ellos me preguntó: “Ahí donde matan, ¿no?”. Cuando le pregunté a que se refería con esa pregunta, me explicó que “a la fama de ese pueblo, de secuestrar y linchar gente de fuera”, y concluyó: “por eso llegué rápido, es un lugar muy peligroso”. Este imaginario habita en toda la región oriente y norte del Estado de México; resultado de aquella *pedagogía de la crueldad* que no solo inyectó miedo a la población de las orillas del lago, además representó a este lugar como una *geografía del peligro*, en el afán de criminalizar a quienes se opusieron al desarrollo.

Yo misma guardé en mi memoria las imágenes que mostraban las televisoras cuando apenas tenía 11 años, en la coyuntura del 2001. Todas ellas referían a la agresividad de estos pueblos. Con mi familia, nos aterrorizaba saber que la carretera que siempre bloqueaban “los macheteros” -como se les llamaba en los noticieros- y que fue en varias ocasiones escenario de enfrentamientos entre estos y las fuerzas policiales, era la misma que daba acceso a nuestro pueblo, tan solo unos kilómetros más adelante. No fue sino años después, a partir de mi acercamiento a procesos organizativos universitarios, que reconocí en Atenco una lucha social y no una “zona de peligro”, o aquel vecino incómodo que resulta ser, en el mejor de los casos, para muchos de los habitantes de los municipios mexiquenses, como el mío, de fuerte tradición priista.

La criminalización de la protesta siempre fue una pieza clave del instrumental del poder desde el primer día de las movilizaciones frente a la expropiación. Luego, se engarzó de manera cínica y formidable con la violencia física directa y explícita de la represión. Para Composto y Navarro (2014) la criminalización opera como una especie de

“antesala” de la represión directa, no en términos necesariamente temporales, sino como forma de legitimar socialmente el ejercicio de la fuerza pública contra los luchadores sociales. En esta estrategia jugó un papel muy importante la formación de una opinión pública que percibió a los detractores del aeropuerto como “potenciales amenazas” para el conjunto de la sociedad: “[...] los opositores son generalmente identificados como fundamentalistas, subversivos, perturbadores del orden y/u opositores al interés general, al progreso de la nación y al bien común” (2014: 60).

Por otro lado, como ha señalado la antropóloga Aida Hernández (2010: 81), estas violencias están también configuradas por jerarquías raciales. No sólo porque han sido los pueblos indígenas y campesinos quienes más han resistido a la privatización y mercantilización de sus tierras y bienes comunes, sino porque en los discursos hegemónicos, se han asociado sus identidades a la idea de ser “retrogradas y anti-progreso”, en ese sentido, enemigos públicos de la nación.

De tal manera, en el contexto de los ataques ocurridos en septiembre de 2001 a las Torres Gemelas en Estados Unidos, los medios de comunicación y los agentes del estado buscaron deslegitimar las razones que sustentaban la resistencia social e instigar la creencia en la peligrosidad de sus protagonistas, valiéndose de la entonces potencial figura del “terrorista”. En ese ambiente, las acciones directas de los opositores se leían como prácticas terroristas, no como movilizaciones sociales que buscaban denunciar la injusticia y exigir sus derechos. Al interior de los pueblos ribereños, los simpatizantes *priistas* que impulsaban el aeropuerto adoptaron el nombre de “talibanes” para referirse a los militantes del FPDT. Apelativo que hasta la fecha se usa cotidianamente. Ahora, inclusive en alusión a todo aquel que, sin ser necesariamente miembro del Frente, manifiesta inconformidades o críticas hacia “el gobierno” en general.

De tal manera, a la representación de Atenco como una geografía del peligro a nivel de la región y la nación, se le anudan las representaciones del “otro” que emergieron al interior de las poblaciones ribereñas. Representaciones que homogeneizan, escinden y aplanan las trayectorias heterogéneas de los sujetos que se han entramado

en esta historia de conflicto, bajo categorías como las de “talibanes” y “macheteros”, y, por otro lado, las de “priistas” y “traidores”. Estos discursos, imaginarios y representaciones son rastros latentes del conflicto aeroportuario, con todas las implicaciones políticas y sociales que conllevan y que, en coyunturas, como la que mostraré en el próximo apartado, suelen intensificarse.

2.3 Entre la simulación del ecologismo y la coerción del “bien público”

En este apartado relato el proceso de compraventa de 1,957 hectáreas de tierras ejidales realizado entre 2008 y 2014 por parte de la Comisión Nacional del Agua en los pueblos a la orilla del lago. Relato cómo en este lapso, agentes del estado en complicidad con el capital privado operaron, bajo pretextos verdes, el argumento del “bien público” (una vez más) y la amenaza de la expropiación, una estrategia de engaño y consenso para lograr la compraventa. De esa manera se evitó el recurso de la expropiación y de todas maneras adquirir a bajo costo las tierras que posteriormente pasarían a ser parte del polígono de construcción del aeropuerto, que sería anunciado nuevamente en el año 2014.

Más allá de reconstruir de manera fidedigna los hechos acontecidos en esta coyuntura, mi objetivo es narrar este periodo desde los sentidos que, más o menos diez años después, la población y ejidatarios involucrados, dieron a esta coyuntura. Haciendo énfasis en el entramado social y material que resultó de este proceso, planteo que el significado de la expropiación y el bien público con relación a la definición del Estado, así como del valor ecológico e hídrico de la zona, han sido un campo de disputa que persiste en la actualidad como efecto de esta y otras coyunturas previas.

El acaparamiento de tierras bajo pretextos verdes

Fairhead *et al* (2012: 237) han nombrado como “green grabbing” (acaparamiento verde) a la mercantilización de la naturaleza y su apropiación -lo que implica la transferencia de la propiedad, los derechos de uso y el control de los recursos que alguna vez fueron de propiedad pública o privada, o que ni siquiera fueron objeto de propiedad- a las manos de ciertos actores que detentan el poder político y/o económico

para una variedad de usos (actuales, futuros y especulativos) en nombre de la "sostenibilidad", la "conservación" o los valores "ecológicos", operando a través de novedosos mecanismos legales y de mercado.

Según, Diana Ojeda (2012), a partir de su estudio sobre el turismo de naturaleza y la en Colombia, este mecanismo de acaparamiento de tierras, que ha sido habilitado mediante "pretextos verdes", ha estado en apogeo en varias partes del sur global, en el marco de la emergencia de las políticas neoliberales que intentan mercantilizar hasta los procesos naturales e inclusive los "remedios" de la degradación ambiental provocada por los mismos procesos de acumulación de capital. Aquí, entre los pueblos ribereños del Lago de Texcoco, los "pretextos verdes" se habilitaron para el arrebato de tierras durante la presidencia de Felipe Calderón (2006-2012), en el intento de mercantilizar justamente los "remedios" de un proceso de degradación ambiental que, como he señalado páginas arriba, el mismo Estado había provocado.

Cabe mencionar que en ese sexenio gobierno federal le apostó, particularmente, a posicionarse a nivel internacional como un "gobierno verde", al tender vínculos diplomáticos en materia ambiental.⁷⁶ De la misma manera se adoptó un enfoque de sustentabilidad y compromiso ecológico en el Plan Nacional de Desarrollo, que tenía como premisa básica la búsqueda del Desarrollo Humano Sustentable (DHS).⁷⁷ El

⁷⁶Estos vínculos se tendieron particularmente con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Dicho programa le otorgó a Calderón el premio "Campeones de la Tierra 2011". Las razones que argumentaron esta mención fueron su liderazgo internacional en la lucha contra el cambio climático al organizar la Cumbre Mundial de *Negocios* para el Medio Ambiente (B4E, por sus siglas en inglés) en octubre de 2010 y la Conferencia de Naciones Unidas sobre Cambio Climático que se celebró en Cancún, México en el mismo año. Así también las políticas nacionales aplicadas a favor del ambiente, específicamente el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2007-2012 (Notimex, 2011).

⁷⁷ El objetivo del DHS era "que todos los mexicanos tengamos una vida digna sin comprometer el futuro de las generaciones futuras". La retórica del DHS, le valdría al gobierno además otros reconocimientos "verdes" fuera y dentro del país. Algunas distinciones "ambientales" recibidas fueron el Stars of Energy Efficiency (2009), el Premio Globe de Liderazgo Internacional de Medio ambiente, por anunciar la creación de un Centro de Desarrollo Sustentable que nunca entró en funciones; el Teddy Roosevelt por su liderazgo en materia ambiental (2012) y el Premio Ecología y Medio Ambiente, de la Fundación Miguel Alemán Valdés.

DHS se convirtió en el sello de este gobierno y en este contexto “el adecuado manejo y preservación del agua” cobró un papel fundamental.⁷⁸

Teniendo, por un lado, a un gobierno federal maquillado de verde y, por otro, a un gobierno estatal claramente intransigente y opresor, es decir, a Enrique Peña Nieto como gobernador del Estado de México (2005-2011); se impulsó a inicios de 2008 un proyecto ecológico en el Lago de Texcoco a través de la CONAGUA. Para ello se reactivó el Programa de Rescate Hidrológico Lago de Texcoco, la vieja iniciativa para la cual se creó en el año 1971 la Comisión del Lago de Texcoco dentro de la entonces Secretaría de Recursos Hidráulicos y el cual buscaba “promover la sustentabilidad hidro ecológica del ex vaso del lago de Texcoco y de las cuencas de los ríos tributarios del oriente del Valle de México” (Conagua, 2012b).

El programa impulsado en 2008 recibió el nombre de Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT) y pretendía disminuir y mitigar varios problemas ambientales pendientes en la cuenca del Valle de México: las inundaciones, el hundimiento de los suelos y las tolveneras provocadas por la exposición de los suelos salinos del lago, que emitían partículas dañinas a la salud. Para ello se proponía la creación de una Zona de Mitigación y Rescate Ecológico (ZMRELT) que se proyectó más allá de los límites del área federal. En ésta se “rescatarían” los suelos y se instalarían sistemas de drenaje y de riego. Según comunicación interna de CONAGUA (2012b) la ZMRELT tenía el propósito de “mejorar la calidad de vida de la población que habita la región oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, lo cual “reduciría las afectaciones a la salud” y “aumentaría la proporción de áreas verdes por habitante”, además, “beneficiaría al ordenamiento territorial” en tanto que se “controlaría el crecimiento urbano” (CONAGUA, 2012b: 4-5).

⁷⁸ No obstante, las críticas en materia ambiental lo catalogaban como una política contradictoria y perversa.⁷⁸ Toledo, Garrido y Barrera-Bassols (2013) caracterizaron a ésta como una “cosmética verde”, donde “corporaciones, empresas, gobiernos y élites científicas se hacen la corte de manera recíproca, se conceden premios, se hacen cómplices, inventan espectáculos, guardan silencio y terminan formando parte de un círculo perverso” (2013: 122).

El programa fue autorizado en agosto de 2008 y, aunque el programa decía implicar otras áreas, de inmediato todos los esfuerzos se focalizaron en gestionar las tierras faltantes que, según el proyecto, harían parte de la ZMRELT. Inclusive se estableció un horizonte de inversión al 2015 para la adquisición de diferentes predios de nueve ejidos: Santa Ma. Chimalhuacán, San Luis Huexotla, San Bernardino, San Felipe y Santa Cruz de Abajo, San Miguel Tocuila, San Salvador Atenco, Francisco I. Madero, San Cristóbal Nexquipayac y Santa Isabel Ixtapan (CONAGUA, 2012b). Los predios adquiridos sumarían en total 2 mil 500 hectáreas que complementarían a las 14 mil 300 hectáreas que ya eran entonces propiedad federal (CONAGUA, 2012a: 103)

Así, desde diciembre de 2008 y hasta septiembre del 2012, el gobierno federal de Calderón a través de la CONAGUA invirtió 2,628 millones de pesos (Encinas, 2015) para adquirir terrenos ejidales de la orilla oriental del lago en un rango de precio de 119 a 169 pesos por metro cuadrado⁷⁹, bajo la bandera del DHS. En las asambleas ejidales que se llevaron a cabo con el propósito de informar y persuadir a los ejidatarios a vender, los funcionarios de CONAGUA expusieron que esas tierras serían utilizadas para el proyecto de mitigación y amortiguamiento ambiental. Algunos de los beneficios que se exponían eran la habilitación de un espacio de acceso a todo público para actividades culturales y deportivas y un Plan Director de Desarrollo Agropecuario y Forestal de la Zona de Mitigación en los municipios de Atenco y Texcoco.

Así como otros proyectos de desarrollo previos que en distintas épocas se han impulsado en la región, éste, según se exponía en las asambleas, incentivaría la producción agropecuaria de los ejidos involucrados, con apoyos de insumos, créditos y la apertura o reubicación de pozos de riego. En la Colonia Francisco I. Madero se acordó que cada titular aportaría 2% de las ganancias de sus ventas para hacer un

⁷⁹ Para esta estimación he considerado que distintas fuentes señalan varios montos en los que se valuó el metro cuadrado de tierra ejidal. Alatorre y Fuentes (2012) señalan un rango de \$150 a \$169 mxn; Cesáreo (2011) anota que las primeras ventas en los años 2008 y 2009 se dieron en un precio de \$150 a \$157 mxn; Encinas (2015), señala que las ventas a los ejidos del municipio de Chimalhuacán se dieron en \$119 mxn, mientras que en los de Atenco se dio en \$157 mxn. Vázquez-García, (2018) da la información de \$140 mxn a \$300 mxn, pero considerando las ventas de tierras hasta el año 2014, cuando la urgencia por la construcción del NAIM y las negociaciones permitieron el aumento del precio en ejidos como el de San Salvador Atenco.

pozo que regaría 200 hectáreas. En Nexquipayac la CONAGUA ofreció un pozo de riego para 300 hectáreas agrícolas y otro de agua potable. En Santa Isabel Ixtapan se ofreció reubicar tres pozos de riego que se encontraban en sitios donde había trazos de futuras carreteras. Además, se persuadía a los ejidatarios con la construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales El Caracol, que sería destinada a tratar las aguas negras con las que ya muchos ejidatarios solían regar sus parcelas.

En estas circunstancias, para Vázquez-García (2020b) el pasado lacustre y la vocación agrícola propiciaron que el agua fuera un elemento clave en el imaginario utilizado por la CONAGUA para el convencimiento de la venta de tierras, no sólo porque se prometió riego agrícola a cambio de los terrenos, sino la recuperación del ex Lago de Texcoco, fuente de su identidad colectiva y su principal medio de vida décadas atrás:

La Conagua recurrió a antiguas imágenes del lago de Texcoco todavía presentes en la localidad para convencerlos de vender. El “asesor de Conagua” que “se encargaba de convencer a las personas para que entraran a lo de la venta... vino a decirnos que se iba a hacer un tipo Xochimilco” [Gisela Esteva 2014, entrevista]; que “vamos a ser un cinturón verde” [Guadalupe Contreras, 2015 entrevista]; “que iba a haber varios lagos... iban a poner veleros” [Alonso Pérez 2014, entrevista] (Vázquez-García, 2020b:197).

Con base en una lectura estratégica de la historia de la región, la CONAGUA ofrecía con el PELT y su zona de mitigación aquello que es vital para los pueblos a la orilla del lago; y me refiero a vital no sólo para la reproducción biológica de la vida y la producción agrícola, ambos ámbitos tan mermados desde décadas atrás; sino también para la producción del sentido ontológico de los pueblos originarios: el agua. Si bien el lago se había usado como argumento para defender la tierra en el 2001 por parte de sus habitantes, la CONAGUA utilizó este mismo elemento, pero ahora a su favor, introduciendo bajo pretextos verdes y promesas acuosas, un proyecto que permitiría acaparar más tierras en manos del Estado, al mismo tiempo que prometía a la población, una vez más, el tan anhelado desarrollo.

Con todo y los pretextos verdes, la promesa redentora del lago y la del desarrollo agrícola, de manera general los ejidatarios vieron en el impulso del PELT otro intento

más por despojarlos de sus tierras en favor de la construcción de la terminal aérea. Como me contara “en confianza” un hombre de 68 años, ex autoridad del ejido de San Cristóbal Nexquipayac:

Yo creo que nadie se tragó el cuento del parque [...] los que vendieron fue por otros asuntos [...] es que era mucha coincidencia, mucha cosa bonita para que se hiciera [...] nosotros llevábamos años pidiendo que se trate el agua, que abran pozos y así de la nada ¿de repente que ya digan qué van a hacer todo eso? ¡Ah, pero eso sí, vendiendo! ¿Pues quién se lo va a creer? (Entrevista a exautoridad ejidal de Nexquipayac, 22-08-2019).

Como este ejidatario, en esos años, muchos más especulaban con sus pares o familias, sobre el engaño del PELT. No obstante, prefirieron hacer caso omiso: “nos hicimos de la vista gorda” (Entrevista a exautoridad ejidal de Nexquipayac, 20-09-2019). Fue principalmente el FPDT quién hizo pública esta denuncia cuando los comisionados del gobierno federal y sus asesores legales comenzaron a frecuentar las asambleas ejidales de los pueblos. Así, a partir del 2009 la organización social redobló esfuerzos y tuvo que velar en dos frentes de lucha, pues luego de la represión del 2006 habían concentrado su coraje en la campaña por la liberación de sus presos y la suspensión de las órdenes de aprensión en contra de algunos de sus integrantes. En mayo del 2009, en un pronunciamiento por los tres años de la represión, señalaban:

Todos sabemos que actualmente la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) ha comprado tierras ejidales en Ixtapan y está empezando con Nexquipayac con la supuesta idea de hacer un proyecto de conservación ambiental, sin embargo, debemos tener los ojos bien abiertos porque ésta es la *nueva estrategia* de los gobiernos federal y estatal para *arrebatar nos las tierras* que defendimos en 2001 y continuar con su proyecto aeroportuario (FPDT, 2009).

En este contexto, las asambleas ejidales de San Salvador Atenco y San Miguel Tocuila, donde gran parte de los ejidatarios coincidían con el posicionamiento del FPDT, y de donde son originarios sus principales líderes y voceros, no cedieron fácilmente ante las ofertas de CONAGUA. Además, se dieron a la tarea de difundir entre los ejidatarios de otros núcleos agrarios el supuesto engaño del gobierno federal, por medio de mítines, movilizaciones, boletines y carteles que repartían y pegaban por los pueblos; así como mediante la pinta de murales que hacían referencia a la “defensa de la tierra” como los que describí al inicio de este capítulo.

Por su parte, durante los mismos años, el titular de la CONAGUA, José Luis Luege, reclamaba la honestidad del proyecto en sus declaraciones públicas. Reconocía que la superficie que se estaba adquiriendo era la misma que en el sexenio pasado se iba a utilizar para construir el aeropuerto, pero insistía en que ahora sería un área de compensación ecológica, y además cuestionaba a quiénes se rehusaban a vender: “Todo esto es un ganar-ganar. La gente de Atenco se oponía a vender la tierra para el proyecto viejo del Aeropuerto. Pero ahora lo que van a tener al lado de sus tierras es un parque. ¿Quién puede oponerse a eso?” (Alatorre y Fuentes, 2012).

Mientras tanto, con todo y la incertidumbre alrededor de si la iniciativa de CONAGUA les regresaría el lago o les traería un aeropuerto, algunas asambleas ejidales vieron en esta coyuntura una oportunidad de negociar el precio de su tierra y al mismo tiempo de evitar una posible expropiación en la que el estado les impusiera un pago irrisorio. Si en esos años el gobierno federal estaba dispuesto a pagar hasta \$169.00 MXN por metro cuadrado, esto representaba casi veinticuatro veces más la cantidad que ofreció pagarles en el año 2001. Así que muchos ejidatarios, inclusive cuestionando la legitimidad ambiental del proyecto, optaron por negociar el precio y la posterior venta de sus tierras.

“Prefiero vender ahorita antes que termine expropiándome el gobierno”

Los ejidos de Santa Isabel Ixtapan y Santa María Chimalhuacán fueron los primeros en donde se celebraron reuniones y asambleas para dar a conocer la propuesta de la dependencia federal y negociar las tierras, concretando sus primeras ventas en los años 2007 y 2008, respectivamente. El imaginario de la expropiación forjado a través de experiencias previas y múltiples injusticias, jugó un papel importante como instrumento de coerción. Según me lo hicieron notar los y las ejidatarias -sobre todo de mayor edad- a quiénes entrevisté, la expropiación tiene un sentido de arrebato y es una muestra fehaciente del Estado autoritario y de su violencia:

El único que tiene ese derecho es el gobierno...el de quitar...de... ¿cómo se llama? ¡Expropiar! Nadie puede utilizar esta palabra aquí, nadie. Es el gobierno el que hace eso, expropiar. Pero de acuerdo con el código agrario, y en esa forma un metro de tierra viene costando como siete

pesos [...] poco, pero qué podemos hacer, así lo dice el gobierno y el código, es la ley del ejido, entonces así es” (I. Venegas en entrevista, San Miguel Tocuila, 13-10-2018).

El señor Venegas me compartió el testimonio anterior al explicarme porqué en el año 2018 él estaba dispuesto a vender su tierra. En pocas palabras, me resumió: “Prefiero vender ahorita antes que termine expropiándome el gobierno”. La expropiación es una amenaza latente en la región, y es que al intento de expropiación para el aeropuerto en el 2001 le antecedían ya un conjunto de expropiaciones efectuadas en distintos momentos durante la segunda mitad del siglo XIX. Éstas corresponden a las carreteras y autopistas que atraviesan la región, así como a otras infraestructuras de conducción de electricidad y de combustible que, en el afán de conectar y suministrar energía a la ciudad, han dejado a los ejidos fracturados y a sus planos ejidales convertidos en verdaderos laberintos.

A estas experiencias previas de expropiación territorial a las que Edith Kuri (2010) se refiere como parte del “memorial del despojo”, podrían sumarse también las experiencias de expropiación de piezas arqueológicas que abundan en la región, por parte del Estado mexicano. Como ha estudiado la antropóloga Sandra Rozental (2016), éstas no solo implican la misma figura jurídica bajo el argumento de “la propiedad de la nación”, “la utilidad pública” o “el bien de la mayoría”, sino que ambos tipos de expropiación son impugnados a nivel local mediante la activación de reclamos que dan cuenta de que éstas son sentidas e interpretadas como injusticias y despojos, por las formas veladas en las que han procedido. Así me lo hizo saber J. Guevara, de 81 años: “aquí hay mucha expropiación que no ha pagado el gobierno o puede suceder que sí lo pagó con el comisariado y el comisariado se lo quedó” (J. Guevara, entrevista, 28-01-2019).

Como bien lo ha anotado la antropóloga Margarita Pérez (2013:83) para el caso de infraestructuras viales en la ciudad: “Si atendemos a que la noción de “utilidad pública” se refiere a la idea de lograr el beneficio colectivo, lo que observamos a través del tiempo, es cómo este concepto se fue vaciando de su contenido jurídico”. En el caso de estos pueblos, en tanto que la “utilidad pública” justificó todas esas expropiaciones

para proyectos de infraestructura y a favor de la ciudad, sin que necesariamente tuvieran un impacto en el bienestar de las mayorías o de la población de la región, éstas se han interpretado y se sienten colectivamente como arrebato de tierras. Lo paradójico es que, con todo y el vaciamiento de su contenido jurídico, la expropiación sigue funcionando. En este periodo, si bien no como una figura jurídica, sí como un recurso amenazante con el que consciente y explícitamente los emisarios del gobierno federal orillaron a muchos ejidatarios a ceder ante las presiones de la venta.

En una entrevista colectiva que realicé a algunos ejidatarios de Santa Isabel Ixtapan me comentaron que, durante sus encuentros y negociaciones con CONAGUA entre los años 2007-2010, ellos no tenían idea de que las tierras se ocuparían años después para la construcción del aeropuerto: “Nos dijeron que iba a ser como un parque ecológico. Nos dijeron que iban a inundar el lago, todo, y que si no lo vendían el gobierno te lo iba a expropiar, te iba a aventar agua y no era problema de él [...] Ese fue uno de los temores, que fueran a inundar tus tierras”. Además, señalaron:

[...] espantaron a la gente y como había bastante gente grande de edad, dijeron: ‘no pues de que me la quiten, pues mejor que me den, aunque sea algo’. Ese fue de la gente su pesar, y por eso se vendió y la gente decíamos que no, pero ya teníamos, ya teníamos claro que quienes no vendían el gobierno se lo iba a expropiar” (Entrevista al comisariado ejidal de Santa Isabel Ixtapan, 08-07-2019).

Entre quienes señalan haber sido engañados por los pretextos verdes y quienes aún sin creer en éstos se sintieron forzados a acceder a la venta ante la amenaza de la expropiación, las constantes en los diversos y a veces incongruentes testimonios al respecto de esta etapa, fueron: 1) la opacidad en el manejo de información, 2) la discreción con la que se condujeron las negociaciones y 3) la irregularidad en los procesos de venta en complicidad con autoridades agrarias, municipales y estatales.

Hay varios señalamientos con relación a que los emisarios del gobierno federal y sus asesores legales solían tener acercamientos velados con las autoridades de algunos de los núcleos agrarios antes de la realización de las asambleas donde se exponía el proyecto y se votaban tanto las adopciones del dominio pleno, como las ventas. Lo

que hace suponer a muchos con los y las que conversé en mi estancia en campo, que “hubo compra de voluntades” de algunas autoridades ejidales y ejidatarios con el objetivo de lograr el empuje de la venta en las distintas asambleas.

Tan solo este proceso sigiloso de compraventa de tierras ejidales en el marco del PELT podría ser en sí mismo el objeto de investigación de una tesis especializada en el tema agrario. No hubo una sola estrategia, se operó de una forma tan minuciosa y opaca en cada ejido, que me faltarían datos específicos para dar cuenta detallada y certera de ello. Esta situación ha incrementado la ambigüedad jurídica en las que hasta el día de hoy se encuentran las tierras involucradas, por lo que es un tema importante y pendiente. Aquí solo quiero subrayar que la CONAGUA habilitó durante este periodo un amplio espectro de proceder insidiosos que respondieron a actores, intereses y coyunturas locales específicas, logrando el acaparamiento de un total de 1 700 hectáreas hacia septiembre del 2012, tres meses antes de finalizar el periodo de gobierno de Felipe Calderón. Como se puede apreciar en la siguiente tabla, en ese sexenio quedó pendiente la adquisición de aproximadamente el 40% de los predios que se proyectaban adquirir para la creación de la ZMRELT. Mientras que en cinco de los nueve ejidos involucrados se logró adquirir casi el cien por ciento de los predios proyectados y en otros dos, poco más de la mitad. San Salvador Atenco y San Miguel Tocuila se mantuvieron hasta el final de ese sexenio sin ceder ni un pedazo de tierra.

Tabla 3. Áreas y años de los procesos de compraventa de tierras ejidales. Fuente: elaboración propia con base en el PINHA y Conagua (2012a:112).

| Ejidos | Hectáreas | | Años | | |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------|----------------------------|-------|
| | Proyectadas a comprar en 2008 | Adquiridas a septiembre de 2012 | Por adquirir | Adopción del dominio pleno | Venta |
| Santa Isabel Ixtapan | 848 | 831.627679 (98%) | 16.38 | 2000 | 2010 |
| San Luis Huexotla | 90 | 89.042749 (99%) | 1 | | 2008 |
| Santa Ma. Chimalhuacán | 311 | 286.600430 (92%) | 24.4 | | 2008 |
| San Bernardino | 37 | 37.479682 (101%) | -0.47 | | |
| San Felipe y Santa Cruz de Abajo | 262 | 138.227652 (53%) | 123.77 | | |
| San Cristóbal Nexquipayac | 303 | 303.755972 (100%) | -0.75 | 2010 | 2010 |
| Francisco I. Madero | 106 | 63.097892 (60%) | 43 | 2010 | 2010 |
| San Salvador Atenco | 594 | 0 | 594 | 2014 | --- |
| San Miguel Tocuila | 378 | 0 | 378 | | --- |
| Total | 2,929 | 1 749.832056 (60%) | 1 179.33 | --- | --- |

2.4 La compulsión del *priismo*

A mediados del 2010 el FPDT logró la liberación de sus presos y la suspensión de las órdenes de aprehensión de sus líderes, lo que le permitió cerrar filas frente a la compraventa de tierras ejidales por parte de la CONAGUA. Desde entonces y junto a otras circunstancias, fue claro el debilitamiento del proceso de compra-venta iniciado tres años atrás.⁸⁰ Al final del periodo presidencial de Calderón se entregó un informe sobre los avances del PELT⁸¹ en el que se daba por hecho la continuidad de éste y se advertía a la administración entrante que era importante “mantener el clima de gobernabilidad y paz social” que había logrado el programa en la zona, además de: “vigilar que ciertos actores, por desconocimiento o desinformación, generen confusión y desorden” (Conagua, 2012a:274). De tal manera, la siguiente administración federal, ahora en manos de Peña Nieto, se tomaría muy en serio la tarea de vigilar a dichos “actores” y, más aún, de imponer el supuesto “clima de gobernabilidad”.

⁸⁰ De las 1600 hectáreas que había logrado obtener el gobierno federal de 2008 a 2010, el gobierno federal solo lograría adquirir 100 más luego este último año (Salinas-Cesáreo, 2011).

⁸¹ En octubre de 2012 se publicó el “Libro Blanco Conagua-07 del Parque Ecológico Lago de Texcoco”, donde se resumían las acciones e inversiones hechas para este proyecto durante el sexenio que concluía. Dando por hecho la continuidad del PELT en la siguiente administración federal, ahí se mencionó el presupuesto disponible y las acciones pendientes para los próximos años. Entre otras, se encontraba el pago pendiente de 223 predios y “continuar las gestiones con los ejidos de San Salvador Atenco y San Miguel Tocuila para adquirir un estimado de hasta 972 ha.” (Conagua, 2012a:274).

La disputa por el control de las asambleas ejidales

En el año 2012, mientras que la saliente administración de CONAGUA llamaba a su reemplazo a seguir la compraventa de terrenos en la manera discrecional que ellos etiquetaron como “paz social”; el FPDT obtuvo un logro muy significativo, la victoria de su planilla aliada en la contienda por ocupar el comisariado y el comité de vigilancia del ejido de San Salvador Atenco. La Planilla Roja, cuyo lema era “Nuestras raíces son la tierra”, venció a la Planilla Azul, de filiación priista. Aun pese a los intentos de éstos últimos de imponerse mediante la compra de sus votos a los ejidatarios (FPDT, 2010). En el 2018, aún pude ver el lema de esta Planilla Azul en una vieja pared de dicho pueblo: “Ejidatarios de Atenco *en busca del Progreso*”. Un recordatorio de que esa “búsqueda” continuaba enardecida entre algunos actores locales.

En este contexto el que la desconfianza ante el PELT crecía y la resistencia se reagrupaba, la estrategia para la adquisición de predios se tornaría más cruda hacia el 2013, coincidiendo con la llegada de Peña Nieto a la presidencia de la República, y con el gobierno, también *priista*, de Eruviel Ávila en el Estado de México. Ambos mandatarios, miembros del mismo grupo político conocido como Atlacomulco; un grupo con fuertes intereses empresariales en el ámbito de la construcción y el NAICM.

El monopolio que tuvo el PRI como partido del Estado durante más de 100 años, ha incidido históricamente en la configuración sociopolítica de la región Texcocana, no sólo en las coyunturas electorales, sino en toda la estructura societal de la región. Hoy día, la realidad de esta cultura política, que entre los habitantes de los pueblos se nombra de manera genérica como *priismo*, es mucho más ambigua y compleja que la idea del gran partido dominante o de “papá gobierno”, como se referían a esta situación política algunos de mis interlocutores. Andando por las calles de los pueblos es posible escuchar a personas criticar a “los *priistas*” mientras portan playeras del partido o son beneficiarios de algún programa social impulsado por éste. No obstante, sin el afán de profundizar en ello, lo que aquí me interesa plantear es cómo ésta ha penetrado, aunque de manera ambigua y bajo tensiones, en los ámbitos más cotidianos de la vida; también la gran red de clientelismos y amiguismos que en el marco del partido se ha

forjado a todos los niveles, incidiendo particularmente en la esfera agraria. Todo ello para apuntar que, si bien hablo del *priismo* como una estructura de poder preexistente, esta fue reactualizada para jugar un papel estratégico en el arrebato de tierras en beneficio del aeropuerto; reactualización que fuera explícitamente violenta. En esta coyuntura, el partido echo a andar toda su maquinaria forjada décadas atrás.⁸² Se valió de sus organizaciones de base para tejer relaciones clientelares entre la población, con la finalidad de afianzar a través de ellos la compraventa de las tierras pendientes. Lo mismo hizo con múltiples agentes de los distintos niveles y ámbitos del gobierno, así como con actores empresariales.

El mecanismo de cooptaciones jugó un papel importante. La narrativa más frecuente que escuché sobre este proceso cuenta que a las primeras personas cooptadas por el gobierno federal se les ofrecieron cuantiosas sumas de dinero a cambio de colaborar con información de la vida comunitaria y organizativa de los pueblos durante la contienda del 2001. Se dice que estas mismas personas colaboraron en la planeación de la entrada de las fuerzas policiales a San Salvador Atenco en 2006. En el mismo sentido, es común escuchar entre los pobladores, que fueron estas mismas personas, a quienes la gente identifica con los *alias* por los que son conocidos entre la población, quienes, montados en un helicóptero de la policía federal, estuvieron señalando los domicilios de las familias de los líderes del FPDT durante el 3 de mayo del 2006.

El grupo de personas que en esta narrativa se plantean como los “traidores” del movimiento, se ha configurado desde entonces como un grupo de poder que en palabras de algunas interlocutoras “se sienten dueños del pueblo”. Percepción que radica en la fuerza política y los bienes materiales que han acumulado en recientes años. Son conocidos localmente como “Los Oaxacos”, pues del estado de Oaxaca es

⁸² No podemos hablar de una fecha exacta en que se comienza a echar a andar una suerte de ingeniería social con sello priista con la pretensión de lograr implantar la terminal aérea. Lo que no cabe duda es que ésta tuvo su más contundente muestra los días de la represión de 2006 y, por otro lado, que no surgió con el proyecto aeroportuario. Así como en muchos otros lugares de México, en esta región hay una cultura política e imaginario social asociado a la corrupción, el proselitismo, las promesas incumplidas y el clientelismo político que se vinculan al PRI y que se ha forjado desde la época posrevolucionaria. Aunque no sin resistencias, pues, así como ha habido momentos de apoyo al partido, también los ha habido de rechazo y oposición.

de donde emigró su supuesto líder cuando llegó a vivir a Atenco, época en la que trabajaba vendiendo “merengues” en las calles. A este grupo también se les conoce como “Priistas” porque fueron especialmente explícitos sus vínculos con este partido luego de la represión. Fueron impulsados por el partido a ocupar puestos de poder estratégicos, precisamente, en la coyuntura del arrebato de tierras.

Durante las distintas campañas para elección de autoridades ejidales en 2007 y 2010, los Oaxacos conformaron su propia planilla, impulsada por el PRI, buscando la victoria por vía de las redes clientelares, las amenazas, el hostigamiento y la compra de votos a los ejidatarios.⁸³ Pero fue hasta el 2013 cuando obtuvieron el control de la asamblea ejidal, colocando a su planilla en el comisariado y comité de vigilancia, hasta el año 2020. A nivel municipal sucedería lo mismo y también a través de sus dos principales líderes. Andrés Ruiz, siendo presidente del comisariado ejidal, fue candidato del PRI a la presidencia municipal en 2015, cargo que ocupó hasta 2018. Alejandro Santiago (El Oaxaco), sucedió en el comisariado ejidal a Ruíz durante su gestión como alcalde y sería candidato por el PRI a la presidencia municipal en 2018.⁸⁴

Conviviendo cotidianamente en los pueblos no pasaba desapercibida la fuerza política, bienes y propiedades acumulados por este grupo de poder y sus respectivas familias. De una manera coloquial, las críticas a este grupo eran “el pan de cada día”, según me dijo una interlocutora. Se acusaban sus formas prepotentes de conducirse hacia los demás, lo autoritarios y violentos que eran, la gente “golpeadora” que los respaldaba y su complicidad con la policía. Además, se sugería, particularmente, su enriquecimiento turbio durante los años en que se dio la compraventa de tierras, haciendo alusión a sus bienes inmuebles, las camionetas que portaban y las grandes

⁸³ En 2010 ofrecieron \$1500 mxn por votar a su favor en la asamblea de elección de nuevas autoridades ejidales (FPDT, 2010).

⁸⁴ Interesada en conocer su versión de la historia, durante mi trabajo de campo intenté tener una entrevista formal con algunos miembros de este grupo, quienes en ese entonces eran autoridades ejidales. Me presenté en dos ocasiones en la oficina ejidal de Atenco para hacer mi solicitud, portando un oficio de presentación de mi institución académica, del cual dejé copia a la secretaria. Ésta me indicó en ambas ocasiones que anotara mi número telefónico en dicho oficio y ella se comunicaría conmigo después, para darme una cita. Nunca lo hizo y debo decir que fue la única oficina ejidal, de las siete que visité, donde esto sucedió. Sin embargo, entre las redes de colaboradoras/es etnográficos que fui tejiendo con el paso del tiempo, conocí a personas que eran cercanas o trabajaban con los Oaxacos y que me compartieron, no sin desconfianza y bajo anonimato, sus apreciaciones.

fiestas que organizaban.⁸⁵ El motivo de tanta impunidad la resumían en una frase que escuché en reiteradas ocasiones: “Sus compadres son Eruviel y Peña Nieto”.

Algunos “amigos cercanos” de los Oaxacos con los que platicué, rechazaron la versión que los acusa de ser “traicioneros” de la lucha, venderse al gobierno y beneficiarse de la venta de tierras ejidales. Señalan que esa es “una campaña de difamación” en su contra orquestada por el FPDT. Al contrario, desde su perspectiva, fue el uso de la violencia durante las movilizaciones del Frente la que propició la represión. Con ese argumento justifican la violencia policial contra el movimiento organizado y apuntan que “sus formas terroristas” fueron el principal motivo por el que muchas personas se distanciaron de éste. Además, me enfatizaron que para ellos el Frente representaba “un peligro” para la población ribereña, no sólo porque eran un grupo “violento”, refiriéndose a éste como “los talibanes”. Les acusaban también de no permitir el progreso del pueblo, progreso por el que ellos decían sí velar; y por sacar ventajas políticas y personales del conflicto aeroportuario

Por otro lado, el FPDT y la prensa han documentado en múltiples ocasiones la coerción y el uso de la violencia a la que personas asociadas al grupo de Los Oaxacos ha recurrido para perpetuar el miedo iniciado con la represión entre la población. En diciembre de 2013, Andrés Ruiz, como presidente del comisariado ejidal, inició una campaña de difusión en bardas, con un mensaje claro para los ejidatarios: promover la adopción del dominio pleno en el ejido. En ese contexto ocurrió un acto de mucho simbolismo que anunciaba la intensificación que vendría del conflicto. Con pintura blanca se borró el “Mural de la Dignidad y la Memoria” que había sido plasmado afuera del auditorio municipal en 2001 y que hacía referencia a la defensa de la tierra. En este hecho participó un grupo de sujetos que fueron identificados como familiares y amigos

⁸⁵ En noviembre del 2020 la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público involucró a Andrés Ruíz Méndez, en desvíos de recursos públicos de la Secretaría de Desarrollo Territorial y Urbano (Sedatu). Según consta en el oficio 110/142/2019 de la UIF, elaborado para formular una denuncia en contra de ex funcionarios de esa dependencia durante el periodo 2014-2018, del 16 de diciembre de 2016 al 19 de enero de 2017 (menos de un mes) el ex presidente municipal del PRI recibió en su cuenta bancaria personal más de 14 millones 700 mil pesos provenientes de la Sedatu que no fueron justificados. <https://www.milenio.com/politica/andres-ruiz-mendez-involucrado-desvio-dinero-rosario-robles>. Consultado el 18/11/2020.

de los Oaxacos, quienes confrontaron a las personas que acudieron sin éxito, a detener aquella destrucción. Por este mural borrado, el FPDT pintó muchos más que hoy podemos observar en las calles de varios pueblos y en los que se usaron las mismas referencias a Zapata, al maíz, a los machetes y al lago, como los que referí al inicio del capítulo. Las paredes se convirtieron también en espacios de disputa.

Poco después de la destrucción de aquel mural y en medio de una fuerte especulación propiciada por varias notas periodísticas que comenzaron a dar cuenta de las intenciones del gobierno federal por volver a impulsar el proyecto aeroportuario, a mediados del 2014 las formas violentas de proceder de los operadores políticos del gobierno federal y las empresas privadas, pasaron de instar miedo entre la población, a crear las condiciones en los espacios asamblearios para el arrebato de las tierras, principalmente en los dos ejidos que habían sido el bastión de la resistencia a la venta y el proyecto de la CONAGUA: Atenco y Tocuila.

Para el caso de Tocuila la cooptación de quienes entonces eran autoridades del comisariado ejidal fue la estrategia que funcionó. Según me compartió un ejidatario que en 2014 hacía parte del consejo de vigilancia de su ejido, él y sus compañeros del consejo que también se oponían a la venta de la tierra, nunca se percataron de que el comisariado ejidal estuvo negociando a discreción una parte del uso común del ejido con la CONAGUA. Aquel trato fue directo con el presidente de la asamblea y algunos ejidatarios cómplices, fuera de las oficinas ejidales, falsificando firmas de otros ejidatarios y en complicidad con funcionarios de la Procuraduría Agraria. De allí que haya un juicio de amparo en contra de esta supuesta venta, porque además la asamblea ejidal de Tocuila, hasta la fecha, no ha adoptado siquiera el dominio pleno⁸⁶, lo que en teoría hace imposible la venta de la tierra.

Para el caso del ejido de Atenco, bastión del FPDT, la cooptación y corrupción no fueron suficientes, el arrebato fue explícitamente más violento. Esto quedó claro en la

⁸⁶ Es una figura jurídica de la Ley Agraria incorporada en la reforma de 1992, entendida como el acto a través del cual las parcelas adquieren la condición de propiedad privada.

asamblea ejidal del 1 de junio de 2014, convocada por Andrés Ruiz, entonces presidente del comisariado, y en la cual se “aprobó” el dominio pleno de casi dos mil hectáreas de uso común, lo que ponía las condiciones legales para la compraventa de las tierras. La manera en la que se dio dicha asamblea es muestra clara de cómo funcionaban los operadores locales del gobierno y de las empresas privadas interesadas en construir el aeropuerto.

Aquel día, según narran fuentes periodísticas y mis propios interlocutores, se permitió el acceso a personas que se hicieron pasar como ejidatarios y se les dio derecho de voto, hubo duplicidad de representantes y se impidió la entrada a algunos campesinos opositores a la adopción del dominio pleno (Salinas-Cesáreo, 2014). Todas las condiciones de la asamblea estuvieron premeditadas, el lugar donde Ruiz eligió realizarla fue en un salón de fiestas propiedad de sus familiares. “Sospechamos que metieron con anticipación a gente que no pertenece al ejido [...] para alcanzar el quórum en el pase de lista [...] compraron votos con tarjetas Soriana y dinero en efectivo”, declararon algunos ejidatarios (Petrich, 2014). Además, un grupo de alrededor de 200 jóvenes que, según los testimonios, eran policías vestidos de civiles que se hicieron pasar por hijos de ejidatarios, se enfrentaron y cerraron el paso a una comitiva de acompañamiento convocada por el FPDT días previos a la asamblea y a la cual acudieron activistas de la Ciudad de México. Este grupo de jóvenes o policías vestidos de civiles, portaban playeras blancas en las que se leía la que posteriormente sería la bandera local de quienes apoyaban el aeropuerto: “Atenco, paz y progreso”.

Paralelamente y siendo cada vez más obvia la relación de la compra de las tierras con la construcción del aeropuerto, los testimonios que recopilé en Tocuila, Atenco, Nexquipayac y Acuexcomac, señalan que desde 2012 era cada vez más frecuente que “ingenieros” o “licenciados” se acercaran a los domicilios de cada ejidatario/a para convencerlos/as de vender, pero ya no presentándose como funcionarios de la CONAGUA, sino como representantes de empresas como ICA y OHL.⁸⁷ Estas

⁸⁷ Consorcio de empresas constructoras de capital español con fuertes vínculos con políticos del PRI.

personas eran personal de Alter Consultores, una consultora jurídica que se anuncia en su sitio web como “líder nacional en el derecho de vía, la elaboración de diagnósticos de riesgo ejidal o comunal y la resolución de conflictos territoriales”.⁸⁸

Un par de ejidatarias de Tocuila me hicieron saber lo inquietante que les resultaba que estas personas llegaran a sus domicilios directamente, buscándolas por su nombre y con datos precisos sobre sus parcelas y su expediente agrario; “era de sospechar”, dijeron. Por su parte, fuentes periodísticas señalan que el ingeniero Roberto Muñoz Espinoza era uno de estos “licenciados”, quien también, anteriormente, fue visitador de la Procuraduría Agraria en esta región (Petrich, 2013). Eso y el hecho de que el director de Alter consultores, Julio Antonio Virgen Camaño, fue delegado de la Procuraduría Agraria del Estado de México desde el 2005 (Terrones, 2012), explica el acceso de esta consultora a información estratégica y específica de cada ejidataria/o.

De tal manera y como en una especie de ansiedad por acaparar las tierras, estos emisarios del gobierno y las empresas privadas ofrecieron ya en 2014 cada vez más dinero por ellas. Aunque las cantidades variaron en función de la capacidad de negociación de cada autoridad o persona. El apuro tendría sentido cuando el 1° de septiembre de 2014, durante su segundo informe de gobierno, Peña Nieto anunciara que el proyecto aeroportuario se haría en los terrenos federales del Lago de Texcoco. Lo que confirmó, para sorpresa de muy pocas personas, que el PELT fue un engaño que le permitió al gobierno federal instrumentar con gran sigilo una operación inmobiliaria (Encinas, 2015, 93).

No obstante, el anuncio oficial de la nueva puesta en marcha del proyecto aeroportuario se daría en circunstancias claras y óptimas. Para ese momento, aunque la CONAGUA contaba con 663 títulos de propiedad con escrituras públicas certificadas bajo el resguardo del Organismo de Cuencas de Aguas del Valle de México (Encinas, 2015: 93), había también una gran cantidad de predios en un estatus ambiguo e incluso

⁸⁸ <http://www.grupoalter.com.mx/nosotros.html>

en juicio. El FPDT tenía impugnada la asamblea irregular antes relatada, a través de dos juicios de amparo ante el Tribunal Agrario (400/2014 y 1016/2014) y un juicio de amparo indirecto (Salinas-Cesáreo, 2014). En ejidos vecinos, donde ya se habían concretado las ventas o avanzado en negociaciones desde el 2008, también había bastantes controversias que, aunque no llegaron al ámbito judicial, complejizaron el escenario social. Estas respondían a la falta de pagos o pagos incompletos a algunos ejidatarios; al acaparamiento de más tierra de la que se había vendido; y a acusaciones hacía las autoridades ejidales por haberse quedado con gran parte del dinero recibido.

Además, posteriormente al anuncio oficial del NAICM, se dio a conocer la cantidad de dinero que se invertiría en su construcción, las empresas internacionales involucradas y los planes urbanos que giraban a su alrededor. Las espectaculares sumas de dinero y planes urbanos que implicaban el proyecto aeroportuario, provocaron una inconformidad generalizada entre los ejidatarios que ya habían vendido: “[Van a hacer] millones en comparación de las migajas que nos dieron” (Entrevista, Samuel G, 10-01-2018), me dijo un ejidatario de Santa Isabel Ixtapan, sintetizando la apreciación de que la venta de la tierra había sido injusta. Paradójicamente, “los traidores” sentían que habían sido traicionados.

Los ejidatarios avergonzados y la polarización perniciosa

El ejido de Santa Isabel Ixtapan fue el que más negociaciones tuvo con el gobierno Federal durante la venta de tierras; de todas las que éste último adquirió entre el 2008 y 2014, casi el 50% corresponden a este ejido. Posteriormente, como relataré en el siguiente capítulo, también fue el ejido que más acuerdos logró con el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México cuando comenzaron las obras. Sin embargo, este arreglo con el gobierno y empresas no siempre estuvo dado. Durante mis acercamientos con algunos ejidatarios de Ixtapan, ellos recordaban con cierto empeño “la lucha frente al decreto” expropiatorio en el año 2001; lucha que le dieron “al gobierno” con el que después pactaron. Estas memoraciones, quizá intencionadas, las matizaban de cierta indignación, como sucedió en el siguiente relato:

[...] en ese tiempo unos reporteros vinieron [...] querían ver eso que decían que en Atenco Fox les quiere quitar las tierras [...] anduvieron viendo alrededor del aeropuerto que está horita y dice: '¡cómo es posible! no encontramos nada', dice, 'lo más barato es un *hot dog* que vale ocho pesos', dice, 'más caro que a como les quieren pagar el metro' [...] ¡Repoquito! ¡De burla!, dice. Por eso se *metió* una demanda para ganarle a ese...al gobierno (autoridades ejidales Santa Isabel Ixtapan, entrevista colectiva, 01-10-2020).

Me parecía que esta insistencia en relatarme el primer intento de despojarlos de sus tierras respondía a una especie de ansiedad por justificar la posterior negociación que hicieron con el gobierno. Así como por mostrar a ésta como un alcance de la lucha emprendida en ese entonces. De ahí que, luego de escuchar el relato anterior, les pregunté sobre la demanda que “metieron”: “- ¿Fue únicamente de Ixtapan o la hicieron junto a más ejidos?”, les pregunté. Junto a la transcripción de su respuesta, vale la pena describir la escena completa y señalar que esto sucedió durante una entrevista grupal a varios ejidatarios y autoridades ejidales.

Hubo un breve silencio, después, mientras algunos titubearon, otros se miraban sospechosamente entre sí, como intentando ponerse de acuerdo con la mirada. Después de este momento incomodo, uno de ellos, inclinando la cabeza hacía un costado y levantando a la vez los hombros, entre un gesto de docilidad y vergüenza, me contestó: “Bueno, ahí honestamente gracias a *los macheteros* que hubo mucha oposición ¿sí o no?”, les preguntó a los demás, como pidiendo honestidad, y continuó él mismo: “[...] a Ignacio del Valle, Felipe Álvarez...la verdad sí, su defensa de la tierra fue lo que nos ayudó [...] Sí porque no íbamos a vender, íbamos a regalar y...pues últimamente sí se vendió, barato, pero pues ya un poco más”. (Entrevista colectiva, autoridades ejidales Santa Isabel Ixtapan, 01-10-2020).

La mezcla de vergüenza y agradecimiento de la que da cuenta el relato anterior y los gestos de estos ejidatarios en esa escena, concreta muy bien la tensión social y las contradicciones en toda la orilla del lago. En otros ejidos escuché con frecuencia que a Ixtapan lo llamaran un ejido “traicionero”: “Los de Ixtapa se volvieron cuates del gobierno, re juntitos a ellos que andaban. Esos traicionaron luego, luego” (Entrevista, J. Espinoza, San Miguel Tocuila, 03-03-2019). En cambio, para otros, la apreciación

era que en este ejido sí “se pusieron abusados”, porque han sacado ventaja del aeropuerto inclusive más allá de las ventas de tierras.⁸⁹

En voces de los propios ejidatarios del Ixtapan, la manera en la que ellos perciben su posición como los más favorecidos por el proyecto aeroportuario es que: “ya no nos quedó de otra más que ver cómo sacar ventaja [...] nos tuvimos que poner abusados porque si no, el gobierno nos quitaba todo de todas maneras” (Entrevista colectiva, comisariado ejidal Santa Isabel Ixtapan, 08-07-2018). Aunque difícil de entender, contrario a lo que otros piensan, para estos ejidatarios aquella lucha del 2001 no fue inútil. Los logros se interpretan de maneras diferentes entre distintos actores. Permanecer ahí, aunque con el aeropuerto, podría ser considerado un éxito de la primera batalla contra el aeropuerto. Para algunas otras personas, permanecer ahí y con un capital organizativo como respaldo, para negociar los beneficios de este proyecto, fue el éxito más importante de aquella lucha.

Lo que quiero apuntar con esto es que es preciso matizar el campo de disputa y complejizar lo que pareciera una realidad completamente polarizada. Otro relato etnográfico que aporta a este fin es el testimonio de un ejidatario de San salvador Atenco con el que, de forma espontánea, conversé una tarde en la plaza principal de aquel poblado, mientras yo esperaba que abrieran la oficina ejidal para preguntar sobre una solicitud de entrevista. Cuando este hombre, de aproximadamente 65 años, se enteró del motivo de mi presencia en aquella oficina, de inmediato me informó que “muchas personas”, inclusive “de otros países” ya habían hecho libros y “hasta películas” sobre Atenco, “por la defensa de la tierra que fue muy famosa en el mundo”, me dijo. Entonces comenzó a relatarme por más de una hora su experiencia en esta “famosa” historia.

⁸⁹ Por ejemplo, con el cobro de acceso a los camiones de carga con material de construcción que transitaban por los caminos ejidales para acceder al polígono del NAICM. En el próximo capítulo detallaré éstas y otras modalidades por las que se benefició el ejido de Ixtapan durante los años que duraron las obras del NAICM.

Él participó en “la defensa de la tierra en el 2001”, entre otras cosas, anduvo en el plantón de la explanada, *votando* en la UNAM, en las marchas, “mi hija tiene guardadas fotos de periódico de cuando yo ando allí y todo [...] pero ya luego ya no. Soy, como quien dice, contrario del movimiento [...] para los macheteros soy ‘ora sí que traidor’”. Cuando le pregunté sobre los motivos por los que dejó al movimiento, aunque me contestó sin apuro, no fue específico, simplemente apuntó: “por problemas nos dividimos varios, pero no, de vender no, yo no, tengo mi parcela y la siembro cada año, pero ahorita aquí me dan trabajo [refiriéndose al grupo de los Oaxacos] por eso los del movimiento saben bien que ando aquí”.

Intrigada por cómo inciden estos posicionamientos en las relaciones cotidianas le pregunté sobre cómo era su trato con los integrantes del Frente: “fui compañero de Nacho [el líder del FPDT] de la secundaria [...] si nos vemos, sí nos saludamos. Nunca nos peleamos, así de bronca [hace un gesto como simulando golpear a alguien con los puños], yo no soy de esos [...] yo respeto a Nacho”. Para este ejidatario era importante diferenciarse de otro tipo de “traidores” porque, a medida que los Oaxacos iban ocupando espacios de poder, era más frecuente que grupos de personas pagados por estos mismos acudieran, muchas veces armados, a “reventar” asambleas, golpear opositores al aeropuerto, boicotear movilizaciones del Frente, o simplemente amedrentaran a sus miembros en su cotidianidad.

Mientras lo escuchaba me intrigaba saber más sobre aquello que lo llevó a convertirse en “contrario”, pues su historia me resultaba contradictoria. Hablaba de “respeto”, de “ser campesino”, cuando el imaginario que otras personas me habían transmitido de los “traidores” era la de gente sin escrúpulos y sin amor por el campo. Casi al final, logré que me diera más detalles al respecto: “en el fondo fue la comodidad, porque [los Oaxacos] sí empezaron a bajar muchos recursos para sus gentes que, como son priistas, dieron, por ejemplo, dinero para el Infonavit, programas, chamba [...] yo veo que muchos están por eso, pues ya les dan una ayuda y ya con eso se equilibran [...]”.

Como señala este ejidatario, al mismo tiempo que los Oaxacos fueron colocándose en puestos de poder estratégicos, sus familiares, compadres, socios y amigos, se dieron

a la construcción de lealtades personales mediadas por el intercambio de favores y beneficios económicos y políticos. Así fueron sumando una importante masa de personas, algunas incondicionales, pero muchos otros que simpatizaban con este grupo solo cuando ofrecían algún apoyo concreto. Lo mismo sucedió, aunque por medio de distintos actores locales, en los demás pueblos vecinos. Así, sobre los motivos que lo alejaron del FPDT, este ejidatario continuó explicándome:

[Con los Oaxacos] había apoyos del campo y es que luego para eso no sale lo que invertiste con lo que cosechas, está bien difícil, entonces, yo, por eso, porque yo siembro [...]. Mi hija me regañaba, me decía: 'eres un traidor, cómo se te ocurre'. Era al principio porque ella era del movimiento; y yo le decía, pues yo veo a muchos que están ahí en el movimiento y no siembran su tierra y yo que soy traidor cosecho cada año [...].

Quise destacar esta parte de su relato porque, junto a mi aproximación a otras experiencias similares, ésta nos sugiere que algunos de los que se sumaron a las filas *priistas* lo hicieron pensando en la continuidad de la vida pueblerina, del trabajo agrícola, en fin, en el sostenimiento de su vida en un contexto de alta precariedad social y económica; paradójicamente, en el fondo, la misma lógica de quienes defienden el territorio. Lejos de excusar o insinuar con esto las genuinas y modestas pretensiones de todos los llamados *priistas* o *traidores*, quiero plantear que en el uso de estas etiquetas que generalizan, se oculta el uso maquiavélico que el Estado y el capital hicieron de las condiciones de precariedad en la región, erosionando las posibilidades de elección entre las personas, en el marco de la compulsión que emerge de las relaciones capitalistas; e inclinando así la balanza a su favor.

Por otro lado, aunque los operadores políticos locales fueron resultado de una ingeniería social diseñada por el gobierno y las empresas privadas interesadas en la tierra, los posicionamientos de los habitantes no estuvieron dados, emergieron de formas específicas en trayectorias de vida particulares. Estos fueron diversos, cambiantes y muchas veces contradictorios, porque no fueron resultado directo de la ingeniería hegemónica, sino de la construcción mutua de sujetos interpelados por el poder y por la precariedad. En ese sentido, habría que preguntarse a quiénes beneficia la imagen polarizada de "defensores vs traidores" y junto a esta pregunta enfatizar que

ésta invisibiliza un entramado de vidas precarizadas que también estaban buscando en esta disputa, sus propias maneras de resistir y, dentro de su sentido común, de cumplir las promesas del progreso y la modernidad.

Por otro lado, en el marco de la violencia que emergía de las nuevas relaciones capitalistas que se configuraban en la región, una poderosa idea también interpelaba a estos sujetos: el anhelo de paz social, elemento que comenzaba a pensarse como inherente al progreso que traería el NAICM. De ahí que, inclusive intentar mantenerse al margen de algún “bando” para evitar confrontaciones, fue para muchos a quienes conocí, su propia estrategia de resistencia. Pretender la “neutralidad” fue también un posicionamiento político en esta historia. De tal manera, si ponemos atención a las prácticas concretas que produjeron ese mundo aparentemente dividido, en el que la resistencia se encuentra fuera del poder y las formaciones de poder parecen simplemente darse por sí mismas; éstas nos sugieren que más allá de ser “bandos” unitarios, abstractos o previamente dados, hablamos de posicionamientos emplazados, encarnados, negociados, consensados, múltiples y superpuestos.

Evitando reproducir una peligrosa e injusta lectura reduccionista de esta coyuntura, la presentación de estas versiones cargadas de lo que, a simple vista parecería ambigüedad, resulta importante para dar cuenta de la matizada conflictividad social. También, para subrayar lo que hasta hoy día es la más sentida consecuencia de la estrategia de cooptación implementada por agentes del Estado y empresas privadas: el despojo sobre el tejido de la vida (Navarro-Trujillo, 2019). No asumo que previo a la llegada del megaproyecto la vida social en estas poblaciones estaba exenta de conflictos y tensiones, pero sí es un hecho que se intensificó la erosión de su añeja estructura societal. Algunas organizaciones comunitarias mermaron. Mientras que otras, como la asamblea ejidal, se fortalecieron centralizando el poder en manos de unos cuantos. Relaciones familiares se fracturaron, las festividades tradicionales se trastocaron; todo aquello que ha sostenido históricamente la reproducción social de estos pueblos, quedó reducido a escombros.

Reflexiones finales

A lo largo de este capítulo he expuesto una serie de violentos mecanismos operados por el Estado y el mercado, que propiciaron transformaciones en las subjetividades, en las instituciones locales y en las relaciones sociales en los pueblos a la orilla del lago entre los años 2001 y 2014; lapso en el que sucedió un desplazamiento generalizado desde la oposición al aeropuerto, a la gradual negociación con este proyecto. Sin embargo, tengo claro que el umbral entre la negociación y el rechazo no es una línea divisoria clara y coherente.

Como ha sugerido Gavin Smith (2015), el umbral no responde siempre a una decisión clara donde se sopesan racionalmente las opciones; muchas veces, más bien, es una respuesta improvisada moldeada por una cultura política previa o suscitada por una coyuntura particular, en la que la negociación y el rechazo están en juego. Es así como, más que plantear una lectura sistémica, coherente y exhaustiva, he planteado estas transformaciones desde la textura de la vida cotidiana. De ahí que mi relato resulte en tantas contradicciones; un riesgo que asumo, pues pienso que tiene más sentido si examinamos, junto a las transformaciones estructurales, cómo funciona el poder para producir sujetos ambivalentes que desean formas particulares de vida que muchas veces los comprometen, pues los deseos provienen de alguna parte, tienen historias, pero estas no son historias de imposición unilateral. Lo que en este capítulo muestro es una serie de poderes—el miedo, la expectativa, la amenaza, la rebeldía, la coerción, los deseos, la venganza, la desconfianza— que a nivel de las vidas cotidianas se combinaron con otros procesos estructurantes para *posicionar* a los sujetos.

Siguiendo a Tania Li (2014) en su propuesta de un análisis sobre las coyunturas, he hecho hincapié en el *posicionamiento* porque mi objetivo no fue identificar razones coherentes: debido a "a", haremos "b". Más bien, fue explorar los puntos de sutura que de manera contingente se dieron entre distintos procesos y sujetos (Hall, 1994), así como explorar la estructura del sentimiento (Williams, 2000), es decir, el conjunto experimentado de relaciones, tensiones y deseos dentro de los cuales surgió este curso de la historia de los pueblos a la orilla del lago.

Entre los procesos que he identificado se encuentran: la experiencia de humillación y desprecio generada por los decretos expropiatorios; la representación que el Estado hizo de este territorio como uno salvaje (improductivo, peligroso y atrasado); la pedagogía de la crueldad que sembró miedo entre la población; las expectativas de modernización del campo o del retorno del lago; la experiencia del estigma social y criminalización de los opositores al megaproyecto; el *vaciamiento* del sentido de la “utilidad pública” resultado del *memorial de despojos* expropiatorios y la inseguridad de los medios de vida.

Todos ellos han sido procesos sobrepuestos y al mismo tiempo articulados entre sí, funcionan como un ensamblado en el cual es difícil discernir cuando termina uno y comienza el otro. No obstante, los une una estela de violencia de Estado de la que ha quedado rastro hasta el día de hoy: en los cuerpos de las mujeres violentadas; en las tierras ejidales con mallas ciclónicas y los letreros que anuncian “Propiedad Federal”; en el estigma que pervive sobre este territorio y la supuesta improductividad de sus tierras; en las paredes con murales y mensajes donde se materializó la disputa por la tierra; en la pérdida de la confianza entre vecinos, familiares, ejidatarios; así como en el cansancio, el miedo, la vergüenza, los silencios y la tristeza acumulada entre los y las defensoras de la tierra.

Como heridas que se acumulan en el cuerpo y en el territorio, estos escombros se leen y se sienten en la cotidianidad de estos pueblos, dando cuenta de violentos y porosos procesos sociales que se reavivan a la menor provocación. Estos evocan memorias, afectos, subjetividades contradictorias. Pero, al mismo tiempo, son escombros socioespaciales, pueden leerse en el paisaje. La infraestructura ha tenido aquí tanto efectos sociales como materiales, su destrucción es también socio ecológica y muy particular, pues no estamos hablando de una infraestructura en abstracto, sino de una que pretendió erigirse sobre unos escombros previos: los del Lago de Texcoco.

CAPÍTULO 3. LA PRODUCCIÓN DESTRUCTIVA DE UN AEROPUERTO SOBRE EL FANGO

El 3 de septiembre de 2014, en el evento “Avances y Retos del Plan Nacional de Infraestructura”, el gobierno federal llevó a cabo la ceremonia de presentación del proyecto del NAICM. Este sería, después de mucha especulación y rumores previos, su presentación oficial y mediáticamente la más importante de dicho proyecto. Lo que se dijo y se mostró allí sería en adelante la principal referencia para hablar y opinar al respecto.⁹⁰ “La puerta de México al mundo” fue el slogan que acompañó a la campaña publicitaria del proyecto y a la que, desde este día, sus promotores recurrirían usando ésta y otras analogías.

Al mismo tiempo que defendían que ésta era una infraestructura moderna, los arquitectos del proyecto apelaron ahí también a su carácter nacional, señalando su inspiración en la arquitectura prehispánica y “la cultura mexicana” plasmados en el diseño. Fernando Romero, quien encarnó tanto el ingenio, como los intereses político-empresariales nacionales, al ser además del arquitecto de la obra, yerno de uno de los empresarios más comprometidos con el NAICM, habló sobre “la gran tradición que tiene México en la arquitectura” y que inspiró su diseño: “desde las pirámides hasta la modernidad, hemos hecho una infraestructura monumental, de grandes espacios y el edificio principal hace referencia a esas escalas históricas”.

El edificio central, que tenía la forma de una letra equis (“x”), hacía referencia a un águila parada sobre un nopal devorando una serpiente; escena protagónica del mito fundacional de Tenochtitlan, la capital del imperio Mexica, el más tardío de los asentamientos prehispánicos en la cuenca de México que se edificó sobre el lago mismo y que dio paso a la actual Ciudad de México. Según este mito, tribus nómadas Aztecas migraron por un largo tiempo desde el norte del país, guiadas por su deidad tutelar Huitzilopochtli, en busca de su tierra prometida. El presagio de esta deidad era

⁹⁰ La descripción y las transcripciones que continúan fueron recuperadas de un vídeo institucional que documentó aquel evento, disponible en el canal oficial de la Presidencia de la República de Enrique Peña Nieto en la plataforma *Youtube*: <https://www.youtube.com/watch?v=ugDZhmAugcw>. Fecha de la última consulta: 21/09/2021.

que ahí donde encontrarán la señal divina del águila devorando una serpiente sobre un nopal, sería el lugar idóneo donde replicar el modelo de ciudad-isla que caracterizaba a su lugar de origen, el Aztlán, y donde emergería la ciudad que sería “reina y señora de todas las demás”. Fue en medio del Lago de Texcoco donde aconteció aquella mítica escena, la que se cree pudo haber ocurrido alrededor del año 1325 y que ha quedado asentada en el Escudo Nacional mexicano.

Esta narrativa hegemónica, cargada de heroísmo y nostalgia, muestra el protagonismo de la Ciudad de México para el discurso nacionalista y cómo la decisión de fundar una ciudad sobre un cuerpo de agua se ha eludido en el ámbito de lo sagrado. Bajo una mezcla de misterio, espectacularidad y orgullo entrelazados a una narrativa del progreso, este mito alimenta una especie de fetichismo de la ciudad sobre el lago. No solo porque relega la presencia del agua a un pasado ya superado. Además, resalta la positividad del desecamiento en beneficio de una poderosa ciudad, invisibilizando todo lo que en la práctica ha implicado su edificación, así como la destrucción que este proceso ha dejado y sigue dejando a su paso.

Como sucedió con el NAICM, en nuestra actual “época de megaproyectos”, es frecuente que los agentes del Estado, fuertemente vinculados con el capital privado, apelen a este mito fundacional para legitimar las grandes infraestructuras que hacen posible la “modernización” de los lugares; refiriéndose a la majestuosidad de las obras y la perspicacia de la ingeniería mexicana como una herencia de las antiguas civilizaciones. En este contexto, cobra sentido que el proyecto aeroportuario se haya articulado al mito fundacional. Como mostraré en este capítulo, desde el punto de vista técnico-ingenieril, la infraestructura del NAICM puede verse como una continuidad de los trabajos de desecación del Lago de Texcoco. Pero no solo eso, en términos ideológicos, ambas narrativas comparten con orgullo la edificación del “progreso” y del propio Estado-Nación, sobre los restos del mismo lago. Asimismo, ambas narrativas, ocluyen, bajo su espectacularidad, la destrucción que han dejado a su paso.

El objetivo de este capítulo es, justamente, mostrar cómo la creación de la infraestructura siempre produce escombros, procesos de destrucción violentos que se

encarnan en territorios y vidas concretas, conllevando efectos diferenciales y muchas veces contingentes. Procesos de ruina que, sin embargo, suelen ser invisibilizados o minimizados de cara a la espectacularidad con que el capitalismo enviste a sus espacios; espectacularidad que radica en conjurar no solo su majestuosidad sino también su positividad.

Como he venido señalando a lo largo de los anteriores capítulos, la ecología del Lago de Texcoco se ha modificado ampliamente desde cientos de años atrás. Sin embargo, desde inicios del año 2015 y hasta que se cancelaron los trabajos del aeropuerto en enero de 2019, los cambios fueron a más velocidad, la destrucción también. No sólo en lo que respecta a las transformaciones del paisaje, sino también por lo que éstas implicaron para la población de la región. Entretejo aquí algunas trayectorias de vida que trazan explícitamente conexiones entre personas y cosas, pero, sugiero, de manera particular, que hay que dar más importancia a la manera en que los materiales participan en los procesos mismos de generación y regeneración del mundo, y en la construcción de infraestructura. Me acerco así a la historia de algunos materiales como el tezontle, el jaboncillo y el concreto, que de la misma forma que ciertos actores y procesos humanos, trazaron también el particular encuentro de discursos y capitales globales con el fango del Lago de Texcoco.

3.1 Ostentar el aeropuerto verde, limpiando el terreno

El polígono de construcción

Unos meses después del anuncio del proyecto aeroportuario en septiembre de 2014 comenzaron los trabajos previos para su construcción. Correspondieron a la limpieza del terreno, nivelación del suelo, la instalación del campamento para residentes de obras, la construcción de los drenajes y caminos temporales, así como de la barda perimetral que delimitaría el predio donde se llevaría a cabo la obra. Durante mi trabajo de campo llamó mi atención que en las entrevistas que realicé a trabajadores de la obra, a un par de funcionarios municipales e inclusive a algunas autoridades ejidales, se referían a aquel espacio donde se llevaba a cabo la construcción como “el polígono”.

Un término técnico e ingenieril que borraba los múltiples sentidos atribuidos a aquel lugar que encontré entre los habitantes de los pueblos, quiénes se referían a este lugar como “la laguna” o “el lago”, aun cuando muchos reconocieran que ya no era el cuerpo de agua que antes fue.

A partir de la observación de Marx de que el capitalismo convierte el trabajo humano en mercancía y por lo tanto en trabajo abstracto, Henri Lefebvre (1991) sostuvo que lo mismo hace con el espacio: lo abstrae para ser convertido en mercancía. De tal manera planteó que las formas espaciales -o arquitectónicas- del capitalismo, son posibles, dentro de su lógica, gracias a la producción de “espacios abstractos”. Es decir, mediante la homogeneización y la destrucción de las condiciones históricas que les dan origen. Este proceso letal y de aplanamiento del espacio, se particularizó en este lugar con el desplazamiento de *ser una laguna* para pasar a *ser un polígono*. Más que lo nominativo, éste implicó la reducción de la textura sensorial, de las memorias y los sentidos multifacéticos atribuidos al lago que narré en el capítulo 1. Además, implicó la materialización de la separación entre los productores lacustres y su bien común de producción (su laguna), a partir de la edificación de la barda perimetral.

Como narré previamente, cuando la laguna “desaparece” como resultado del proceso de desecamiento auspiciado por el Estado, podríamos decir que se crean los contingentes de trabajadoras y trabajadores libres y privados de medios de vida que necesitaba la pujante industria de las ciudades, en forma de obreros, lavanderas y albañiles. Aun cuando el gobierno federal decretó en la década de 1970 el territorio del lago como zona federal, muchos habitantes de su orilla seguían aprovechando o bien sintiendo como suyos los cuerpos de agua que se formaban allí⁹¹. El lago ha sido históricamente su traspatio, por lo tanto, una extensión de sus ejidos, de esa manera era todavía considerado parte de su territorio, aunque legalmente no tuvieran ya propiedad sobre él. Sin embargo, la transformación más intensa del sentido de

⁹¹ A partir de su decreto como área federal, muchos de los productores lacustres que obtenían y algunos que todavía obtienen tequesquite, ahuate, alga espirulina, entre otras especies, tuvieron que comenzar a tramitar permisos a SEMARNAT y CONAGUA para realizar sus trabajos en los cuerpos de agua que quedaron dentro de territorio federal.

propiedad común atribuido al territorio del lago, no se concretó sino hasta que la transformación se hizo *concreto*, en forma de un muro.

“Impenetrable”, así fue como se describió en septiembre de 2015 en algunos medios de comunicación a esta que fuera la primera estructura erigida del futuro aeropuerto. La barda perimetral cercó un perímetro de 33 kilómetros de longitud, cubriendo una altura de 4.5 metros desde el nivel del suelo. Esta barda perimetral marcó material y simbólicamente el cercamiento del lago, la idea de este territorio como algo que ya no era más de los pueblos y sus ejidos sino del “gobierno” y “empresarios” (así era como los pobladores comúnmente localizaban y nombraban a los actores impulsores, agentes y trabajadores generales del proyecto). Lejos de ser algo distante a la política de “cercamientos” descrita por Marx para el siglo XV en Inglaterra, esta “impenetrable” barda es la forma históricamente específica que este cercamiento asume a inicios del siglo XXI entre estos pueblos ribereños. Aquel lugar de trabajo donde los antiguos laguneros obtenían su alimento diario y que forjó un sentido de pertenencia entre sus poblaciones, dio paso a un espacio mercancía, un *polígono de construcción*. Lugar



Ilustración 10. Localización del NAICM. Fuente: GACM, 2015

donde ahora, los herederos de aquellos laguneros comenzaron a obtener algunos empleos provisionales en la construcción del nuevo aeropuerto.

Continuando el diálogo con Lefevre (1991), para este autor, el espacio abstracto es el espacio de las técnicas, de las ciencias aplicadas, del capital financiero, y está definido por una «alienación cosificante» que lo desprende de sus texturas y contradicciones. Como muestra de esta alienación el “Plan Maestro del NAICM” (2015), junto a una imagen uniforme y

gris, se refiere al espacio de despliegue del proyecto aeroportuario en términos de: “*un terreno federal* de aproximadamente 4,431 hectáreas ubicadas al oriente de la Ciudad de México y aproximadamente a 14 kilómetros del AICM existente [...] La superficie de *la zona federal es sensiblemente plana*, con algunas elevaciones menores y medias aisladas (GACM, 2015: 19). Para políticos, empresarios, funcionarios, ingenieros y arquitectos deseosos de convertir estos terrenos “improductivos” en un “centro internacional de negocios”, la laguna de Texcoco era un espacio uniforme, en blanco. En sus mapas y descripciones del terreno es imposible distinguir la existencia de los antiguos cuerpos de agua, no hay nada del “embarcadero” del que hablan los abuelos y abuelas de Tocuila, no hay rastro de la cruz que dicen marcaba el punto más hondo del lago, no hay rastro de la tradición lacustre. Las memorias y geografías de los antiguos laguneros se intentaron convertir simplemente en un terreno disponible, subutilizado y, además, “plano”. Sin embargo, este proceso no ocurrió sin fricción, la barda tuvo que ser construida por personas que, en terreno, tuvieron que enfrentar en carne propia las contradicciones del territorio.

Para poder realizar el trazo de la barda y los caminos de acceso, trabajadores de las empresas constructoras accedían por los caminos ejidales de los pueblos. Por su parte, desde el anuncio del aeropuerto, quienes se oponían a su construcción mantuvieron vigilado su territorio. La mañana del 23 de mayo de 2014, el FPDT documentó el ingreso ilegal de trabajadores del GACM escoltados por más de 200 elementos de la Policía Federal, Marina, estatal y municipal en el ejido de Nexquipayac, a quienes pusieron resistencia. Como éste, otros espinosos encuentros sucedieron mientras se cercaban estas tierras, en un apuro por atrincherar el gran proyecto aeroportuario de las disputas de ese lado de la barda, como si el territorio pudiera recrearse desde cero a partir de levantar un muro. Y es que el *espacio abstracto* oculta también bajo su aparente homogeneidad, su supuesto consenso, las relaciones reales y los conflictos, con el propósito de hacer desaparecer las diferencias (Lefebvre, 1991). Pero el polígono como espacio-mercancía no sólo se produce materialmente, sino también a través de discursos y relaciones sociales que se forjan

en el entusiasmo de las inversiones del mundo financiero, el cual ésta en busca de productos igualmente *abstractos* y, al mismo tiempo, *espectaculares* donde invertir.

El conjuro financiero

El emprendimiento de grandes obras de infraestructura requiere de mucho más que voluntad o ingenio de sus planeadores y promotores, es necesario disponer de una enorme capacidad financiera, la disposición de esperar largo tiempo las ganancias. Para el proyecto del NAICM se diseñó un plan de financiamiento mixto. Según sus informes, alrededor del 60% de la inversión para la construcción provendrían de recursos del Gobierno Federal, mientras que el 40% restante se obtendría de financiamiento privado, a través de una combinación de créditos bancarios y emisiones de bonos de largo plazo en los mercados internacionales de capital. No obstante, el capitalismo global es algo mucho más complejo que el solo proceso de encontrar nuevos sitios para someterlos al financiamiento externo.

Para capturar las inversiones en los mercados internacionales, el NAICM se engarzó con la maquinaria de la episteme financiero global, que va más allá de las matemáticas y las bolsas de valores; se configura también a partir de lo casi mágico. El proyecto recibió por parte de publicaciones internacionales especializadas en finanzas e infraestructura, distintos reconocimientos como transacción del año 2015. Por ejemplo, se le reconoció como “Latin American Airport Deal of the Year” por parte de la publicación *Infrastructure Journal Global*, que anualmente reconoce a los mejores financiamientos de proyectos de infraestructura en el mundo⁹², al mismo tiempo que es impulsada por los mismos empresarios del rubro. Estos reconocimientos afianzaron al NAICM en el ámbito financiero para incrementar su línea de crédito: de mil millones de dólares a un total de tres mil, en el lapso de octubre de 2014 a octubre de 2015.

⁹² También recibió el reconocimiento “Airport Finance Deal of the Year -Americas 2015”, por parte de la publicación *Global Transport Finance*, especializada en analizar los financiamientos del sector de transportación; y otros cuatro premios como transacción del año bajo las categorías “Best Airport Financing”, “Best Infrastructure Financing Mexico”, “Best Loan” y “Syndicated Loan of the Year 2016”, por parte de la publicación *Latin Finance*, que anualmente reconoce a los mejores financiamientos de Latinoamérica y el Caribe (GACM, 2016: 31).

La configuración de este sistema de relaciones globales fue el marco para definir -por medio del proyecto aeroportuario- a estas tierras del antiguo lago como una mercancía financiera en la cual invertir. Como señala Anna L. Tsing (2005: 2) en su estudio de los procesos de deforestación de los bosques de Indonesia entre 1966 y 1988: “la floresta [...] no fue destruida por necesidades locales, sus productos fueron tomados por el mundo”. Esta articulación entre las exigencias económicas globales y los procesos de explotación locales, ocurrió también a su manera en el lecho del Lago de Texcoco. Para ello no fue suficiente con el ocultamiento de las relaciones históricas, de los múltiples sentidos y contradicciones del espacio, sino también de conjurar las ganancias de este proyecto antes de ser obtenidas.

Como muestra la trayectoria de financiamiento del NAICM, dichos conjuros requirieron más que una funcionalidad o viabilidad demostrada, o una evaluación de la conveniencia y el crecimiento. Tsing (2005:57), en su mismo análisis sobre Indonesia, nombra a este sistema como “la economía global de las apariencias”; un sistema en el que los inversores especulan sobre un producto que puede o no existir, que puede o no ser viable. Se busca sólo la apariencia de éxito, pues si los inversores se dan el lujo de averiguar si el producto es *sólido*; para entonces, sus posibilidades de obtener ganancias habrán desaparecido. Lo que se ofrece entonces es el atractivo, lo aparente; y de tal forma, el desempeño económico debe conjurarse de manera espectacular. La apariencia del éxito, en nuestro caso, se fue construyendo en los discursos sobre el NAICM que hablaban de su majestuosidad, su alta tecnología, su visión de modernidad, su perspectiva a futuro y la *solidez* del proyecto en sí mismo. En esta narrativa todo estaba bajo control, todo era ostentoso y funcional, había piso firme. No había cabida a riesgos ni a contingencias, ni al fango.

Si bien fuertes intereses lucrativos movilizaban a políticos y funcionarios que impulsaron el proyecto, siendo parte o cercanos al gobierno federal, estatal y hasta municipal, así como a negocios particulares relacionados con la industria de la construcción, el transporte, la tecnología y otros mercados implicados en su construcción; había también un interés más del orden ideológico. La “apariencia del

éxito” de esta infraestructura, sin duda, también impregnaba a un gobierno federal que intentaba legitimar el poder de su partido. El PRI había sido desbancado por doce años de la silla presidencial luego de haber permanecido más de ochenta años continuos en el poder. El sexenio en el que el PRI recuperó la presidencia (2012-2018) era el momento oportuno para reconfirmar su lugar y una obra espectacular como ésta se impulsaba también para reafirmar la espectacularidad del partido.

En ese sentido, los intereses del capital financiero coincidieron con los intereses de un gobierno en busca de legitimación y con los de una elite empresarial copartícipe de la política nacional para conjurar la promesa de progreso y un futuro mejor entre la población local. Para ello era necesario proyectar a esta infraestructura como un lugar idóneo para la inversión. Aun cuando intuitivamente, la historia de la fuerte oposición a su construcción y las mismas condiciones físicas de la región, apuntaban a la incongruencia del proyecto. En este contexto el NAICM no solo se produjo como *espacio abstracto*, además se pintó de verde para lograr su espectacularidad como “producto ecológico” y conseguir así “financiarse solo”, como aludían los funcionarios que lo impulsaron. Y es que una característica relevante de los bonos emitidos en el mercado financiero para su construcción fue su certificación como “bonos verdes”.

El espectáculo verde

En el contexto de las grandes narrativas sobre el cambio climático y el calentamiento global, uno de los productos de las cumbres sobre el cambio climático de la ONU ha sido el diseño de los “bonos verdes”. Un instrumento financiero de crédito cuyo uso es exclusivo para financiar o refinanciar parcial o totalmente proyectos “con beneficios ambientales”, con el fin último de lograr el “crecimiento verde” según dictan los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Banco Mundial, 2019).⁹³ En el año 2008 el mercado de bonos verdes fue impulsado por el Banco Mundial y desde entonces sirvió de modelo para el mercado actual en todo el mundo. El primer emisor de éstos en

⁹³ <https://www.bancomundial.org/es/news/immersive-story/2019/03/18/10-years-of-green-bonds-creating-the-blueprint-for-sustainability-across-capital-markets>

América Latina y el Caribe entró al mercado en 2014 (CBI, 2019), por lo que el NAICM fue un proyecto pionero, junto a otros proyectos de energía eólica e hídricos⁹⁴ en este nuevo “mercado de naturalezas” (Smith, 2007) o buenas prácticas ecológicas.

Aquí juegan un papel importante las empresas calificadoras de proyectos de inversión especializadas en el análisis de riesgos financieros, como Fitch and Ratings, Moody’s y Standard & Poor’s (S&P), las cuales calificaron el verdor del NAICM. Estas empresas consultoras ya no sólo evalúan la solvencia financiera de los proyectos, sino también la escala de lo sustentable.⁹⁵ En este contexto, el NAICM obtuvo, bajo controvertibles procesos,⁹⁶ las calificaciones más altas en la escala de dichos instrumentos de medición verde. Consiguió la mayor transacción de bonos de este tipo en la historia de un aeropuerto, con 4,000 mdd. Las razones del reconocimiento radicarón en: 1) su diseño arquitectónico sus edificios contarían con Certificación LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental); 2) las inversiones que el proyecto supuestamente haría para la generación de energía renovable, tratamiento de agua y desechos; 2) así como por los programas de conservación ambiental y protección de la biodiversidad que se implementarían durante los trabajos de construcción (GACM, 2016)⁹⁷.

No obstante, esta apariencia verde también fue puesta en tensión. Así como el espectáculo de la sustentabilidad del NAICM atrajo públicos simpatizantes a escala global y nacional, también generó públicos críticos o “contrapúblicos” (Fraser 1992).

⁹⁴ <https://www.elfinanciero.com.mx/mercados/dinero/seis-obras-pagadas-con-bonos-verdes-en-mexico>

⁹⁵ Desde que se concreta la primera emisión de un “bono verde” bajo la gestión del Banco Mundial (BM), se ha ido sofisticando la maquinaria necesaria para hacer funcionar este mercado a nivel global, no sólo en relación a las instituciones, marcos legales, planes y mecanismos bancarios, sino también con respecto a una comunidad epistémica que como asociaciones científicas, son las encargadas de pautar lo que se entiende por “verde” y al mismo tiempo evaluar los proyectos que se postulan a este tipo de certificación. Tal es el caso del Centro de Investigación Internacional sobre el Clima y el Medio Ambiente (CICERO) en Oslo, que ha asesorado y sido beneficiario de este tipo de bonos por parte del BM desde 2008. Otro caso es el de International Capital Markets Association (ICMA), quienes presentaron la primera versión de los Principios de Bonos Verdes a inicios de 2014; una serie de lineamientos y mejores prácticas para emitir bonos clasificados como verdes. Otra es la consultora Climate Bonds Initiative, una organización encargada de certificar a los certificadores de proyectos verdes.

⁹⁶ La ONG Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER), en su investigación sobre las finanzas del NAICM ha señalado conflictos de interés de las empresas calificadoras Fitch and Ratings, Moody’s y Standard & Poor’s (S&P), debido a que se localizaron relaciones cercanas entre éstas y algunas empresas beneficiadas por las licitaciones del GACM. Revisar: <https://poderlatam.org/2018/07/los-bonos-verdes-del-naicm-no-contemplan-la-destruccion-ecologica/>

⁹⁷ Con esta operación se alcanzaron varias distinciones: el bono verde de mayor monto emitido en América Latina; el primer bono verde en el mundo que se vincula a la construcción de un aeropuerto; el primer bono verde de mercados emergentes en recibir la calificación GB1 por parte de Moody’s (GACM, 2016).

Hubo uno que articuló un discurso en contraposición fundamentado también en un compromiso ambiental. A diferencia del contra público local que la obra ya había forjado desde años atrás con el FPDT, y con el que eventualmente se articularía, éste contra público era de corte científico y proveniente de una clase media profesionista que habitaba principalmente en el centro de la Ciudad de México. En 2015 la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS)⁹⁸, un grupo interdisciplinario de académicos de diferentes universidades mexicanas realizó un análisis del resolutivo que emitió la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA/SEMARNAT) y de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) del proyecto aeroportuario (MIA-15EM2014V0044). Este análisis concluyó que el proyecto debió haber sido rechazado, dado la existencia de múltiples incertidumbres sobre el proyecto, que surgían principalmente de la omisión deliberada de información y que no permitían una evaluación correcta del posible impacto ambiental de la obra (Córdova, 2015). Por otro lado, el grupo de investigación⁹⁹ también señaló “daños ambientales irreversibles” que el desarrollo del megaproyecto traería a toda la cuenca del Valle de México. Destacaban tres: la falta de disponibilidad de agua, los riesgos por inundaciones y los daños a la biodiversidad.

Un punto destacado por este grupo de científicos fue que el plan ejecutivo del NAICM contemplaba no sólo la construcción de la terminal aérea y sus pistas, como se anunciaba frecuentemente, sino también la construcción de una zona urbanizable de 375 hectáreas llamada “Aerotrópolis”. No obstante, la MIA incorporó a ésta sólo como una “obra complementaria”, aun cuando se señalaba que ésta implicaba la construcción de un “negocio de bienes raíces comerciales de clase mundial, desarrollos comerciales, parques empresariales y zonas de libre comercio” y que dicho

98 La Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS) es una organización no lucrativa conformada por un amplio grupo de científicos de campos diversos (ciencias naturales, sociales y las humanidades). Algunos de sus objetivos son: “auspiciar la discusión libre y abierta sobre el papel de la ciencia en México, sus políticas, proyectos y líneas de investigación [...] colaborar en la vigilancia y control de los riesgos que ella misma genera y poner a disposición de la sociedad las habilidades y conocimientos de sus miembros”. Ver <https://www.uccs.mx/>.

99 Integrantes del Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental de la UCCS que participaron en la evaluación del proyecto NAICM: C. Dr. Fernando Córdova Tapia, M. en C. Alejandra Traffon Díaz, Biól. Gemma Abisay Ortiz Haro, Biól. Karen Levy Gálvez, Dr. Omar Arellano Aguilar, M. en C. Cristina Ayala Azcárraga, Dr. Luis Zambrano González, Pas. Biól. Daniel Joaquín Sánchez Ochoa, Pas. Biól. Shanty Daniela Acosta Sinencio.

desarrollo urbano estaría conectado a la red municipal de agua potable (MIA-15EM2014V0044). Ante esto, la UCCS denunciaba que pese al contexto de vulnerabilidad hídrica¹⁰⁰ que enfrenta la región, el proyecto fuera autorizado por la SEMARNAT, sin considerar escenarios hídricos que permitieran evaluar la disponibilidad de agua potable. Lo que ponía en riesgo no sólo a las poblaciones vecinas, sino a todos los habitantes de la megalópolis.

Igualmente, el análisis de la UCCS expuso que la construcción del proyecto violaba el Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle Cuautitlán–Texcoco, que considera al ex vaso de Texcoco como una zona de reserva ecológica en la que se prohíbe la construcción de cualquier tipo de infraestructura dada su vulnerabilidad ante eventos hidrometeorológicos (inundaciones). Asimismo, dado que los cuerpos de agua remanentes que se localizan en el vaso del lago han sido el refugio de aves que migran año con año del norte del continente, el análisis señaló que el proyecto no contaba con un programa adecuado para el manejo de éstas; y minimizaba el riesgo por colisión entre las aves y las aeronaves.

De tal manera el proceso por el establecimiento del aeropuerto como objeto espectacular, verde y benévolo para lograr la atracción financiera a escala global y construirlo como obra pública a nivel nacional fue siempre un campo de disputa. El aterrizaje del capital global en las particulares condiciones biofísicas del Lago de Texcoco produjo un importante choque entre la lógica interna de la acumulación de capital, la del agua y la ecología. Sin embargo, al reconocer las dimensiones inherentemente políticas del discurso de la sustentabilidad y del cambio de uso del suelo que sostuvieron e impulsó este megaproyecto, podemos ver cómo, si bien este choque de fuerzas humanas y no humanas exacerbó el riesgo y la vulnerabilidad; al mismo tiempo, el capital creó a partir de ello oportunidades para mostrarse cada vez

100 Toda la cuenca de México, así como el acuífero de Texcoco están considerados por la CONAGUA como de alto estrés hídrico y la red municipal está igualmente sobreexplotada.

más espectacular y más simpático, incentivando así su legitimación (y muchas veces también otras vías de acumulación de capital).

Los Tamarix

La principal medida de compensación ambiental del proyecto del NAICM consistía en sembrar 264,534 individuos de cedro salado (*Tamarix sp*). Ésta es una especie arbórea con características propias que le permiten desarrollarse bien en suelos salinos del Lago de Texcoco, pues tienen la capacidad de secretar las sales del sustrato por medio de unas pequeñas glándulas con forma de papilas. Sin embargo, el análisis de la UCCS señaló que era una especie invasora con altos impactos negativos para la biodiversidad nativa¹⁰¹, lo que inclusive había llevado a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), a considerar al *Tamarix* como una de las principales amenazas para la flora y fauna nativa de las Áreas Naturales Protegidas a nivel nacional. Paradójicamente, el programa de forestación del lecho del Lago de Texcoco fue, ciertamente, uno de los baluartes con los que se argumentó a favor de la investidura verde del NAICM.

En agosto de 2017 se llevó a cabo la ceremonia de conclusión de la primera etapa del programa de forestación. Frente a la prensa, otros funcionarios y cientos de trabajadores del aeropuerto -de los cuales algunos eran habitantes de las localidades vecinas-, el titular de la SCT llevó a cabo otro acto de conjuro de la obra, donde se evocó el éxito de su sustentabilidad incluso antes de ser obtenido. El funcionario colocó un *Tamarix* en un hoyo excavado previo a su llegada, después lo cubrió y al final se ensució un poco las manos amacizando la base de tierra con un par de palmadas. Luego de posar para las fotos mostrando sus manos sucias, comenzó su discurso¹⁰². En él enfatizó que aquel acto era una muestra del “gran compromiso con la naturaleza”

¹⁰¹ Las raíces de los *Tamarix* se extienden hasta niveles freáticos profundos. Sus hojas almacenan la sal excedente hasta que se caen. Ya en el suelo provocan el aumento de la salinidad, impidiendo la germinación y el crecimiento de las especies nativas. Además, las hojas muertas acumuladas en el suelo y en climas calurosos son muy inflamables. Asimismo, cuando se concentra una gran población de *Tamarix*, ésta transpira grandes cantidades de agua, lo que puede hacer descender el nivel freático más allá del alcance de las especies nativas (CONANP, 2009).

¹⁰² La descripción de esta escena fue realizada con base en el archivo personal de uno de mis colaboradores etnográficos, quien grabó con su celular aquel acto al que fue invitado mientras era parte del Programa de Empleo Temporal del NAICM.

que tenían tanto el proyecto aeroportuario como su administración y continuó: “Con todas estas medidas de sustentabilidad, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México avanza hacia el objetivo de obtener para el Aeropuerto Internacional la certificación internacional LEED Platino” (SCT, 2017). Una vez más, la espectacularidad del proyecto se pintó de verde.

Sin embargo, para que este *espectáculo*, junto a las aspiraciones de los inversionistas internacionales y las élites nacionales emergiera como algo más que una fantasía momentánea, debieron hacerse tangibles en un panorama regional concreto, pues por más abstracta que parezca esta acumulación espectacular de los megaproyectos involucra a las personas, los lugares y los entornos. En ese sentido, la narrativa de la sustentabilidad se articuló con la del “compromiso con la población vulnerable” en un Programa de Empleo Temporal (PET) impulsado por la misma SCT.

Las brigadistas ambientales

Verónica es una mujer de 58 años, vive junto a su hija menor, Gabriela, de 25 años, y los tres pequeños hijos de esta última (de 10, 8 y 6 años). Conocí a ambas en diciembre de 2018 en su tienda de “Chiles secos y verduras” en el pueblo de la Magdalena Panoaya, de donde son originarias. De las ventas de refrescos, semillas, chiles secos, algunas verduras que otro hijo de Verónica siembra y, eventualmente, también de algunos trabajos de costura para el mercado de ropa de Chiconcuac, se mantenían en aquella época, pero, anteriormente ambas habían sido parte del PET.

Los perfiles de Verónica y Gabriela correspondían con la población prioritaria de dicho programa, a saber, personas de bajos recursos, madres solteras y mayores de 50 años. En nuestras conversaciones ellas fueron muy reiterativas en señalar que durante los casi cuatro años que hicieron parte del PET tuvieron un “mejor nivel de vida”. Dicha apreciación se fundamentaba en los mil doscientos pesos semanales que recibía cada una al trabajar como “brigadista ambiental”, así fue como nombró la SCT y el GACM a quienes participaban en dicho programa. El trabajo brigadista consistía en: “la limpia de terrenos, reforestación y traslado de especies dentro del polígono”, me explicó

Gabriela, quien se refería como “polígono” al lugar donde se llevaban a cabo las obras del NAICM y que, Verónica, su madre, insistía en llamar “laguna”.

Aun cuando ellas mismas me compartieron que como brigadistas no tenían un contrato laboral, no recibían prestaciones sociales o acceso algún tipo de servicio de salud y sus pagos eran frecuentemente retrasados; Verónica y Gabriela se encontraban bastante molestas por la cancelación del proyecto aeroportuario a finales del año 2018. Acusaban a la cancelación de haberlas dejado sin trabajo y, por ende, de apartarlas de la “mejor calidad de vida” que les había posibilitado el ingreso promedio de \$145 MXN diarios como brigadistas. El mismo sentimiento de frustración compartían con más vecinos que hicieron parte del PET. Quienes cambiaron o combinaron sus trabajos como albañiles, trabajadoras del hogar, en la costura, como conductores de mototaxis y taxis o el trabajo en el campo, por el de “brigadistas ambientales”.

Ilustración 11. Brigadista ambiental de camino al NAICM. Fuente: Cecilia Anza /Cuartoscuro



“Es que los trabajos aquí no son nada seguro. Como te puede salir un trabajo de costura, como no puedes tener nada. Y para solo estar esperando aquí a ver quién te compra veinte pesos de chiles, pues mejor te vas allá y al menos ya sabes que vas a tener mil pesitos al final de la semana”, me dijo Verónica, para explicarme las

ventajas del empleo que le ofreció el NAICM. “-Pero, igualmente este trabajo era solo temporal ¿no? En algún momento las despedirían”, les planteé a ambas. Aunque algo titubeante, Gabriela me contestó de inmediato: “-Sí, pero... ahí teníamos... como que la oportunidad de... a lo mejor después quedarnos trabajando ahí, ya cuando estuviera funcionando...como de limpieza o...algo así de personal de mantenimiento. Eso se decía por ahí, o sea, pero que ya podríamos aspirar a algo seguro”.

Mientras que “posicionar a la economía de México a nivel mundial” era una de las promesas del aeropuerto explicitadas en el discurso de los promotores del NAICM, para la gente del lugar, quienes ya estaban de alguna manera viviendo aquellas promesas, éstas se concretaban en la entrega de mil doscientos pesos (MXN) semanales y la expectativa de incorporarse posteriormente al proyecto aeroportuario, aunque fuera como empleadas de limpieza. Aun así, no cualquier persona pudo beneficiarse de dichas promesas.

La incorporación en el PET estuvo gestionada por las autoridades ejidales de los pueblos vecinos, quienes, en “una especie de intercambio o recompensa por lo que cedimos de tierras y lo que afectaría al ejido el aeropuerto, solicitamos que nos garantizaran empleos para nuestras gentes” (entrevista a autoridades ejidales de San Cristóbal Nexquipayac, 30-06-2019). De ahí que la incorporación del programa dependió en muchos casos del parentesco, compadrazgos y los amiguismos que ya se tenían y los que los habitantes fueron forjando con las diferentes autoridades ejidales de cada pueblo. En este contexto, mostrar abiertamente el apoyo al proyecto aeroportuario, fue un requisito indispensable para poder beneficiarse de este y otros apoyos económicos que comenzaban a proliferar entre los años 2017-2018:

Aquí eso se de las plazas del empleo temporal se abrió en la casa ejidal [...] pegaron unos oficios [...] Se supone que estaba tentadora la oferta, y que la gente que quisiera ir a trabajar pues estaba abierta, pero hay gente que no quiso porque casi te pedían que te pelearas porque “sí al aeropuerto, sí al aeropuerto”, o sea, andar de acarreados pues. Y quien de plano es muy trabajador no quiso, pero hubo gente que sí. Para el que es una gente muy trabajadora decía que *sólo iba la gente floja* [risas] y eso que sí (Entrevista a G. Álvarez, 43 años, la Magdalena Panoaya, 23-07-2019).

La referencia a que “sólo la gente floja” fue la que se incorporó al PET la escuché en repetidas ocasiones: “Es que lamentablemente la gente que se fue es bien floja [...] de aquí salía el camión, creo que allá tenían que estar a las ocho, y a las once ya estaban aquí otra vez, o sea, iban bien poquito. Yo dije: ‘¿Qué pueden hacer en cuatro horas si el trabajo del campo es muy pesado?’” (Entrevista a B. Enríquez, Santa Isabel Ixtapan, 03-12-2018). La frecuencia de estas conjeturas llamó mi atención y tuve la

sensación de que esas apreciaciones sobre los brigadistas eran provocadas por algún tipo de sospecha, cuando una habitante de Acuexcomac me compartió una reflexión muy sugerente: “[...] no daban trabajo para algo de provecho, para mí no [...] no les pagaban por trabajar, trabajar, lo que es trabajar, sino *por el decir* de que el aeropuerto daba trabajo [...] *por andar hablando*. Yo no veo eso bien”.

Entre quienes hicieron parte del programa se decía que no todos los que se encontraban en el listado de beneficiarios acudían a las jornadas de trabajo. Hubo personas que habían sido despedidas, pero seguían apareciendo en el padrón y sus recibos de pago continuaban siendo firmados, no se sabía por quién. Otras más acudían solo los días de pago para recibir sin mayor problema el monto asignado. También había en el padrón nombres de personas que nunca conocieron. Todo indica una maraña de opacidad, corrupción y desconfianzas. Me compartieron señalamientos velados entre los pobladores de que en estos padrones se incluían a personas cercanas a autoridades ejidales, quienes trabajaron en complicidad con el GACM y empresas constructoras para lograr la compraventa de las tierras ejidales y quienes además fungían al interior de los pueblos como amedrentadores de quienes se oponían al proyecto.

Esto explica algunas de las críticas hacía los beneficiados del PET como *personas flojas* y la percepción de que aquel era un *no trabajo*. Sin embargo, la idea sobre que a la gente que participó en el PET más que pagarle por su *fuerza de trabajo*, se les pagaba *por andar hablando* sobre las bondades del aeropuerto, nos invita a pensar en otras funciones de este programa. Así como se construyó la apariencia verde del proyecto, dirigida principalmente a la esfera financiera global, también fue fundamental forjar un público a nivel local. A este último contribuyó el PET, funcionando como una estrategia meticulosa de comunicación social que, a una escala local, apegada a las dinámicas de los pueblos y a sus ritmos cotidianos: el chismoseo, los rumores; fue propagando las promesas del aeropuerto de familia a familia y de vecino a vecino.

No planteo que se logró el consenso de toda la región a base de simplemente “andar hablando”. La realidad fue mucho más compleja, ambigua y heterogénea, además hay

otra serie de antecedentes a considerar, como los que desarrollé en el capítulo 2. Sin embargo, me parece importante destacar que, aunque había personas que aun siendo parte del PET eran incrédulas de las promesas del aeropuerto y su narrativa sustentable, inmersos en una forma de vida precaria, las pocas oportunidades laborales que el NAICM ofreció a estos sujetos, aun siendo condicionadas y en circunstancias también de precariedad, representaron en su momento oportunidades para “mejorar su nivel de vida”, aunque fuera transitoriamente.

En suma, ambos procesos, el de colocar al NAICM a nivel global como un proyecto exitoso y factible; y el de proyectarlo a nivel local y nacional como una obra benévola y deseable; se enredaron mutuamente en el discurso de la sustentabilidad, encarnado a su vez en los y las brigadistas ambientales. Todo ello sucedió de formas sumamente ambivalentes. Mientras el PET y el programa de forestación fueron una estrategia de atracción de fondos, también fueron una excelente oportunidad para el desvío de estos. Así como fue una estrategia de legitimación local del proyecto, también generó desconfianza entre la población local. Al mismo tiempo que con el PET se presumía el compromiso con la población local “vulnerable”, también se coaccionó a partir él a estas mismas personas. Y mientras se hablaba del compromiso ambiental de la obra encarnado en los *Tamarix*, paradójicamente, se destruía lo que quedaba del ecosistema lacustre.

Los escombros

Como si previamente a la llegada del aeropuerto no hubiera existido algo en aquel lugar, o lo previo fuera únicamente podredumbre inservible; antes de que se instalaran los primeros campamentos de trabajadores de los consorcios constructores del aeropuerto, los “brigadistas ambientales” (quienes sí acudían a las jornadas de trabajo) se dedicaron a “preparar el terreno” para la edificación del NAICM. “limpiarlo, quitar piedras, escombros, maleza y basura, aplanar baches, trazar caminos” esas fueron sus principales actividades, me comentó Eusebio J., un joven de 22 años del pueblo de Nexquipayac que hizo parte del PET. Los brigadistas también participaron en la construcción de los jardines de “la fachada del aeropuerto”. Pero, resulta sumamente

significativo que, como parte de lo que la MIA del proyecto llamó “conservación de flora y fauna de la zona”, también parte de la preparación del terreno consistió en “liberar” a cientos de liebres, conejos, tortugas, víboras, ratas, topos y nidos de aves que se encontraban dentro del polígono, hacía “el otro lado” de la barda, según me refirieron los brigadistas ambientales.

Así como se levantaron y deshicieron de restos de construcciones de concreto, piedras y basuras consideradas como escombros, se hizo lo mismo con los animales y plantas lacustres; inclusive con algunos “restos prehispánicos” y “huesos de mamut”; las brigadistas con quienes conversé solían contarme emocionadas y misteriosas sobre esos hallazgos. Todo ello fue considerado por igual como escombros sin valor, según los intereses de los impulsores del proyecto. Así, la “preparación del terreno” mediante la limpia de sus escombros fue condición para que éste se convirtiera en polígono, es decir, fue parte del proceso de abstracción de este espacio, por lo que, no únicamente se limpió de materiales no deseados aquel terreno, sino de sus texturas, y sus memorias. En ese sentido, la participación en este proceso, de los mismos herederos del lago, resulta un suceso sumamente violento.

Edmundo R., un hombre de 57 años originario de Santa Isabel Ixtapan, trabajó como brigadista durante el año 2016. Al hablarme sobre las labores que realizó durante aquella época me dijo: “me toco *limpiar* todo el terreno, [...] *limpiar* desde piedras, escombros de casas, hasta animales [...] nos tocó *destruir* ora sí que nidos de las aves que antes aquí nos dieron de comer [...]”. El testimonio de Edmundo R. nos plantea un par de preguntas penetrantes ¿Para quiénes se estaba “preparando” este terreno? Y ¿Qué sentidos tenía esta “limpieza” para otros? En contraste al relato de Edmundo R. el informe de 2015 a 2016 del GACM habló sobre las mismas actividades, pero de la siguiente manera: “promotores ambientales llevaron a cabo actividades de *recuperación* y reforestación de vegetación, se plantaron 210,702 árboles, se han *rescatado y reproducido* 256,284 individuos arbóreos y arbustos y se *reubicó* a 1,177 individuos de fauna de 31 especies” (GACM, 2016:19).

Mientras que para los agentes del NAICM preparar el terreno significó *recuperar, rescatar y reubicar*, para algunos de los habitantes originarios de las poblaciones vecinas significó *deshacer, limpiar, destruir* sus propios lugares, su pasado y sus memorias en favor de una promesa futura. A medida que los brigadistas construían este nuevo lugar que comenzaban a sentir como propio, sus propios lugares eran también destruidos por ellos mismos. Como Edmundo R., Verónica y Gabriela, muchos otros brigadistas también sentían la potencia de poder contar con un lugar propio en ese futuro prometido, inclusive si ese lugar era el más degradado. Así, en el marco de la narrativa de orgullo nacional que envolvía al aeropuerto, los herederos del antiguo lago fueron los encargados de limpiar los *escombros* de su pasado para levantar tanto a una nación milagrosa, como alimentar la especulación global.

Aquí hay una de esas escenas que Anna Tsing (2005) ha llamado “verdaderamente cosmopolitas”, donde se mezclan varios sueños e ilusiones, también desesperanzas, ansiedades, nostalgias y frustraciones de diferentes escalas; en ésta se nombran y renombran tierras, aves, aguas, plantas y pueblos. Pero los soñadores no son homogéneos, se empujan, luchan amargamente, aunque se tratan con condescendencia. Los inversionistas en los bonos verdes, las brigadistas ambientales, los funcionarios del gobierno, todos son soñadores en esta escena cosmopolita, pero en ellos se encarnan de forma desigual las fricciones que el gran capital adquiere al aterrizar, particularmente, en un lago, pues como comencé a sugerir aquí, la ecología y materialidad del Lago de Texcoco, cobra un papel protagónico en estas rugosidades.

El jaboncillo

En la historia de los pueblos costeros, las fuerzas implicadas que han configurado su devenir parecen no ser sólo las de los humanos. Entran en juego una variedad de otras fuerzas no humanas. Los restos del lago es una de ellas. Como en el capítulo 1 he señalado, las cualidades salinas de estas tierras y junto a ello, el hecho de ser la parte más baja, plana y sin salida de una especie de embudo llamado cuenca, han afectado el devenir de los procesos sociales y viceversa. En el contexto de las obras para la construcción del NAICM el lago no fue una fuerza pasiva, el lago que ha devenido en

jaboncillo como resultado de sus intentos de desecación, ya no solo inunda, en el contexto de la coyuntura aeroportuaria, empantana el progreso.

Los resultados de múltiples estudios técnicos encaminados a la construcción de la nueva terminal aérea realizados desde finales de los años 80 determinaron desde entonces, de manera general y categórica, que los suelos de esta zona eran los menos adecuados para construir un aeropuerto de las dimensiones proyectadas. Estas conclusiones se mantuvieron hasta que proyecto del NAICM se echó a andar tanto en el año 2001 como en el 2014. Sin embargo, frente a la disyuntiva que se mantuvo durante algunos años de construir la nueva terminal en Zapotlán de Juárez, Hidalgo o en Texcoco, no fueron precisamente las condiciones del suelo o los argumentos técnicos en cuanto a la ingeniería civil lo que determinaría que éste último sería el lugar idóneo. Entre los años 2008-2014 la corporación MITRE¹⁰³ -que se ha ocupado de determinar la localización de grandes aeropuertos en el mundo- llevó a cabo el estudio con el que el Gobierno Federal en turno y los entusiastas inversores, fundamentaron la decisión de construir el NAICM en el lecho del antiguo Lago de Texcoco.

Según MITRE, su determinación estuvo basada principalmente en el punto de vista aeronáutico, es decir, fue una decisión tomada no desde el suelo, sino desde el aire. No obstante, su cercanía a la ciudad, el potencial de crecimiento de las instalaciones y con ello, el tiempo de vida útil de la infraestructura, fueron factores clave para optar por Texcoco. Estos argumentos que responden todos a intereses de mercado, tuvieron más peso que el jaboncillo mismo para determinar la viabilidad del proyecto. El suelo era un problema menor, un asunto resuelto por la técnica. Así lo dejó claro el director de aviación internacional de MITRE en una declaración hecha en el 2018:

En cuanto a mecánica de suelos, no es una especialidad de MITRE. Sin embargo, MITRE ha sido informado que la mecánica de suelos del NAIM fue estudiada adecuadamente y es un

¹⁰³ Mitre es un centro de investigación y desarrollo con orígenes en el Instituto Tecnológico de Massachusetts, cuando un grupo de científicos desarrolló sistemas de defensa aérea y computadoras durante la Segunda Guerra Mundial. Ahora cuenta con un Centro para el Desarrollo de Sistemas Avanzados de Aviación que trabaja en la innovación del control y gestión del tráfico aéreo. Asesora a la Administración Federal de Aviación en Estados Unidos, así como a medio centenar de gobiernos y organizaciones.

problema menor. Agreguemos que hoy en día hay un buen número de aeropuertos construidos en zonas pantanosas (Múnich es uno) y en islas extendidas hacia el mar (como Hong-Kong). Por lo que técnicamente ese aspecto está resuelto. (Lisker, 2018).

En un espectro de posiciones expertas, entre quienes minimizaban o maximizaban la fuerza del fango, desde que se decidió la construcción de la terminal aérea en esta región, lo que se tenía claro es que la blandura de los suelos sería una fuerza difícil de sortear. Así lo planteaba un informe del especialista que lideró las pruebas geotécnicas del Instituto de Ingeniería de la UNAM, organismo que fungió como asesor técnico en materia de ingeniería civil y geotecnia del proyecto:

Es claro que el conjunto de problemas para la construcción de esta magna obra de infraestructura gira alrededor de un subsuelo arcilloso muy blando, de gran compresibilidad, de muy baja resistencia al esfuerzo cortante y con alta salinidad. A ello se suma la frecuencia de acciones sísmicas cuyas amplitudes se ven amplificadas al pasar por esos estratos arcillosos; y si algo faltaba, la zona sufre la ocurrencia de abatimiento piezométrico a profundidad, lo que determina el fenómeno de hundimiento regional (Mendoza-López, 2017).

Sin embargo, más allá de ser un obstáculo, los expertos vieron en este proyecto y las propiedades del suelo lacustre, una oportunidad para colocarse a la vanguardia de la ingeniería civil y la geotecnia; una mezcla de orgullo nacional y científico que el Instituto antes referido destacó como: “la experiencia mexicana en la ingeniería geotécnica de suelos blandos” (Mendoza-López, 2017). Así, desde el 2014 y hasta el año en que se canceló la obra (2018) se construyeron, monitorearon y analizaron tramos de prueba con diferentes soluciones en busca de obtener el mejor comportamiento del suelo para las pistas de aterrizaje proyectadas (Mendoza López, 2017; Deméneghi, 2016). A partir de ese trabajo técnico se dieron debates acerca de las opciones para hacer posible que el suelo fangoso del lago fuera tan sólido como para soportar el peso de la terminal aérea, el de las pistas y el de los aviones y sus cargas aterrizando simultáneamente. En los debates se confrontaron distintos argumentos e intereses que en los informes y declaraciones de los ingenieros parecieran haber sido personificados principalmente por dos fuerzas, el del nacionalismo de la ingeniería mexicana y el de una ingeniería

extranjera representada por la empresa holandesa Netherlands Airport Consultants, experta en construir sobre suelos de litoral marítimo.¹⁰⁴

Aunque resulta un tema sumamente interesante, no es objetivo de este capítulo el análisis exhaustivo sobre cómo se tomó la decisión del método de construcción. No obstante, cabe destacar que, contrario a lo planteado por MITRE, la mecánica de suelos fue todo menos que un problema “ya resuelto por la técnica”. Éste se fue discutiendo inclusive ya comenzado el proyecto: sobre la marcha. También es preciso mencionar que los informes y presentaciones referentes al tema, dejan ver que la técnica seleccionada siempre fue cuestionada, rebatida como perfectible y se movió en campos de discusión más allá de lo técnico científico, incorporando consideraciones económicas y políticas que tuvieron un gran peso.

Profundizando un poco más, lo que este debate ingenieril deja ver es cómo la socionaturaleza fluida y maleable del lecho del Lago de Texcoco trae consigo no sólo debates técnicos sino percepciones, valores y conocimientos en disputa; conduce a debates controvertidos sobre qué es el lago (ontológico) y cómo lo conocemos (epistemológico). Un artículo de Ortiz y Gutiérrez (2016), especialistas en suelos, escrito deliberadamente en el marco del conflicto por el NAICM, sintetiza muy bien esta disputa ontológico-epistemológica. Dicho artículo fue una respuesta a un conjunto de estudios realizados principalmente por CONAGUA y otros organismos gubernamentales, así como algunos financiados por organismos privados, que señalan que el lago está completamente seco y que, por tanto, sus terrenos son “potencialmente urbanizables”. Ortiz y Gutiérrez (2016) afirmaron, en cambio, que, si bien los trabajos de desecación del lago tienen más de un siglo, se puede hablar de una desecación solo parcial y temporal, no definitiva ni absoluta, y muestran evidencias de la existencia de zonas anegadas en la región. Además, sostienen que, en todo caso, solo es posible hablar de una desecación superficial, pues “los sedimentos que

104 TASANA fue el Ingeniero Civil Maestro responsable del lado aire (es decir, del diseño de pistas, calles de rodaje, y plataformas) del megaproyecto aeroportuario. Un consorcio integrado por la empresa holandesa Netherlands Airport Consultants junto con las consultoras mexicanas Grupo Sacmag y Tadco Constructora.

conforman los terrenos del área, internamente, continúan estando muy húmedos, es decir, tales materiales forman un gran lodo cuya composición está dominada por agua” (Ortiz y Gutiérrez, 2016:15). Bajo este argumento, estos investigadores destacaron, como lo hacían también los expertos locales de los pueblos ribereños, la trasfiguración del lago en jaboncillo, o lo que desde la edafología denominan *sílice amorfa*, “un material que tienen la capacidad de retener agua hasta 100 veces su peso” (Ortiz y Gutiérrez, 2016:16). Al mismo tiempo, refutan así la viabilidad técnica de construir un aeropuerto en lo que describieron como “suelos gelatinosos”.

No obstante, esta disputa onto epistemológica, atravesada fuertemente por fuerzas políticas, terminó en la adopción de una solución técnica para resolver el problema de la blandura del lecho del lago. Consistió en aplicar una pesada precarga de materiales al terreno, previa colocación de unos drenes artificiales a una profundidad de 10 metros. Con la precarga se generaba una compresión a la capa de arcilla superior que, ayudada por los ductos artificiales, lograban drenar el agua excedente, generando así un estado de pre consolidación al subsuelo. Una vez que la precarga fuera removida y sustituida por el pavimento de las pistas, se esperaba que su asentamiento fuera reducido y aceptable para la operación de estas.

Una “Hazaña tecnológica”, así lo describió el Colegio de Ingenieros Civiles de México, (**ver Ilustración 12**). Sin embargo, explicada en términos más inteligibles, esta tenía la astucia de rayar entre la simplicidad y la ficción: “imagine que ese suelo es una esponja, usted la apachurra y se sale el agua: es lo que se quiere” (Albarrán, 2016: 4). Esas fueron las palabras que uso el subdirector de Control de Obra del GACM para explicar la técnica de precarga en una entrevista para la Revista de la Sociedad de Geotecnia de México. “Exprimir” los restos del lago, “como a una jerga”, me enfatizó por su cuenta Enrique, un joven de 24 años originario de San Salvador Atenco, cuando me explicó en qué consistían los trabajos en los que él mismo participaba.

Todavía en el año 2018 se continuaban analizando los resultados de los tramos de prueba, los cuales mostraban hundimientos diferenciales y deformaciones de las cimentaciones. No obstante, el jaboncillo comenzó a expresarse oficialmente a partir del 2015, cuando se inició la construcción de las pistas 2 y 3, y con ello la llegada de los primeros campamentos de los consorcios y trabajadores. Una vez más, la tarea histórica era deshacerse de la fangosidad, en espera de que el progreso llegara sí y sólo sí, con la dureza de los suelos. Una ideología que fue tomando forma a partir de contradicciones, de la destrucción de otros lugares; y del trabajo físico de hombres como Enrique, quién con el mismo orgullo presumía en Facebook una foto suya trabajando en el aeropuerto, que una de él mismo trabajando en las parcelas del ejido de San Salvador Atenco; y de mujeres como Esperanza, quién colaboró, junto a otros materiales, en macizar el lecho del lago.



Ilustración 12. Esquema explicativo del funcionamiento de la técnica de precarga de suelos para estabilizar las arcillas del suelo del ex Lago de Texcoco. Fuente: Colegio de Ingenieros Civiles Mexicanos.

3.2 Macizar el fango, destruyendo vida más allá del polígono

Esperanza

Esperanza Solís es una mujer originaria de Jalapa, Veracruz, se define a sí misma como una trabajadora “de grandes obras”. Tenía 32 años cuando la conocí a principios de noviembre de 2018, un par de semanas después de la consulta con la que se argumentó la cancelación del proyecto del nuevo aeropuerto. Por esos días ella se

mostraba preocupada por la inminente pérdida de su empleo en las obras del NAICM, en donde había trabajado desde abril de 2017 como topógrafa analista para una empresa de servicios topográficos, aunque bajo ningún tipo de contrato laboral. La empresa para la que ella trabajaba tenía subcontratadas a otras más, relacionadas a la extracción y transportación de los materiales pétreos (basalto y tezontle) con los que se llevó a cabo la precarga de suelos. Al mismo tiempo su empresa estaba subcontratada por un consorcio de grandes compañías constructoras que en el marco de este proyecto se denominó CargiPropen S.A. de C.V.¹⁰⁵ Dicho consorcio tenía uno de los contratos más importantes del NAICM para la construcción de la pista de aterrizaje tres. Esperanza era uno entre tantos otros eslabones de una enredada cadena de subcontrataciones del proyecto aeroportuario, donde abundó la corrupción y la violación de derechos laborales.

A finales del 2018, aunque Esperanza continuaba trabajando en medio de los despidos masivos que vinieron después de la consulta, se mostraba preocupada por algo más que la pérdida de su empleo. La atacaba una particular ansiedad provocada por las sospechas y denuncias que rodeaban al NAICM. Las cuales claramente rebasaban su campo de incidencia en el proyecto, pero que, sin embargo, ella asumía como propias:

Todos están preocupados de que cuando ya entre el nuevo presidente. Mi empresa empezó a empaquetar carpetas [...] ahí ves a todos los departamentos, de ambiental, de seguridad, de calidad, empaquetando y se las llevaron de ahí, no sé a dónde [...] Todos estamos preocupados, así de que: “¿y si venimos a trabajar y nos encierran? ¿Y si mandan a los militares? Porque ya nos pasó una vez que nos encerraron ahí adentro, no nos dejaban salir porque los de Atenco estaban protestando y los policías ya hablaron y les dijeron: La gente que está aquí trabajando no tienen la culpa, déjenlos salir, déjenlos que se vayan a sus casas. (Entrevista a Esperanza Solís, Texcoco, 23-11-2018).

El evento al que refiere Esperanza ocurrió a finales del 2017. Se debió, según comenta, a que “no les querían pagar sus terrenos” y contrariada, me compartió: “pero ellos

¹⁰⁵Este consorcio estaba integrado por las empresas CICSA de Carlos Slim, GIA+A de Hipólito Gerard, PRODEMES, de Olegario Vázquez, y La Peninsular, del empresario Carlos Hank Rhon.

cierran y no se dan cuenta que los que trabajan ahí no tienen la culpa”. De alguna manera ella asume que “los enfrentamientos” derivados de las irregularidades y negligencias de este proyecto son parte de su trabajo, y la afrenta la toma personal. Además, me compartió que no era la primera vez que le pasaba algo así:

Una vez en la planta tratadora¹⁰⁶ [...] como todavía no les pagaban bien los terrenos a los ejidatarios, no nos dejaban salir. Estábamos ahí adentro y nos dijeron: -Vámonos, que están los ejidatarios y vienen con todo. Y ya íbamos para afuera ¡Ay! que se da la vuelta el jefe y que empezaron a aventar piedras bien feo y que le dicen los de atrás: -jefe regrésese que nos van a matar. Todos pensamos: ‘nos van a matar a palos’. Y así vivimos el estrés de ese tipo de cosas, pero aquí [en Texcoco] hay mucha más gente, allá era un pueblito más chiquito, aquí sí es más grande y son más canijos. (Entrevista a Esperanza Solís, Texcoco, 23-11-2018).

Trabajadoras de las infraestructuras a gran escala como Esperanza son quienes concretan los espacios del capitalismo neoliberal al mismo tiempo que encarnan el espacio de la contradicción y las fricciones que emergen del cruce de intereses y sueños a diferentes escalas. Sin embargo, como lo ha señalado Verónica Ibarra (2016), la población trabajadora de las obras ha sido sistemáticamente omitida en los estudios sobre megaproyectos y los conflictos socioambientales que muchas veces los acompañan. En contraste, el testimonio de Esperanza ilustra muy bien el importante papel que desempeña la población trabajadora. No solo porque “es la que los construye luego de echar abajo o destruir el espacio anterior” (Ibarra, 2016: 37), también por el lugar intersticio e incómodo que personifican en los conflictos territoriales. En este sentido, la experiencia de vida de Esperanza y sus múltiples articulaciones con los habitantes de los pueblos a la orilla del lago en su paso por el NAICM, muestra quiénes construyen y encarnan estas que parecieran, por sus espectaculares prefijos (“mega”, “gran”), obras sobrehumanas.

Esperanza alquiló una de los tantos “cuartos” que entre los años 2015 y 2018 las familias los pueblos vecinos al nuevo aeropuerto rentaron a estos trabajadores

¹⁰⁶ Esperanza había trabajado previamente en un proyecto de construcción de una planta tratadora para el trasvase de agua conocido como Sistema Cutzamala y en una represa en Nayarit de la que no me dio el nombre.

foráneos.¹⁰⁷ Mientras que algunas familias improvisaron adaptando algunos espacios de sus casas, otros más se animaron inclusive a construir nuevos “cuartos” o “departamentos pequeños” en sus predios. Eso hicieron algunas veces las personas que se beneficiaron con la venta de tierras ejidales y vieron en la demanda de alquiler de casas-habitación una oportunidad para invertir su capital recién adquirido.

Santa Cruz de Abajo, San Felipe y San Miguel Tocuila son, de los pueblos de la costa, los tres más próximos a la autopista Peñón-Texcoco. Ésta última era la única vía que daba acceso a la entrada principal del polígono de construcción; por lo que fueron las poblaciones en donde más trabajadores del NAICM llegaron en busca de lugares donde vivir. En consecuencia, también donde más proliferaron negocios familiares de abarrotes, comida preparada, lavanderías y venta de cervezas; los principales servicios que, junto al alquiler, los habitantes de estos pueblos ofrecieron a los trabajadores foráneos de las obras del aeropuerto. Vicente y Norma, de 35 y 37 años respectivamente, son propietarios de una tienda de abarrotes en el pueblo de San Miguel Tocuila. Ellos me brindaron una excelente síntesis de la transformación que vivieron estos pueblos durante aquellos años:

Aquí [antes del NAICM] no había letreros de que se rentara, aquí un 80% es familia. Entonces pues obviamente yo no voy a andar buscando porque somos nativos de aquí y aquí es todo por herencia, aquí no es venta ni renta [...] y de repente empiezan a ver que la gente empieza a buscar por aquí a donde rentar y ¿qué empieza a hacer la gente? “Pues vamos a juntar nuestro dinerito y construimos ahí arriba un cuarto, un departamentito, una casita y la rentamos para 5 o 6 fulanitos”. O sea, empieza a llegar gente de muchos lugares [...] Pero por el otro lado, también muchos le vimos el lado positivo a todo esto, la verdad, en cuestión de economía su auge del comercio empezó, la comida, las lavanderías, otras tantas tiendas. Por eso ves que

¹⁰⁷ A diferencia de las obras en las que Esperanza había trabajado antes, aquí no le ofrecieron un lugar donde residir. Con el argumento de que la mayoría de sus trabajadores eran de poblaciones vecinas, la empresa para la que laboraba solo contaba con una residencia para trabajadores foráneos que siempre estaba saturada. Así que, a su llegada a Texcoco, su primera dificultad fue encontrar un lugar donde vivir. Preguntando entre sus compañeros de la obra, encontró que algunos eran habitantes de los pueblos vecinos. La familia de Gustavo, un compañero de su “brigada” que trabajaba como “cadenero”, había acondicionado dos habitaciones de su hogar para rentarlo a trabajadores del NAICM. La renta era cara, me dijo. Pagarla le absorbía \$1500 de los \$12,000 que ganaba mensualmente por trabajar al menos 220 horas, distribuidas de lunes a sábado en un horario de 8 a 18 horas entre semana y de 8 a 13 horas los sábados. “Sólo llegaba ahí para dormir [...] era pagar mucho para no estar nunca, pero no me quedó de otra, era ambiente familiar”. El problema no era solo encontrar un lugar barato, sino también seguro donde vivir, pues siendo mujer se sentía más vulnerable que otros de sus compañeros hombres.

hay tantas ahorita, todos empezaron a ver que había más gente, más ventas y cual más abría su tiendita (Entrevista a Vicente y Norma, San Miguel Tocuila, 02-06-2019).

Así, las trayectorias de los trabajadores que, como Esperanza, llegaron de distintas partes de la república, se anudaron con el auge del comercio local y la bonanza de algunas economías familiares en estos pueblos, a partir de un proyecto que se articulaba globalmente. Sin embargo, dichas trayectorias son heterogéneas, desiguales y, asimismo, contradictorias.

Articulada a un proyecto de infraestructura con un costo total estimado en 331,966 millones de pesos, Esperanza, arquitecta titulada, recibía en promedio tan solo 54.5 pesos por cada hora de su trabajo¹⁰⁸, y, como en sus propias palabras me compartió reiteradas veces: “soy de las mejor pagadas de mi brigada [...] por mi experiencia y porque mi trabajo es de oficina, a los trabajadores de campo les pagan mucho menos”. La situación laboral de la mayoría de los trabajadores de la obra era tan vulnerable en general, que ante cualquier queja se podría prescindir de ellos sin remordimiento: “hay desfile de gente, vienen y van, unos los corren, unos no aguantan, si consigues algo mejorcito te vas, aquí es así”, me contó uno de estos trabajadores, proveniente de Ecatepec, mientras compartíamos un viaje en transporte público.

Sorprendentemente, Esperanza, a diferencia de varias personas trabajadoras de la obra con quienes platicué, parecía estar bastante comprometida con su labor y orgullosa del conocimiento y la experiencia que había adquirido: “Si me voy yo, nadie sabría bien qué onda [...] cualquiera te hace análisis topográfico en computadora, pero cómo saber el trato con la gente de campo (cadeneros, maquinistas y camioneros), regentear, que salgan y des bien las cuentas ¡Más que muchos transportistas son hombres! Eso no cualquiera”, me compartió altiva. Sus labores incluían recibir, registrar, diagramar, pero, sobre todo, cuantificar y negociar con los transportistas, las

¹⁰⁸ Encima, ya que parte de sus labores era “hacer el cierre” del día y esperar la salida de los trabajadores de campo, trabajar horas extra era una constante, pero raramente se las compensaban. Cuando lo hicieron, después de insistir arduamente, se las pagaron en 20 pesos. El caso de Esperanza (mujer joven, de clase trabajadora, madre soltera y foránea) además da cuenta de la manera sumamente diferenciada en que se encarnan las arquitecturas del capitalismo al ser espacios de trabajo sumamente masculinizados. Ella me compartió relatos de acoso y violencia sexual que ella y otras mujeres han sufrido durante su trabajo en grandes obras, incluida la del NAIM.

toneladas de material que llegaban desde las minas de extracción, hasta el polígono, para luego desplegarlas por el área que comprendía las pistas de aterrizaje. Esperanza y otros topógrafos analistas como ella, fueron un nodo fundamental para lograr el aplastamiento del jaboncillo: exprimirlo. Otro protagonista aquí fue el tezontle mismo.

El tezontle

El tezontle es una roca roja de origen volcánico que se encuentra en las laderas de los cerros, volcanes y depresiones. En México es común encontrarlo en las sierras Oriental y Occidental y en volcanes como el Popocatepetl e Iztaccíhuatl. Ha sido un material empleado en casi toda la historia de construcción de las infraestructuras en la cuenca de México, desde la época prehispánica hasta la actualidad.¹⁰⁹ Su empleo en la historia de las construcciones del centro del país se explica, en parte, por su histórico y relacional origen, tanto volcánico como lacustre. El tezontle es una piedra espumosa derivada de la actividad volcánica de miles de años atrás en la cuenca, al enfriarse el material conservó los gases en su interior, de ahí que tenga abundantes huecos y sea, por lo tanto, muy porosa. Al mismo tiempo, este origen volcánico hace posible las propiedades ideales que se le asignan a este material para su utilización en la construcción sobre los suelos blandos de la cuenca: principalmente su ligereza.¹¹⁰ Otras propiedades igualmente relevantes para el uso del tezontle en la construcción es su tenacidad, su buena adherencia a las mezclas y su resistencia a la intemperie: tiene la ventaja de ser inalterable a los ácidos, a la humedad y, sobre todo, al salitre.

¹⁰⁹ Se encuentra en la zona arqueológica de Teotihuacán, en la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México y en el Palacio Nacional, pero también fue sumamente utilizado en las obras hidráulicas prehispánicas que regulaban las inundaciones y para las mismas que posteriormente fungieron para el desagüe de la cuenca (Candiani, 2014). Según Rodríguez Morales (2011) el siglo XVIII puede ser considerado como el del auge del tezontle en las construcciones de la ciudad, se utilizó en muros, bóvedas, mamposterías y cimientos de construcciones públicas y privadas en el México colonial. De ahí que fuera llamado por los conquistadores como “divino material”. Sin embargo, esto provocó el agotamiento de las canteras más próximas al centro de ésta. Desde entonces, a medida que la construcción de infraestructuras se incrementó en la cuenca, la búsqueda de canteras de este material siguió expandiéndose cada vez más hacia el norte y oriente de la cuenca. En los años de 1930, este material fue utilizado para la construcción de las pistas del actual aeropuerto de la ciudad (Zarate, 2016).

¹¹⁰ Algunos autores sugieren que el nombre que recibe la también llamada “escoria volcánica”, proviene del náhuatl *tetzontli*, de los vocablos *tetzl* 'piedra' y *zontli* 'cabellera' (Gómez de Silva, 2001). Este significado, se dice, podría guardar relación con la ligereza que presenta el cabello, característica que comparte con el material.

Fueron estas propiedades, su presencia abundante en las serranías del nororiente de la cuenca y su experimentado uso en las construcciones sobre los suelos blandos de la cuenca, lo que posibilitó su encuentro con el NAICM. Para enterrar y comprimir los restos del lago en las cinco mil hectáreas contempladas para las pistas del aeropuerto, primero se tendría que depositar una capa de 50 centímetros de tezontle y posteriormente otra de un metro. Se calculaba, en total, la necesidad de disponer de 33 millones de metros cúbicos de este material en una primera etapa. Pero la estrategia tenía “un inconveniente no menor, colateral”, así lo calificó el subdirector de Control de Obra del GACM: “[...] hay material suficiente, pero se tiene que traer desde *los bancos* hasta el sitio. Ese es el problema, cómo se va a transportar, cómo se va a meter. Estamos estudiando una logística para transportar y meter todo ese material. Se estiman 133 viajes por hora, día y noche, atravesando Ecatepec, Texcoco y zonas rurales y urbana” (Albarrán, 2016).

Una vez más, como con el jaboncillo, el tezontle nos permite ver cómo las propiedades de los materiales no son características dadas, sino una historia entramada en procesos enredados y dinámicos de vidas humanas y no humanas. La dureza valorada en el tezontle es la misma propiedad valorada en la lógica del progreso; en oposición está la suavidad del jaboncillo, que representa el atraso. Ambos materiales han cohabitado a lo largo de la historia geológica de la región; sin embargo, las fuerzas sociales, tecnológicas y políticas los enfrentan. En la coyuntura del NAIM, sin embargo, el tezontle y sus propiedades no fueron valorados y percibidos de la misma manera por ingenieros, pobladores, empresarios, inclusive entre mujeres y hombres. La *gran hazaña* de los geotecnistas sería despojo para algunos de los pobladores cercanos a las minas. La oportunidad de *negocio* que vieron algunos hombres en el transporte del material sería al mismo tiempo un *peligro* para transitar las veredas y trabajar el campo en el caso de algunas mujeres. “Imagínese”, apuntó el mismo Albarrán en la entrevista antes citada: “que estén circulando por ahí 133 camiones cada hora; la población va a estar muy molesta”; y así fue como sucedió.

La molestia radicó no sólo en el desfile de camiones pesados que levantaban polvo, emitían gases contaminantes y marchaban a toda velocidad uno tras otro por las carreteras, calles y veredas de la región. Entre otras cosas que relataré a continuación, la molestia también radicó en las afectaciones socioambientales que provocó la actividad extractiva, en aproximadamente 193 minas (legales e ilegales) que abastecieron la demanda de material propiciada por las obras del NAICM entre los años 2016-2018, y que se localizaron a lo largo de 24 municipios al nororiente de la cuenca. Estos que el ingeniero Albarrán consideró “daños colaterales” son tremendamente perceptibles a más de dos años de la cancelación de la obra. Muchos cerros de la región parecen haber sido roídos, lacerados por gigantes que inscribieron sus mordiscos en ellos, dejando al descubierto las rojas entrañas de estas elevaciones. Los mordiscos de material extraídos de aquellos cerros fueron depositados a manera de arena en el lecho del lago. Sin embargo, la transacción extraer-depositar, no fue tan simple.

Para extraer el material pétreo (no metálico) se activaron todo tipo de mecanismos, desde lo legal hasta lo ilegal para adquirir las propiedades de los terrenos y tramitar los permisos de extracción ante las instancias medioambientales del gobierno estatal y municipal.¹¹¹ Una vez superada esta etapa, con la ayuda de maquinaria pesada, fuerza de trabajo humana y energía fósil, “se descapotó la zona”, en palabras de los trabajadores de las minas. Es decir, se deforestaron cientos de cerros para abrir los caminos por los cuales se conduciría la maquinaria pesada. Se diseñaron métodos de excavación según las formas de cada yacimiento; seccionando los cerros en diferentes formas geométricas, para ir “desmontándolos”. A partir de este plan de desmonte, las manos de chango arañaron hasta el más sólido rincón para extraer el material, las máquinas trituradoras redujeron el tamaño de las rocas extraídas. Ya triturado, los

¹¹¹ En el municipio de Tepetlaoxtoc, por ejemplo, la propiedad del terreno donde se encontraba una mina –supuestamente la Universidad Autónoma del Estado de México era propietaria- aún estaba en cuestionamiento cuando los trabajos de extracción ya habían comenzado. También fue frecuente que muchas minas comenzaran a operar aun cuando no tenían los permisos ambientales correspondientes o incluso que operaran sin haberse tomado la molestia de tramitarlos.

camiones de volteo cargaron el material y lo condujeron por carreteras y localidades de la región; finalmente lo depositaron en el polígono.

Los operadores de los camiones eran recompensados por “acarreo”, es decir, por camión lleno de material que condujeran desde “el banco” hasta el polígono, donde equipos de trabajo como el de Esperanza le daban a cada transportista un “vale” que servía para contabilizar y cobrar su acarreo con su sindicato. Éste último, a su vez, era recompensado por el GACM por el volumen total de material llevado diariamente. Los dueños de las minas, por su parte, fueron recompensados por el total de metros cúbicos de material que contenía cada cerro. Para ello, los topógrafos como Esperanza fueron quienes establecieron, a partir de cálculos geomáticos, los volúmenes de cada “banco”. Los bancos son los cerros que rodean el valle y que perdieron sus nombres propios y hasta el genérico, en palabras técnicas y para fines de intercambio en el mercado, son considerados abstractamente como “bancos”. Como ocurrió con el lago, que pasó a ser polígono, el tezontle y los cerros pierden sus historias y texturas particulares, se convierten en nada más que volúmenes y precios.

Este proceso de extracción de tezontle y basalto ocasionó transformaciones en distintos ciclos sociales y ecológicos. Se destruyeron miles de árboles y arbustos. Animales se vieron desplazados con la deforestación y el método de extracción que, aun cuando la normatividad no lo permite, frecuentemente se valió del uso de explosivos. Con ello, corrientes de agua superficial y subterránea se interrumpieron; trabajadores murieron. En cada una de sus etapas, el proyecto de “exprimir” por completo los restos del lago, otros procesos más se articularon, no siempre armoniosamente.

El huachicol

El Techachal es un “pequeño”, pero popular cerro en el municipio de Tepetlaoxtoc. Su fama se debía a la presencia de unas “ruinas prehispánicas” y restos de vasijas de barro en la cima y los alrededores de esta elevación. La población local solía subir al Techachal para apreciar el paisaje que desde allí puede observarse, hacer días de campo, recolectar plantas alimenticias o medicinales, y de la misma manera, coleccionar

algunas de las figurillas o fragmentos de piezas de cerámica que abundan ahí. Durante la construcción del NAICM la popularidad del Techachal se amplificó, llegó a protagonizar reportajes de varios medios de comunicación nacionales que hablaron sobre la intensa extracción de tezontle ocasionada por el NAICM.

En el marco de las obras del NAICM se autorizaron dos bancos pétreos de tezontle en este cerro: Las Cuevas (diciembre 2016) y La Cueva (abril 2018). Ambas se encuentran sobre el basamento de las ruinas que los habitantes refieren como parte de su patrimonio, y el cual fue reconocido así por un dictamen del Instituto Nacional de Antropología e Historia meses antes de la autorización de la primera mina.¹¹² No obstante, a finales del año 2018, como a un pastel, parecía que al Techachal se le habían cortado algunas rebanadas, dejándolo reducido casi a la mitad de su extensión.



Ilustración 13. Mina el Techachal. Fuente: El Universal. <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2019/minas-ilegales-naim/ambientales.html>

Justo a las faldas del Techachal se encuentra la casa de la familia Islas, particularmente afectada por la actividad minera. Las formas fueron variadas y

¹¹² Otra irregularidad del caso fue que una de las minas rebasó el perímetro autorizado, algo que ocurrió frecuentemente también en otros “bancos de material”. Además, imágenes satelitales comprueban que ambas minas comenzaron a explotarse antes de obtener la autorización correspondiente por la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Estado de México. Toda la documentación sobre las afectaciones y procesos de destrucción generados en las minas del municipio de Tepetlaoxtoc que aquí presento fue retomada de mis anotaciones a reuniones y recorridos con los ingenieros forestales y demás pobladores originarios del municipio, quienes desarrollaron una investigación ardua y rigurosa de éstas.

sutilmente violentas. No podían transitar libremente por los caminos rurales que conducen a su casa, estos estaban todo el tiempo saturado del tránsito de los camiones que transportaban el material. El único camino que da acceso a su vivienda y que, de hecho, es propiedad de la familia, era utilizado como estacionamiento de estos vehículos pesados, sin recibir ningún tipo de compensación. El polvo fino del tezontle, aunado a la tierra que levantaban los camiones que transitaban por estos caminos rurales, impedían la vista, dificultaban la respiración, afectaban las cosechas. Inclusive afectaban actividades tan triviales como poder tender la ropa que lavaban, porque al exponerla al aire se teñía de rojo. El fino polvo del tezontle estaba en el ambiente todo el tiempo. Igualmente, los fuertes ruidos provocados por las maquinas que excavaban y trituraban al mismo tiempo. Pero, fue la rinitis crónica que puso seriamente en riesgo la salud del más pequeño de la familia (3 años), lo que esta familia vivió como un verdadero agravio.

A la rinitis crónica del niño, que desgastó económica, física y emocionalmente, de manera particular a la madre y abuela de éste, se le sumó la sensación cotidiana de no estar seguras en su propia casa. El espacio del hogar se convirtió, con los trabajos de la mina, en un lugar sumamente masculinizado: “los choferes hablaban con sus palabrotas y si te sentías, así como que incómoda”, me dijo una de las jóvenes de la familia. Además, la percepción de no estar seguras incrementó a partir de una balacera que se suscitó a menos de 50 metros de éste, justamente en el camino rural que conduce a su predio. “Desde ahí estamos bien espantadas, ya nada más cuando estamos solas, si alguien vemos que se acerca desde la ventana y no lo reconocemos, ni salimos ni nada”, me dijo una de las jóvenes de la familia.

La ambición por el dinero que la minería estuvo dejando en esos años se encontró con otra actividad, asimismo lucrativa, pero claramente ilegal, que años antes en la región ya comenzaba a proliferar: el *huachicoleo*; como se le conoce al robo de combustible de los ductos de Petróleo Mexicanos (Pemex) que atraviesan la región. Los vecinos de la zona del Techachal comentaban que, precisamente, el tiroteo se dio entre dos bandas que se disputaban el control del *huachicoleo*. La misma versión dieron los

periódicos locales. Además, en aquellos días no fue el único enfrentamiento de este tipo en la zona alta de la región, donde se encontraban las minas de tezontle y basalto; y donde justamente también se localizan las principales zonas de asalto de los ductos de Pemex. Esto hacía suponer a muchos pobladores que existían vínculos entre el *huachicoleo* y la actividad minera.

Por mi parte, las casetas de vigilancia, las barricadas y las camionetas blindadas que encontré a mi paso durante los recorridos que pude realizar por el cinturón minero en las montañas de Tepetlaoxtoc, el municipio más afectado por la minería, daban cuenta de la experiencia de entrar a un territorio sumamente vigilado, controlado extraoficialmente. Este territorio, llegó a ser aún más atractivo ante los ojos de distintos actores que en la esfera de la ilegalidad, potenciaron el control y explotación de éste. A través ya no sólo del *huachicoleo* y los negocios criminales asociados, ahora también por medio de la extracción de tezontle y basalto, aprovechando el control territorial que tenían y el contexto de la demanda de este material pétreo y de combustible, para los trabajos de construcción del NAICM.

Angélica y el socavón

En mayo de 2018, en una de las casas de la colonia La Concepción en el municipio de Tezoyuca, múltiples grietas en las paredes se combinaban con las huellas de un impacto de bala en una de las ventanas. Afuera, el pavimento de la calle parecía estar bañado en sangre. Una nube de polvo fino y color rojo que encapsulaba esta parte de la colonia, mezclado con el agua que brotaba de una fuga del drenaje, hacía posible percibir esa escena sangrienta. Cuando dimos vuelta a la cera y miramos desde la parte trasera de aquella cuadra, la escena se volvió aún más aterradora. Un hoyo de unos 30 metros de profundidad y de poco más de 42 hectáreas de extensión, se encontraba a unos cuantos metros de las casas contiguas. Así fue como percibí el lugar que habitaba Angélica González, la dueña de esta casa y una ferviente opositora al NAICM, la primera vez que la visité.

Dicho socavón es resultado de la actividad minera realizada en “El Tezoyo”; nombre que recibe uno de los “bancos” de tezontle de propiedad privada¹¹³, que le han dado al municipio de Tezoyuca el estatus de ser uno de los principales productores de materiales de construcción en el Estado de México. Aunque este reconocimiento parece no ser reciente. Precisamente, su nombre, proveniente del náhuatl¹¹⁴ se interpreta al castellano como: “lugar donde se encuentra el corazón del tezontle”. Lema que con orgullo ha sido plasmado en un letrero colocado sobre el acceso principal al municipio desde la carretera Lechería-Textcoco. Es probable que la extracción de tezontle aquí, se remontó a tiempos prehispánicos inclusive. No obstante, las operaciones de la mina “El Tezoyo” han sido oficializadas en registros desde el año 1966. En los noventa abasteció de material a otra infraestructura que también intentó dar firmeza al jaboncillo: las obras de la autopista Peñón-Textcoco. Después de ello, esta mina fue explotada gradualmente a medida que el casco urbano del municipio se extendió a hasta sus faldas.

Angélica y sus vecinas llegaron a habitar este lugar sabiendo que su traspatio sería una mina, pero no fue sino hasta el año 2015 que comenzaron a sentirse en riesgo con la intensificación de los trabajos de extracción provocados por la demanda del material y su cercanía con el NAICM, con lo que el cráter de la mina se extendió aceleradamente hasta llegar a ser el desfiladero que ahora tienen como traspatio. Además, las constantes detonaciones para fragmentar rocas, el uso de grandes taladros y el paso de camiones pesados y maquinaria provocaron grietas en el suelo y fracturas de dimensiones preocupantes en las bardas de las casas. Angélica se retrató en el año 2018 dentro de una de las enormes grietas que se abrieron en el suelo a unos cuantos metros de su casa (**ver Ilustración 14**). La mitad de su cuerpo cabía al interior.

¹¹³ La otra es la mina del cerro de Santiago, de propiedad ejidal, la cual se encuentra vedada actualmente por el riesgo que representa con la cercanía de asentamientos humanos.

¹¹⁴ El nombre en náhuatl del municipio es “tezonhyocan”, compuesto por “tezontli”, piedra volcánica roja y porosa; “yolotl”, corazón, y el locativo “can”.



Ilustración 14. La señora Angélica M. González al interior de una de las fracturas del suelo provocadas por los trabajos de explosión de la mina detrás de su casa. Fuente: Archivo personal de Angélica María González.

A esto se sumaron los cientos de camiones que transitaban a diario por las calles del municipio y la casi permanente nube de humo rojo en la que vivían ella y sus vecinos, les comenzaron a ocasionar daños a la salud, principalmente alergias y otras dificultades para respirar. Lo que, en el caso de algunas personas, como la misma Angélica, resultaron en asma crónica. Esta serie de circunstancias llevó a esta mujer a movilizarse frente una obra pública que anteriormente le parecía ajena, inclusive incauta para ella. En una de las entrevistas me compartió que: “de hecho antes pensaba mal de los de Atenco [FPDT], era de las que no los bajaba de revoltosos. Decía, qué gente loca que no quiere el progreso, pero

ahora, creo que yo estoy más loca que ellos [...] ya los entiendo”.

Paradójicamente, ante los reclamos de Angélica y su iniciativa por organizarse junto a sus vecinas para frenar los trabajos de la mina, los que implicaron desde confrontaciones personales con el dueño, hasta juicios de amparo; ella resultó fuertemente criminalizada, de la misma manera que ella hizo antes con el FPDT. Algunos de sus propios vecinos, quienes ya habían negociado con el dueño de la mina, aceptando montos de dinero o material de construcción para la reparación de las cuarteaduras de sus casas, la acosaban. La llamaban “loca” y “revoltosa”; a su marido le decían que “la metiera en cintura”. Una noche, después de haber tenido una acalorada discusión con el dueño, desde un vehículo dispararon directa y únicamente sobre su casa. Ella interpretó este hecho como una represalia por su activismo. Una idea no tan descabellada, pues inclusive, cuando la conocí, tenía una orden de

restricción y otros procesos judiciales abiertos en su contra, en los que el dueño de la mina la demandaba por invasión a la propiedad privada y por acoso.

Hoyos negros

Previo al depósito del tezontle y el basalto, fue necesario sacar el mayor volumen posible de suelo fangoso del lecho del lago. Camiones entraban al polígono repletos de macizas piedras, rojas y grises; y a su regreso, llevaban el lodo oscuro y blando que sería intercambiado por los duros materiales. En este intercambio, el fango retirado del polígono llegaría a “invadir” otros lugares. Así lo percibió una habitante de San Nicolás Tlaminca, quien nombró *invasión* lo que aconteció en este lugar. Ésta es una localidad del soto montano texcocano que se encuentra a unos 20 kilómetros cuesta arriba del polígono del NAICM. Ahí se vertieron parte de los lodos del fondo del lago, en los socavones de entre 35 y 50 metros de profundidad que había dejado la extracción de tepetate y arena, practicada desde el año 1964 en 87.5 hectáreas propiedad del ejido de Tlaminca de Texcotzingo (Gutiérrez, 2009).

Antes de que la sociedad de ejidatarios decidiera explotar el yacimiento, este terreno era aprovechado para la siembra de magueyes pulqueros y en sus alrededores se encontraban múltiples parcelas de producción agrícola (Gutiérrez, 2009). Dichos socavones se encuentran en las faldas del cerro Tezcotzingo, un lugar muy significativo en el imaginario texcocano, por su importancia arqueológica, como referente histórico cultural del pasado acolhua de la región y como patrimonio natural.¹¹⁵ Paradójicamente, aun siendo un lugar valorado por sus ruinas prehispánicas y belleza natural, ha sido también el tiradero de los escombros de la moderna ciudad.

¹¹⁵ Ahí se encuentran los “Baños de Nezahualcōyotl”, los restos de una de las tantas infraestructuras hidráulicas diseñadas por Nezahualcōyotl en el siglo XV. Este lugar goza de una vista privilegiada del Valle de Texcoco. Desde ahí aún es posible distinguir los rastros de las antiguas corrientes de agua que bajan desde la sierra e inclusive los trazos de las antiguas terrazas agrícolas. De ahí que resulte creíble que, según el imaginario regional y arqueológico, Nezahualcōyotl frecuentara este lugar con fines contemplativos. En este contexto, parte de esta elevación fue declarada por el gobierno estatal como Área Natural Protegida en el 2001, la cual, aunque no cuenta con un plan de manejo, en su decreto establece que en el área no debe haber proyectos como tiraderos ni minas.

Cuando el yacimiento de arena comenzó a agotarse, el Comisariado ejidal impulsó un nuevo negocio: el “relleno” del socavón. Entonces comenzaron a llegar los escombros de las construcciones y arreglos de las infraestructuras urbanas de la ciudad. Luego de una jornada de fuertes lluvias, en el año 2012 se depositaron cantidades considerables de los lodos provenientes del desazolve del canal La Compañía, una importante infraestructura para el desalojo de aguas negras de la metrópoli. Desde entonces emergieron reclamos que veían en el nuevo negocio de algunos ejidatarios y empresas constructoras, un riesgo al medioambiente y la salud humana.

En el año 2016 el “relleno” se oficializó, convirtiéndose en el proyecto “Tiro Tlaminca”, administrado por URBANUMS S.A de C.V, empresa a la que la asamblea ejidal otorgó la concesión de 87 hectáreas, de las que 16.6 correspondieron a la zona de “depósitos de materiales” (SMA-GEM, 2016). Argumentando los riesgos que representaban los socavones que dejó la actividad minera, la empresa solicitó los permisos para el Tiro, planteándose como un proyecto de rescate ambiental y de recuperación de los suelos agrícolas.¹¹⁶ No obstante, el proyecto de “reparación ambiental” resultó en “invasión” cuando se comenzaron a depositar de manera acelerada y negligente toneladas del fango del lago. Aquí el jaboncillo cobro forma de amenaza, pero también de negocio.

Luego de la destrucción que dejó la actividad minera, algunos ejidatarios vieron en el relleno una buena oportunidad para sacarle más provecho a sus tierras. Sólo había que dejar que en ellas se depositaran escombros y quizá, eventualmente, podrían recuperar sus suelos, mientras que se beneficiaban con ingresos económicos.¹¹⁷ Por otro lado, algunos ejidatarios descontentos con el negocio del Tiro o comprometidos

¹¹⁶ La Manifestación de Impacto Ambiental del Tiro planteaba que con los depósitos de “material de excavación” y “material de construcción de obras” se nivelaría el terreno, se estabilizarían los taludes, las zonas alledañas y se compactarían los suelos. Posteriormente se colocaría una capa de 40 cm de tierra orgánica “traída de otros predios cercanos a los que se ha destinado para construcción civil”, o sea, los lodos del lago. La que funcionaría como estrato para eventualmente poder cultivar maíz, frijol, avena y cebada. Señalaba también que se plantarían especies forestales con la intención de crear una barrera rompe viento y ayudar a la retención de agua (SMA-GEM, 2016).

¹¹⁷ A partir de los datos obtenidos en campo por medio de observación, entrevistas y pláticas casuales, diariamente se calcula que a diario se depositaban alrededor de 2800 metros cúbicos de lodos y escombros, e ingresaban al menos 70,000 pesos a la asociación ejidal, pues se comentaba que por cada metro cúbico de lodo que entraba, el ejido recibía entre 25 y 50 pesos, es decir, unos 350 o 700 pesos por camión de volteo. Mi observación en terreno durante septiembre de 2018 registró en un buen día de largas filas de camiones de volteo sobre la carretera que daba acceso al Tiro, la entrada de un camión cada cuatro minutos. Por su parte, vecinos y trabajadores comentaban que diariamente se recibían unos 200 camiones.

ambientalmente, se articularon a pobladores aledaños a la zona. Algunos eran investigadores de la Universidad Autónoma de Chapingo, quienes años atrás ya habían mostrado su preocupación por la manera en que se estaba “resolviendo” el problema de los socavones de Tlaminca. Solo que, en esta ocasión, protestaron contra el Tiro como un proyecto claramente asociado a las obras del NAICM.

A diferencia de lo que estipulaba la MIA y las normas ambientales bajo las cuales se



Ilustración 15. Foto del Tiro de Tlaminca tomada desde el cerro de Tezcutzingo, septiembre de 2018. Archivo personal.

aceptó el proyecto por parte de las autoridades, los lodos eran transportados y depositados sin tratamiento previo. No se impermeabilizaban los suelos antes de depositar el material y, de la misma manera, el fango quedaba expuesto al aire libre.¹¹⁸ Con el paso del tiempo, los lodos vertidos conformaron una especie de costra grisácea que vista desde lo alto figuraba ser un abismal hoyo negro (Ilustración 15). Al cabo de

¹¹⁸ Quienes denunciaban las afectaciones del tiradero señalaban que el depósito de los lodos podría haber tenido una mejor solución técnica, siguiendo las normas y los procedimientos de tratamiento. Refiriéndose particularmente a la NOM-083-SEMARNAT-2003, que indica los pasos a seguir para la protección del medio ambiente ante tiraderos de residuos sólidos urbanos: impermeabilizar el material, garantizar la digestión del biogás e impermeabilización del suelo. Sin embargo, eso hubiera representado tiempo perdido y un costo económico que las empresas constructoras y sindicatos de transportistas no estaban dispuesta a sacrificar. Por lo tanto, así como sucedió sistemáticamente con las irregularidades en la minería, estos optaron por conseguir la "complicidad" de las autoridades en materia ambiental, social y cultural en los tres niveles del gobierno.

unos meses iniciado el Tiro, el supuesto proyecto de recuperación ambiental para el retorno a las actividades agrícolas era claramente insostenible, “una burla”, según algunos vecinos: “sin ser expertos uno se podía dar cuenta que nos querían ver la cara, en esas tierras negras no se va a dar ni pasto”, me dijo una habitante de San Dieguito Xochimanca, población vecina.

Estamos, una vez más, ante la articulación de un discurso verde y sustentable para legitimar e impulsar un proyecto de destrucción, el que al mismo tiempo ayudaba a producir, tras bambalinas, la espectacularidad del NAICM. Por lo que las personas movilizadas frente a estos problemas destacaron en sus argumentos que los lodos del lago eran un riesgo a la salud humana y ambiental. Enfatizaron la importancia de esta zona para la recarga del acuífero y, con pruebas de laboratorio que fueron realizadas a los lodos depositados, mostraron que éstos contenían: cromo, boro, cadmio, yodo, plomo, y altas cantidades de cloruros y carbonatos. Todos ellos, componentes químicos que, eventualmente, contaminarían el acuífero.¹¹⁹

Además, anticipaban daños a la salud humana y a la biodiversidad, provocados por el desprendimiento y trasportación de las partículas tóxicas a través de los vientos. Asimismo, se denunciaba la contaminación de los cultivos y suelos cercanos, pues la alta salinidad de los lodos era capaz de alterar el pH original de la tierra. Estas problemáticas y ambiente de hostilidad y velamiento de información por parte de autoridades, provocó el paso de las quejas y las solicitudes de reuniones con funcionarios, a la movilización en las calles del centro de Texcoco e inclusive, la apertura de procesos legales contenciosos.¹²⁰

¹¹⁹ El acuífero se encuentra entre 150-180 metros de profundidad, por lo que se estimaba que la contaminación ocasionada por los lodos tardará alrededor de diez años en apreciarse, cuando los pozos de agua potable de localidades cercanas (los que incluso se han perforado hasta los 300 metros) comiencen a extraer agua salina o con algún otro de estos componentes.

¹²⁰ Los denunciantes del Tiro Tlaminca inclusive recurrieron a las autoridades en materia de patrimonio cultural para que, por medio del argumento de la importancia de la zona arqueológica afectada, les ayudarían a lograr la cancelación de tiradero, pero no hubo respuesta por parte del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Y así como sucedió con las autoridades encargadas de la protección del patrimonio cultural a histórico sucedió con otros ámbitos, frente a las denuncias de la población, cada instancia del gobierno alegaba los límites de sus competencias para relegar responsabilidades, ocultando y entorpeciendo el acceso a la documentación del proyecto. No obstante, si bien se logró que la Procuraduría de Protección al Ambiente del Estado de México clausurara el proyecto en el año 2017, este fue reactivado unas semanas después sin alguna justificación legal.

Pero Tlaminca fue solo uno de otros tantos hoyos negros donde, no sólo se depusieron y removieron sustancias y materiales, también reclamos colectivos y ambiciones personales. Los restos del lago también se vertieron en socavones de Tequexquináhuac, Santa María Nativitas, San Dieguito Xochimanca y San Luis Huexotla, poblaciones de la montaña de Texcoco. Asimismo, en tiraderos de municipios cercanos como Huixquilucan, Ixtapaluca, Chicoloapan, Ecatepec y Chalco. Todos estos lugares compartían antecedentes. Previamente, fueron minas de las que se extrajo material para la construcción del entorno urbano. Una vez agotadas, éstas devinieron en proyectos de rehabilitación ambiental y así pasaron a ser tiraderos de los escombros de otras construcciones urbanas.

Al igual que en Tlaminca, la conversión de socavones a tiraderos ya había iniciado antes de las obras del NAICM en casi todos estos lugares. Pero no hay duda de que dicho ciclo se intensificó con el depósito de los más de 4 millones de metros cúbicos de lodos que fueron extraídos del polígono del NAICM durante los años 2016-2018. Además, en medio de la creciente especulación de tierras que se dio como un efecto regional del proyecto aeroportuario, la gente suponía fácilmente que la fase posterior a los tiraderos sería el uso urbano o industrial de sus suelos. Un perverso y ya usual ciclo de transformación socioambiental en toda la cuenca (ver Pérez-Negrete, 2007).

Caminos rojos

Mientras que los cerros alrededor del valle eran destruidos por la extracción de material y los socavones de antiguas minas eran rellenados con los restos del lago. Los caminos principales de toda la región, pero principalmente los de los pueblos ribereños, fueron invadidos por miles de camiones de carga que transitaban a diario. Durante el 2017 y parte del 2018, se dice que entre 4 mil y 6 mil camiones de volteo transitaban diariamente, día y noche. Los camiones se desplazaban desde las minas hacía el polígono a toda velocidad, uno tras otro. A los choferes les urgía completar los viajes en el menor tiempo posible, pues eran retribuidos por acarreo realizado. Al gobierno y a los empresarios les urgía construir el nuevo aeropuerto.

Durante aquellos meses no hubo control por parte de ningún nivel de gobierno sobre el tránsito de estos vehículos: ni por donde, ni cuando, ni cuantos camiones debían transitar. No se supervisaban las condiciones mecánicas de éstos, los cuales en su mayoría emitían grandes cantidades de humo negro (monóxido de carbono). Se descuidaron las formas adecuadas de transportar los materiales. Según las normas ambientales éstos debían ir cubiertos por una lona para evitar su dispersión por el aire, pero frecuentemente eso no sucedía. A su paso, los camiones iban dejando nubes y caminos rojos de tezontle. Los camiones de carga, o “góndolas”, como preferían llamarlos los habitantes, no respetaban los señalamientos viales. Atropellaron personas, impactaron otros vehículos y saturaron las vialidades. Con su desfile diario incrementaron las polvaredas, el smog y el ruido. También incentivaron el negocio del *huachicol*; de los puestos clandestinos que proliferaron sobre las carreteras y cerca de las minas, se abastecían de combustible gran parte de los transportistas.

Además, con el peso de sus cargamentos agrietaron las paredes de algunas casas, deformaron las “suaves” calles los pueblos ribereños e inquietaron el habitar de la población. Cuando una observa las calles de los centros de estos pueblos hace sentido su apelativo como “pueblos bicicleteros”. Éstas suelen ser angostas, sus trazos son irregulares, como no previstas para el tránsito vehicular. Las banquetas en ocasiones no existen. Son urbanizaciones que emergieron pensadas para una dinámica local y peatonal. Los habitantes se apropian del espacio caprichosamente. Los niños juegan en las calles, la gente acostumbra a caminar por debajo de la banqueta. Se obstruyen carriles o calles enteras ya sea para celebrar fiestas familiares, para colocar puestos ambulantes o por alguna celebración religiosa. Con el cruce masivo de camiones de volteo, otro orden de afuera vino a imponerse a esta dinámica de apropiación del espacio. A eso fue a lo que llamaron “invasión”. La gente reclamaba el peligro que representaba el paso de las góndolas sobre todo cuando los niños salían o entraban de las escuelas.

Por otro lado, la misma invasión de camiones afectó la ya de por sí deteriorada vida agrícola. Mientras en Tocuila el paso de los vehículos pesados destruyó los últimos

canales de riego que conducían agua hacia parcelas que aún eran cultivadas con maíz y hortalizas; en San Salvador Atenco algunas de mis interlocutoras, me comentaron que mientras estuvieron los trabajos del NAICM tuvieron que ir dejando poco a poco el trabajo del campo. Estaban temerosas de ser atropelladas o agredidas, por parte de los choferes u algunos de los “grupos de choque”, principalmente de hombres, que mantenían controlados varios de los accesos al NAICM.

Gritos de reclamos, “mentadas de madre” al paso de los camiones, letreros de papel o lonas impresas pendiendo de postes con leyendas como: “prohibido el paso de camiones pesados”; esos fueron los medios a los que recurrieron los pobladores para manifestar su malestar. Otras veces, se pusieron barricadas con costales rellenos de arena y piedras, para evitar el paso de los furgones. Todo ello provocó enfrentamientos entre pobladores que impulsaban el proyecto y quienes se oponían a él. En San Salvador Atenco fue notoria la presencia de grupos de civiles que a diario rondaban los caminos por donde transitaban las góndolas. Su labor era velar porque no se interfiriera con los acarreos. Estas personas eran retribuidas económicamente, de manera informal, por las autoridades ejidales de aquel entonces, quienes apoyaban incondicionalmente el proyecto aeroportuario. La gente comentaba que a sus manos iba a parar el dinero de los trabajadores ausentes del PET. Entonces, la invasión de los camiones de carga también trajo prosperidad económica.

Las asambleas ejidales se organizaron para sacar provecho de la arremetida. En Santa Isabel Ixtapan y Nexquipayac colocaron casetas de vigilancia en los principales caminos que conducían al polígono de construcción y organizaron rondas de vigilancia conformadas. Así controlaron el paso de los camiones, cobrando una cuota de peaje por transitar los caminos ejidales. La cuota fluctuó de ejido a ejido y en ocasiones se negociaba de manera personal entre choferes y ejidatarios en turno, pero a en

promedio era de 100 pesos por vehículo. Al final de cada turno se repartían las ganancias entre los participantes de cada guardia.¹²¹

Por otra parte, las personas con más capital compraron camiones de carga para sumarse a este auge del negocio del acarreo. Pero no era suficiente tener dinero para invertir, se necesitaba capital político, “tener contactos” con el sindicato de transportistas que controló el negocio. Estos “contactos” fueron parte de los insumos políticos que se negociaron durante la compraventa discrecional de tierras que se dieron años antes (Ver capítulo 2). Los agentes del Estado ofrecieron no sólo dinero a cambio de las tierras, sino también vincular a sus aliados locales (autoridades ejidales) con otros eslabones del circuito de acumulación, para que pudieran ser parte -marginal- del negocio. Así fue como algunos ejidatarios beneficiados con la venta de tierras, invirtieron el dinero recibido en el negocio del transporte de material; lo mismo hicieron otros acaudalados de la región no ejidatarios, pero sí de filiación priista.

Hubo múltiples y desiguales maneras de beneficiarse de este nuevo circuito económico regional. Otros pobladores, principalmente no ejidatarios, ilusionados por también sacar provecho de la invasión de sus caminos, vieron en el denso tránsito y las largas filas que se hacían de estos camiones, una oportunidad para iniciar pequeños negocios. A pie o en puestos ambulantes, ofrecían productos y servicios a los choferes y sus ayudantes: comida preparada, cigarros sueltos, golosinas, café, botellas de agua y bebidas alcohólicas. Algunos hombres jóvenes de la región también lograron emplearse como choferes o ayudantes.

Hubo también quienes, si bien no vendieron tierras porque no quisieron o no tuvieron oportunidad, adaptaron las que tenían como “pensiones”. Acondicionaron sus terrenos para cobrar a los transportistas por almacenar sus camiones y algunas veces también

¹²¹ Nadie tuvo un cálculo exacto de la cantidad de camiones que entraban en cada uno de los ejidos y los ingresos que estos peajes dejaron en total. Algunos ejidatarios me compartieron que llegaron a ganar, en el mejor de sus turnos (de 24 horas), hasta 12 mil pesos, y en el peor, 6 mil. Estos ingresos diferenciales no necesariamente respondían a la disminución o incremento del afluente de vehículos, sino a las oportunidades que cada ejidatario encontró para omitir deliberadamente el registro de algunos camiones y así disponer de ese dinero para ellos mismos, sin necesidad de repartirlo entre sus compañeros de turno.

ofrecían servicios de mecánica. Esta fue una iniciativa muy lucrativa en su momento, sin embargo, desacelerado el auge del acarreo, estas tierras que previamente eran de uso agrícola, perdieron calidad para la producción. El peso de los camiones y el tezontle que también se desplegó en estos terrenos para macizar el suelo, terminó por erosionar y contaminar éste. Fue así como con el cese del acarreo estos emprendedores se quedaron, como me resumió uno de ellos: “sin rentar y sin sembrar [...] ya nomás esperando para construir o vender ese pedazo”.

Reflexiones finales

El capitalismo deslumbra y gobierna a través de la producción de lugares espectaculares, enormes, imponentes, sustentables, de ensueño. En la época del capitalismo financiero, estas arquitecturas arrogantes se han encarnado de manera particular en la infraestructura aeroportuaria. Durante el desarrollo de esta investigación se viralizó en redes sociales una nota del diario El País (2020), con una lista de los “aeropuertos más asombrosos del mundo”. En ésta se resaltó particularmente la sustentabilidad de las obras que fueron distinguidas y tuvieron protagonismo las infraestructuras construidas sobre el mar, como las de Dubái y Hong Kong, en las que se inspiró y con las que se conectó al proyecto mexicano del NAICM. En nuestros días, los aeropuertos son, además de vías para la acumulación de capital, símbolos de distinción en la escala del progreso de las naciones y fuente de aspiraciones.

No obstante, más allá del conjuro de su espectacularidad, lo que mostré a lo largo de este capítulo, entretejiendo relatos, observaciones y testimonios, es cómo la lógica del capital no determina unilateral y calculadoramente los lugares donde se despliega. Muy al contrario, estamos frente a una reproducción del capital sumamente inestable y contingente. El conjuro del aeropuerto tuvo que forjarse constantemente de manera ideológica y también fue encarnándose entre la población y en el paisaje, de maneras contradictorias, violentas y fangosas. Una multiplicidad de trayectorias humanas y no-humanas, de materiales y de relaciones sociales, se tuvieron que trabajar; transformando a su vez paisajes, economías, subjetividades, ciclos ecológicos...Pero

este arreglo del capital también fue rehecho por estos sujetos y por las ecologías con las que se encontró.

Los escombros que ha dejado la desecación del lago aquí tambalearon el proyecto aeroportuario, intensificaron el trabajo de construirlo, invadieron otros lugares, vulneraron o potenciaron la ingeniería, encarecieron la obra, pero, también propiciaron más procesos de acumulación. La particularidad del encuentro entre el capitalismo en forma de aeropuerto, con el socio ambiente específico del lecho del Lago de Texcoco, fue que aquí el agua no es siempre, o no solo es agua; el agua se encuentra en formas confusas, está entramada en el suelo de manera amorfa: como jaboncillo. Precisamente por esas condiciones, es que éste suelo no se puede remodelar fácilmente de manera que permita una mayor construcción e inversión como en otros espacios en donde es más fácil “dominar” el agua.

No obstante, como mostré en este capítulo, las condiciones de vulnerabilidad del terreno donde se comenzó a edificar el NAICM, crearon oportunidades para la acumulación de capital “más allá del polígono”. Asimismo, otras emergentes vulnerabilidades fueron creadas y redistribuidas; las que eventualmente desgarraron más ecologías, afectaron otras trayectorias de vida y transformaron paisajes, a medida que permitieron más ciclos de acumulación de capital y la intensificación de las desigualdades sociales. Así, la mercantilización del suelo mismo, a manera de tezontle y basalto, como un recurso a ser utilizado en la inversión y la transformación de otras tierras, fue parte de estos incesantes ciclos de “arreglos” espaciales del capital, que provocaron, otros procesos perversos y destructivos, como el del ciclo de la minería y los tiraderos.

Por otro lado, el entramado de destrucciones y vaciamientos de lugares que narré aquí; los mordiscos de los cerros que aún se pueden ver al nororiente de la cuenca, nos hacen preguntarnos: ¿para quiénes son colaterales y secundarios esos estragos? ¿Para quién es más estos representaron un peligro para la vida misma? además ¿cómo es posible hablar de una infraestructura cancelada cuando sus escombros persisten? ¿Cómo se continúa viviendo entre estos? Como ha señalado Oliver-Smith

(2011), estamos frente a situaciones en las que las personas son desplazadas, o sufren los estragos de un desplazamiento, sin que necesariamente hayan sido expulsadas de los lugares que habitan; una suerte de “desastre del desarrollo”. Por otro lado, la negación o minimización de estos procesos de ruina, por parte de agentes del Estado y del capital impulsores del proyecto, coinciden muy bien con lo que Anne Stoler (2009: 256) ha llamado “indiferencia imperial”, para señalar cómo la destrucción puede ser parcialmente percibida, pero neutralizada afectivamente. Es decir, no significa ignorar algo, sino negarse a tomarlo en cuenta. Esa fue la indiferencia que predominó en los sectores dominantes hacia las múltiples destrucciones y despojos que este proyecto provocó.

En un intento por contrarrestar dicha indiferencia, en este capítulo entrelacé algunos relatos de vidas humanas y no humanas que, articuladas a la historia del tezontle y el jaboncillo, fueron afectadas por las actividades de extracción, remoción y traslado de materiales, en el contexto de las construcciones del NAICM. Estos relatos me permitieron mostrar cómo los procesos de *creación* de infraestructura conllevan siempre, paradójicamente, procesos de *destrucción*; el vaciamiento de las relaciones, memorias, texturas y contradicciones de los lugares.

Por otra parte, al rastrear las vidas y materiales tanto generativos como destructivos de la infraestructura, vemos cómo estos exceden la categoría abstracta, apolítica y homogeneizadora del “polígono de construcción”. Estos incluyeron procesos que trascendieron el polígono y sus poblaciones vecinas no sólo en cuanto a su ubicación geográfica, también con relación al tema de la propiedad de la tierra, el cual, por mucho tiempo fue considerado como el principal agravio en este conflicto de largo aliento. Las formas de violencia de las que dan cuenta las historias que aquí narré, tienen que ver con la salud, la contaminación, el acceso al agua, la tranquilidad de la vida cotidiana, la estabilidad emocional, la ansiedad sobre el futuro; en fin, la intensificación de la precariedad de la vida en esta región. Por lo que, en este contexto, la categoría de polígono resulta sumamente funcional para justificar la “indiferencia imperial” hacia los

escombros que la infraestructura generó, pues en la lógica de los megaproyectos, todo lo que pase fuera de este no son más que externalidades, “daños colaterales”.

Además, junto al reconocimiento de las formas inestables, destructivas y contradictorias del capitalismo que es posible develar mediante el estudio de la creación de la infraestructura aeroportuaria, también es posible desentrañar sus efectos diferenciados. Muchos de los procesos de ruina mostrados aquí transgredieron el ámbito de la reproducción social, presentándose de forma sutil y cotidiana. No es casualidad que estos sean relatos principalmente de mujeres. No se trató de dramáticos arrebatos de tierra, por eso mismo, muchas de estas historias han sido veladas. Lo que lejos de restar, intensifica más la violencia ejercida sobre estas vidas.

Pero hay unos escombros particulares que han sido el correlato de estos procesos y que en el siguiente capítulo destacaré: los escombros de un futuro de prosperidad anticipado, que tomó la forma de cemento y que interpeló poderosamente a los sujetos. Estos escombros provocaron un desplazamiento ideológico aún más contundente: el de las promesas, un efecto biopolítico de la infraestructura, que fue moldeando los deseos y necesidades de los sujetos alrededor de las expectativas de una vida urbana.

CAPÍTULO 4. LA INFRAESTRUCTURA COMO PROMESA

Los grandes proyectos de infraestructura como el NAICM requieren enormes sumas de dinero para emprender y es posible que deban venderse a un público escéptico. Como lo desarrollé en el capítulo anterior, “vender” un proyecto puede ser literal, en el sentido de que se pueden requerir bonos de inversión para lo cual se presentan de forma espectacular o como infraestructuras sustentables para atraer inversores inmersos en el mercado de naturalezas. Pero, el “vender” puede también ser metafórico, en el sentido de obtener legitimidad sobre su “utilidad pública”, para el uso de fondos públicos o para justificar la destrucción que dejan a su paso. Es por eso por lo que recientemente una mayor parte del presupuesto de grandes proyectos ahora se reserva de manera rutinaria para las relaciones públicas y para mitigar los impactos sobre los directamente afectados (Gupta, 2018; Knox y Harvey, 2015).

A esta segunda manera de “vender” la infraestructura me centraré en este capítulo. Durante un periodo en el que, mientras los trabajos por erigir las estructuras del edificio central y los cimientos de las pistas de aterrizaje avanzaban, un esfuerzo igualmente importante se llevaba a cabo en cuanto a su construcción ideológica, es decir, el proceso de establecimiento del NAICM y sus proyectos de urbanización asociados, como objeto de deseo y de interés público.

Siguiendo el planteamiento de Harvey y Knox (2015) acerca de que las infraestructuras construyen públicos, en tanto que reúnen colectivos, constituyen sujetos políticos y generan aspiraciones sociales. Sostengo que los discursos, las narrativas, los imaginarios y el lenguaje dieron forma a la infraestructura tanto como lo hizo el concreto, el acero y el tezontle. Particularmente, subrayo los heterogéneos efectos de este proceso y la forma en que la promesa del progreso que traería el NAICM se fue materializando en forma de concreto en esta región. Sin embargo, mi objetivo es mostrar que, precisamente porque la promesa implica la espera de algo que no está dado aún, algo que está por venir y, por lo tanto, es incierto; las historias y ritmos de transformación social que fueron relacionales al proceso de construcción del NAICM fueron multivalentes. El proyecto de infraestructura interpeló y articuló no solo sueños

y promesas, también ansiedades y sospechas; provocando experiencias diferenciadas, efectos divergentes y desiguales en su trayectoria hacia un futuro emergente.

4.1 Los sueños como infraestructura

El reloj infraestructural del Estado

De forma general, el propósito de construir el NAICM, según sus promotores, era traer beneficios al desarrollo económico de la nación. Ese era el mensaje para los espectadores y en lo que esencialmente radicaba su condición de obra pública y de interés nacional, según sus impulsores. Poco debate generó en un principio esta amplia idea de que una nueva terminal aérea favorecería la economía nacional por el simple hecho de los intercambios comerciales que posibilitaría con otros países. Inclusive sin tener claridad sobre cómo estos beneficios económicos comerciales podrían llegar después a manos de los ciudadanos. Hay una lógica sumamente naturalizada en los discursos alrededor de las infraestructuras urbanas acerca de que las conexiones que posibilitan generarán, sí o sí, beneficios a la economía nacional y, eventualmente, también a los ingresos de cada familia. En este sentido, la retórica de un aeropuerto de clase mundial y de visión de futuro fue, en el nivel nacional, más asumido con expectativa que con recelo.

Si se mira la imaginación de los futuros nacionales, la infraestructura ha sido un mecanismo clave mediante el cual se han construido imaginarios biopolíticos y políticos. Retomando el trabajo de Arjun Appadurai (2013:66) sobre el futuro, podemos decir que las infraestructuras nos hablan de aspiraciones, anticipaciones e imaginaciones del futuro de los Estados nación, pues la infraestructura de vanguardia representa aquello que hace que éstos sean modernos y desarrollados. Para Anand (2006), esta lógica que han reproducido las narrativas de los Estados nación modernos ha sido internalizada por completo por ciudadanos en lo que el autor llama un "reloj de infraestructura", es decir, un orden global en el que las ciudades, regiones, naciones e incluso continentes pueden organizarse hacia atrás y hacia adelante en función de las

infraestructuras que poseen al interior de sus territorios o inclusive aquellas que aun sin concretarse, proyectan a futuro.

Es por ello por lo que los Estados nación frecuentemente construyen infraestructuras no para satisfacer necesidades sentidas, sino porque esas infraestructuras significan, entre otras cosas, que el Estado-nación es avanzado y moderno (Ferguson 1999; Apter 2005; Appel 2012b; Harvey y Knox 2015; Gupta, 2018). En este sentido, el caso del NAICM no es único, en muchos países se construyen aeropuertos nuevos y brillantes con enormes capacidades, aunque solo sirven a una pequeña élite, mientras que las infraestructuras menos glamorosas, que en realidad serían más útiles para los segmentos más pobres de la población, se ignoran o se pasan por alto.

El NAICM, en ese sentido, es una muestra de cómo gobiernos, líderes y partidos impulsan proyectos de infraestructura como una técnica política para mostrar el poder del Estado a través de lo que Fernando Coronil, para el caso de algunos gobiernos de América del Sur, describe como el “teatro de la modernización”; en referencia a los deslumbrantes proyectos de modernización que “engendran fantasías colectivas de progreso” (1997: 239). Así, la importancia del aeropuerto y su “monumentalidad” -como lo describieron sus arquitectos-, más allá de su funcionalidad operativa, radica en su valor como símbolo de poder. Es por eso por lo que siempre hay una mayor inversión en infraestructuras orientadas al futuro de lo que justifica su gasto, pues para los Estados éstas son símbolos que apuntalan su poder al interior, así como su posición en el reloj de infraestructura y en la clasificación mundial de las cosas.

Las aeromozas y la biopolítica de la infraestructura

Esta aspiración hacia un futuro moderno forjada desde el Estado fue compartida ampliamente. Si infraestructuras como el NAICM señalan los deseos, esperanzas y aspiraciones de una nación o de sus líderes, no es extraño que los vecinos del futuro aeropuerto hicieran propias esas esperanzas y deseos. El sueño de algunas personas de llegar a ser aeromozas o pilotos en algunos de los vuelos que operaran algún día allí tuvo mucho sentido en medio de este espíritu aspiracional alimentado a nivel

nacional alrededor de la nueva infraestructura aeroportuaria. Sin embargo, este no fue un proceso orgánico de transmisión de expectativas y aspiraciones.

Dada la historia de conflictividad social con relación a esta infraestructura, otro trabajo arduo para edificarla consistió en crear consenso entre las poblaciones locales para lograr que éstas actuaran a favor del interés público de la obra. Por ejemplo, como lo desarrollé en el **capítulo 2**, renunciando a sus derechos sociales sobre la tierra a cambio de compensaciones políticas y/o económicas, lo cual ocurrió principalmente en el periodo previo al nuevo anuncio de construcción del NAICM entre los años 2008-2014. Pero en otro momento, cuando los trabajos de construcción comenzaron, el esfuerzo de construir al NAICM como obra pública se concentró en que el público local tuviera la oportunidad de beneficiarse directamente del proyecto al tener acceso privilegiado a las (limitadas y precarias) oportunidades de empleo que ofreció en el proceso de construcción, y también indirectamente, a partir de las mejoras infraestructurales en las poblaciones vecinas a éste.

Pero “vender” el proyecto fue un trabajo que se dio no sólo en el encuentro formal entre el contexto social, los agentes del estado y el capital privado que impulsaban el NAICM. También se fraguó de forma fantástica (intangibles) y a la vez cotidiana entre los mismos pobladores, pues como bien ha señalado Anand (2018) las infraestructuras interpelan tipos específicos de sujetos en tanto que la inmediatez e intimidad de éstas, o, en otras palabras, las formas en que potencian expectativas en la vida de las personas permiten a esos sujetos soñar e imaginar el futuro, “saludar al Estado” y así ser reconocidos como públicos. En gran parte de los pueblos a la orilla del lago, la narrativa del futuro deseable y próspero que acompañaba al NAICM influyó de manera poderosa en cómo las personas pensaban que deberían ser sus vidas, su sociedad y también su entorno.

De tal manera, los vecinos del NAICM vivieron en carne propia las contradicciones de “lo público” y “los públicos” del nuevo aeropuerto. Así lo advertí en una conversación que presencié en junio del 2018 entre Agustín, un habitante del pueblo de San Salvador Atenco, de 73 años, y su vecina, una mujer de alrededor de 50 años, quien casualmente había acudido a comprar un jugo de naranja al puesto de la nieta de

Agustín, mientras nosotros estábamos conversando. Luego de saludar y mostrarse curiosa al ver mi grabadora de audio sobre la mesa, la vecina (Beatriz en adelante) preguntó por el motivo de mi presencia y el tema de nuestra conversación, entonces Agustín la incorporó a la charla:

Agustín: -Pues acá andamos hablando del *mentado* aeropuerto ese ¿cómo ve?

Beatriz: -Pues ahora sí que esperamos que nos vaya a ir bien con esto nuevo que se viene ¿no? eso es lo que se escucha decir, de empleos y esas cosas, que va a estar muy bien.

Agustín: - ¿Cuál bien? No señora, andamos mal ¿cómo vamos a estar bien? ¿A nosotros qué nos beneficia? No ocupamos un avión, si apuradasmente tenemos para un pasaje para irnos, si llega el momento, a pasearnos ¿cuándo vamos a ocupar un avión?' Entonces que no la engañen, a nosotros no nos beneficia en nada al aeropuerto, al contrario, van a desaparecer nuestro lago.

El tema sobre quiénes y qué tan frecuentemente habrían utilizado u ocuparían un avión era motivo de muchas conversaciones entre los pobladores en aquella época cercana a la consulta ciudadana, realizada en octubre de 2018 y que finalmente cancelaría la obra. En el fondo, en ello se debatía el estatus de obra pública del aeropuerto en términos locales; haciendo detonar otros factores: el lago, el agua, la seguridad, el crecimiento urbano, las tradiciones... y calculando de esa manera lo que podría perderse y lo que podría ganarse con el NAICM como vecino.

No obstante, la mayor parte del tiempo esta discusión se trasladaba más allá del asunto del uso que los habitantes de estos pueblos le darían a la terminal aérea en sí misma o a los aviones. Como bien lo ha apuntado Gupta (2018) la mayoría de las veces los proyectos se venden o interpelan a sus públicos por la promesa de modernidad que ofrecen. Ya sea una línea de tren de alta velocidad, un nuevo aeropuerto o una autopista que conecta las principales ciudades, todos ellos se legitiman apelando no a su utilidad, sino a su promesa (mucho más intangible) de traer modernidad.

Estos proyectos entonces funcionan haciendo algo que no implica necesariamente mover personas y cosas, sino creando aspiraciones y también formas de identidad nacional y regional. Entre los habitantes de Atenco y Texcoco la aspiración de empleos modernos – o al menos más dignos- fue clave para legitimar el NAICM apelando a su

promesa de modernidad, al ser parte de esos beneficios generales del proyecto que lo configuraban como bien público. Pero la promesa radicaba en los empleos de un futuro perfecto, una acción que se concretaría nada más el aeropuerto operara.

En este sentido el proyecto del NAICM no fue sólo uno de intervención (y destrucción) material, sino también un proyecto afectivo; un proyecto aspiracional que funcionó como símbolo e índice de un futuro devenir; y el cual se compartía con entusiasmo entre los mismos pobladores. Así lo hacía Beatriz, quien en la charla antes referida continuó manifestando sus optimistas expectativas sobre el NAICM, en función de su propio proyecto familiar, asociado al futuro aeropuerto y el cual fuera cuestionado por Agustín:

Beatriz: - Yo porque tengo hijas que siguen estudiando y mis hijas quiero que sean *aeromozas*.

Agustín: - Ay señora, concéntrese tantito, si apuradasmentes y les va a dar la prepa.

Beatriz: - Sí, sí, sí, pos sí, quiero que estudien, le digo, pero también van a dar estudios los del aeropuerto.

Agustín: - ¿Usted cree? Si para ser una muchacha de aeromoza se necesita por lo menos unos cuatro idiomas ¿tiene pa' darle estudios de esos idiomas?

Beatriz: No, pero ¿por qué?

Agustín: - ¡Pues porque tienen que estar preparadas! No, señora, tienen que estar preparadas, pero bien, estudios altos, buenos y desgraciadamente a nosotros no nos alcanza para preparar a ni una de nuestras hijas, ni darles prepa.

Beatriz: - ¡Pos por eso! Le digo que también van a dar estudios los del aeropuerto ¡Pero a la gente que es buena para los estudios!

Agustín: - Pero ¿dónde? ¿De dónde...? ¿Quién le ha dicho algo seguro? Sí eso ya va a operar pronto y pa' eso, nuestras gentes ya debían de estar preparadas de antes, no a la mera hora ¿De dónde saca usted eso? ¡Señora, que no le vean la cara!

Beatriz no estaba segura de cómo y cuándo exactamente su proyecto familiar, inspirado y articulado al NAICM, se concretaría. Sin embargo, estaba firmemente esperanzada. Unos días después del acalorado encuentro con Agustín pude platicar con ella a solas, aunque de manera rápida y casual pues se negó a que la entrevistara formalmente. Ahí me confió que no tenía certeza sobre cómo ni quién específicamente “ayudaría” a los jóvenes de la región para que se prepararan con miras a emplearse en el NAICM. No obstante, ella dijo estar “esperanzada” porque había escuchado en la televisión que el presidente de la República y el Gobernador del Estado de México

lo habían declarado. Lo mismo pregonaba el entonces presidente municipal de Atenco, con quien, según me contó: “estoy tratando de acercarme y ser parte de su gente”.

Basada en estas promesas, Beatriz había ideado un futuro para sus dos hijas más pequeñas, de 12 y 15 años, a quienes les había advertido, entre otras cosas: “continúen estudiando”, “cuídense”, “no me vayan a salir embarazadas”; para que así pudieran, eventualmente, ser beneficiarias de esas promesas. Sin nada concreto en el presente, estaban a la espera. Si su plan no resultaba, después, como bien se lo hizo saber ella a Agustín: “ya verían qué”. Mientras tanto, Beatriz tenía esa esperanza que al menos, como me lo recalcó varias veces a mí: “nos motiva a echarle ganas”.

Aquí podemos ver cómo las infraestructuras dan forma al presente y a lo biopolítico a través de su papel en la imaginación del futuro, pero no solo de naciones o regiones, sino de las vidas de las personas. La familia de Beatriz era una de otras tantas que estaban proyectando un futuro radiante con relación al NAICM, pero no por una actitud caprichosa o como un efecto inusual de la infraestructura. Por el contrario, estos anhelos muchas veces incongruentes y extravagantes generados entre las personas, hacen parte de la racionalidad misma de las infraestructuras, pues éstas no sólo son conjuntos materiales y tecnológicos, sino también “prometedores” (*Larkin, 2018: 123*). El caso de Beatriz y su familia nos permite percatarnos de que este tipo de proyectos son importantes no solo por sus funciones más concretas (conectar espacios y personas para el caso de un aeropuerto) o lo que puedan hacer aquí y ahora, sino por lo que significan para el futuro. Este punto de partida, al que Larkin (2013) llama la poética de la infraestructura, es clave para comprender cómo, aunque un proyecto no se concrete como intervención material sí provoca afectos, sueños, imaginarios que finalmente nos hacen hacer cosas, planificar y tomar decisiones, no sólo a través de lo espectacular y sublime, sino también de lo mundano y lo banal.

Las promesas del aeropuerto

Los sueños de las aeromozas dan cuenta, mejor que nada, de que la realidad material no existe independientemente o antes de las prácticas de representación. El

aeropuerto ya estaba configurando la vida de Beatriz y su familia inclusive antes de su “finalización”. Por su parte, las frases como: “Un aeropuerto para el siglo XXI y más allá” o “Ahora México tendrá nuevas alas para volar más alto” usadas en los discursos de los empresarios y políticos impulsores del NAICM, son también una muestra excelsa de cómo las infraestructuras son al mismo tiempo objetos fantásticos y técnicos, “están hechos de *deseo* tanto como de hormigón o acero” (Larkin, 2018:128). Pero las formas intangibles y afectivas que construyen y mediante las que operan igualmente las infraestructuras no son, por fantasiosas, menos deliberadas.

Las promesas del aeropuerto no pueden entenderse fuera de los órdenes políticos que les preceden y les dan existencia. Las promesas, ese futuro incierto que la infraestructura debe producir, están enmarcadas en una intencionalidad política que convoca un mundo futuro organizado, administrado, pero también compuesto de expectativa, deseo, aplazamiento temporal, incertidumbre, especulación, sacrificio y frustración que van afectando las subjetividades.

De tal manera, los discursos de los impulsores del NAICM transmitieron una ansiedad por la infraestructura, un deseo desmedido de modernización que minimizaba inclusive el propósito práctico de ésta. La especificidad técnica del aeropuerto -por ejemplo, sobre qué implicaría económica y ambientalmente su construcción sobre el lecho del Lago de Texcoco, o cuál era la certeza jurídica de los terrenos sobre los que se construiría- parece, en su ceremonia de presentación, menos relevante que sus promesas, como herramienta moral y civilizatoria.

Si como proponen Composto y Navarro (2014: 60) “el despojo no sólo tiene lugar sobre los bienes materiales, sino sobre los deseos y necesidades que construyen a los sujetos”. La infraestructura en sí misma, entendida en este amplio sentido, opera como una parte de las estrategias del dispositivo expropiatorio utilizado por las empresas y los gobiernos para instalar la lógica de acumulación de capital en los territorios y entre sus poblaciones; operando sobre la cognición de las personas, forjando sujetos sociales, y esperando moldear esos sujetos de acuerdo con las prioridades del Estado y del capital privado. La expectativa en el caso del discurso aeroportuario es la de

producir personas con visión de futuro, desatar las fuerzas del progreso, rehacer subjetividades, y con ello abrir las fuerzas circulatorias del capitalismo liberal.

La promesa entonces no es la lectura que los sujetos hacen posteriormente a que la obra se ha concretado, ni es la condición de posibilidad que antecede a la emergencia de la obra. Ni causa, ni efecto, es ambos (Larkin, 2018). De tal manera, las promesas del aeropuerto posibilitaron dos procesos simultáneamente. Por un lado, legitimaron la obra en un contexto de alta conflictividad, es decir, la hicieron posible como “obra pública” que beneficiarían algún momento a las poblaciones locales. Por otra parte, funcionó como un dispositivo de aplazamiento de un “futuro mejor”. Las promesas del aeropuerto administraron los anhelos, los reclamos, las expectativas. Gracias a las promesas las familias esperaban...a que los estudios de sus hijos mejoraran, a que los mejores empleos se concretaran, a que sus negocios familiares prosperaran, a que la gente de la región tuviera más dinero para consumir localmente y a que todos se beneficiaran de la vida urbana moderna.

4.2 Concretando una mejor vida

Siempre ha habido demasiada suavidad en los caminos de los pueblos a la orilla del lago. Como mencioné más ampliamente en el capítulo 1, hay múltiples memorias y añoranzas de pasado lacustre de la Costa Texcocana, en donde lo que abundaba era el agua. La gente mayor suele referirse a ese pasado sumamente hidratado como uno de abundancia, bienestar y mayor tranquilidad. Sin embargo, en algunos momentos se refieren a él también como a un ambiente oscuro, donde el lodo y fango eran síntoma de atraso. “Todo lo que hubo antes, todo ya es cemento ahorita, antes era lodo, harto lodo, así era nuestro pueblo antes, era feo” (Rosario, 81 años, Santa Isabel Ixtapan, en entrevista, 13-10-2018). El *jaboncillo* si bien es componente de ese pasado de abundancia hídrica, también es, en ciertos momentos, signo de lo que los pueblos tienen que dejar de ser en aras del progreso.

Resultó muy significativo que en una actividad de rememoración de la historia del pueblo de Tocuila, con los pobladores de mayor edad, “la *llegada* de la luz” y “la

pavimentación” resultaron ser especialmente importantes para dar cuenta de su pasado. Son “hechos históricos”, me dijo Rubén, de 92 años. Ya finalizada la actividad varias personas se acercaron a decirme que era importante que anotara los años exactos de cuando esto ocurrió. Entre estas personas hicieron memoria, discutieron y acordaron fechas específicas, luego me pidieron que tomará nota: pavimentación de las primeras calles: 1984; *la llegada* del agua potable: 1965; llegada del drenaje: 1976. Lo importante de este dato aquí no son las fechas en sí mismas, sino la particular atención que estas personas han depositado en recordar estos sucesos. Los cuales ellos evocan como si se trataran de fuerzas externas que “llegaron” para embellecer aquellos pueblos que emergieron del fango: los signos de la marcha del progreso.

Para Ferguson (1999:243) la electrificación ha proporcionado al siglo XX quizás su símbolo más vívido de modernización y desarrollo y ha sido una pieza irresistible de simbolismo para el estado modernista. En esta Costa Chica la electrificación no ha sido el único símbolo convincente de inclusión, junto a la pavimentación de los caminos lodosos, ambos fueron una señal de que los pueblos comenzarían a progresar, “un hecho histórico”. En términos materiales esto significaba que las propiedades del suelo tenían que transformarse. La fangosidad del jaboncillo tendría que cambiarse por la dureza del concreto, pues la modernidad no radica en lo blandura. Ésta, por el contrario, la hunde.

El Estado de concreto

Este anhelo por los pisos firmes ha sido fomentado y constantemente alimentado por la maquinaria estatal. Las campañas preelectorales lo prometen: “pavimentación y servicios”, así se alcanza a leer en un viejo anuncio pintado sobre la barda de una de las recientes colonias formadas en lo que antes fueron las parcelas de siembra del ejido de Tequisistlán. Aun así, la calle donde se encuentra aquella barda sigue enlodándose a cada temporada de lluvias y es frecuente ver los predios baldíos ocupados como tiraderos de residuos sólidos ante la falta de servicios de recolección. Estas “colonias irregulares” son hoy día los principales blancos de las promesas de concreto de los gobiernos modernizadores, pero décadas atrás lo fueron también los

mismos pueblos que ahora han cambiado sus antiguas estructuras y caminos enlodados por asfalto.

Otras veces, el progreso se anticipa en cada ciclo electoral, regalando bultos de cemento, arena, graba o pintura a cambio de una copia de la credencial para votar y asistir a un par de mítines de algún candidato. Cuando éste llega al poder, frecuentemente, no hay más entregas dosificadas de progreso, a menos de que se trate de “su gran obra”. No hay gobierno municipal, inclusive local o ejidal, que no se vea tentado a dejar marca mediante una obra pública para ser rememorado a partir de ésta. Puede ser un quiosco, una estatua, un arco-techo en la plaza principal, en la escuela, o alguna otra remodelación accesoria. Las obras funcionales y primordiales, como la construcción de cárcamos y drenajes, bastante reclamados por la población, son demasiado mundanas como para que un gobierno deje huella con ellas.

Al igual que con el aeropuerto mismo, las obras públicas en general, como los caminos pavimentados, no satisfacen únicamente una carencia, también construyen la efectividad política del Estado y la idea de que se es parte del progreso. Ya sea que el Estado sea personificado por el mandatario local en turno o, como sucedió durante el periodo de construcción del NAICM, personificado por el mismo proyecto aeroportuario y sus impulsores. De tal manera, el concreto ha mediado históricamente las relaciones entre la población y el Estado en esta región mexiquense. Estos vínculos se reforzaron con, y a la vez contribuyeron a la puesta en marcha del proyecto aeroportuario, éste forjó expectativas en torno a un futuro de progreso en el que el ambiente urbano era el imaginario que seguir.

Paralelo a la compraventa de tierras por parte de la CONAGUA (2008-2014) fue notorio el incremento de proyectos de infraestructura gubernamentales particularmente en la zona nororiente de la metrópoli, aprovechando el empuje que de por sí ya había desde principios de los años 90, pero que se presentaría en estos años bajo un intensificado modelo de asociación público-privada, teniendo a empresas constructoras de capital privado (OHL, ICA e HIGA) como protagonistas.

Durante el gobierno estatal de Enrique Peña Nieto (2005 -2011) se invirtieron aproximadamente 120 mil millones de pesos MXN en más de seis mil 441 obras de infraestructura (GEM, 2011), entre ellas, la obra que entonces fue presentada como la más grande del país de los últimos diez años: el Circuito Exterior Mexiquense. Una autopista de cuota de 114 kilómetros que enlaza a toda la región norponiente de la metrópoli y confluye, precisamente, en la Zona Federal del Lago de Texcoco, rodeando de manera particular el que después fuera el polígono de construcción del NAICM. Además, se hicieron ampliaciones y nuevas construcciones de otras vías que conectarían con el nuevo Circuito y, por tanto, con la futura terminal aérea.

Se ampliaron los carriles en la carretera Texcoco-Veracruz; se construyó el Arco Norte, que vincula a Michoacán, Querétaro, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y el Estado de México; se construyó la autopista Naucalpan-Ecatepec y el Viaducto Elevado Bicentenario, toda ellas vialidades de cuota que se conectan al Circuito Exterior Mexiquense y confluyen a la misma zona del Lago (GEM, 2011). También se suman a este periodo el proyecto Ciudades Bicentenario iniciado en 2008, con dos de éstas en Tecámac y Zumpango, municipios al norte de la metrópoli; el Centro Cultural Mexiquense Bicentenario construido en Coatlinchán, Texcoco; el Mexibús I, II y III que recorre Cd. Azteca-Tecámac-Ecatepec-Indios Verdes-Cuautitlán; el Mexipuerto Ciudad Azteca Bicentenario; el Mexicable o teleférico; la Carretera Chamapa – La Venta y una serie de distribuidores viales en los municipios del nororiente.

En este contexto, Peña Nieto en su último informe como gobernador (septiembre de 2011) aludió a la infraestructura construida en esta región como el mayor éxito de su periodo de gobierno. Su sucesor, Eruviel Ávila Villegas (2011-2017), continuaría con el empuje a la construcción de caminos privados de concreto. Durante su gestión recibió en 2013 el premio al Impulso a la Infraestructura por la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción. El concreto era síntoma de éxito tanto para estos gobiernos como para los pobladores.

La reestructuración que tuvo el territorio nororiental del Valle de México debido a estos proyectos de infraestructura carretera fue el correlato del proceso de compraventa de

tierras en la orilla del lago. Lo que en conjunto no solo vino a reorientar proyectos gubernamentales, de inversionistas o los proyectos familiares de quienes recibieron dinero por sus tierras, también lo haría a nivel comunitario y regional, interpelando inclusive a quienes no se vieron beneficiados por la venta de tierra directamente. Las transformaciones en el consumo de algunos y el impulso de las infraestructuras que rodeaban a la región comenzaron a intensificar las aspiraciones de la modernidad dispuesta sobre la expectativa de la vida urbana en el resto de la población; expectativa que después engazaría muy bien con las promesas del aeropuerto.

La casa presuntuosa y la infraestructura aspiracional

En una calle cercana al centro del pueblo de San Salvador Atenco hay una casa que no pasa desapercibida. A simple vista contrasta de inmediato con el resto de las construcciones a su alrededor, no por su tamaño, sino por su presuntuosa fachada. Replicando la arquitectura griega, ésta tiene una cima triangular con un grabado en el centro en el que puede distinguirse una figura masculina sosteniendo un báculo y a su alrededor figuras de mujeres y otros hombres que parecen estar venerándolo. Este grabado está sostenido por más de veinte columnas con grabados igualmente rebuscados. Dos monolitos de gárgolas sostienen un par de lámparas y en la parte alta de la entrada principal resaltan dos grabados más, son unos escudos de armas que hacen alusión a dos apellidos: “Ruiz” y “Martínez”.

La primera vez que vi esta casa me encontraba en compañía de Marsella, una mujer parte del movimiento Damnificados Unidos 17S¹²² que acudía a este pueblo por primera vez, a un evento organizado por el FPDT. Ambas estábamos buscando la casa de unos integrantes del Frente cuando pasamos por la exótica construcción. Aún recuerdo que Marsella exclamó con sorpresa: “órale, aquí ha de vivir un narco” y nos reímos juntas. Esa casa emitía al mismo tiempo que asombro, también sospecha.

¹²² Movimiento de personas damnificadas por el sismo del 19 de septiembre de 2017 que demandaban al estado la reconstrucción de sus viviendas dañadas por el sismo.

En otra ocasión, andando sola, pasé frente a la misma cuando había dos camionetas de lujo estacionadas sobre la calle, frente al portón abierto de par en par. Varios hombres estaban conversando sobre la banqueta, bebían cerveza y escuchaban música de banda. Al verlos opté por cruzarme la cera para continuar mi camino. “Se sienten los dueños de la calle”, pensé, y al mismo tiempo, sentí miedo. Junto a la sospecha y el asombro, la casa y esa escena en conjunto eran intimidantes.¹²³

Después de un tiempo, gracias a mis interlocutores, me daría cuenta de que aquella era la casa de un personaje muy conocido en la región: el entonces presidente municipal de Atenco, también presidente del comisariado del ejido de San Salvador Atenco y parte del grupo de Los Oaxacos. Los comentarios que me llevaron a reconocer al propietario de esta presuntuosa propiedad estuvieron vinculados a sensaciones parecidas a las que yo había experimentado. Una mujer adulta, integrante del FPDT me compartió que no le gustaba pasar por ésta y otras de las propiedades de la misma familia porque la acosaban e intimidaban. Sin embargo, fueron más los comentarios al respecto de esta construcción que se emitían desde la admiración, la envidia, el deseo: “¿No ha visto la casota que tienen? Y dicen que tienen más por otros lados. ¡Ya quisiera uno! [...]” (entrevista a G. Juárez, San Salvador Atenco, 05-04-2019).

Una explicación a estas sensaciones puede tener sentido si pensamos que esta casa, su fachada, las camionetas, contienen el *movimiento de la historia* de la fragua del aeropuerto en estas tierras. No únicamente porque todo ello sugiere la acumulación de bienes, dinero y poder que ciertos actores obtuvieron con su participación en el empuje de la construcción de la terminal aérea. Si como sugiere Larkin (2013: 333) “los edificios son encarnaciones de las fuerzas históricas objetivas, pero simultáneamente entran en nuestro inconsciente y dominan la imaginación”; la casa presuntuosa también da cuenta de cómo cobraron fuerza, al paso de los años, otras

¹²³ Considero también que no ser parte de aquella comunidad, andar sola y ser mujer, explican, en parte, la inquietud que me generaron aquella casa y aquella escena.

aspiraciones, valores y sentidos, cada vez más alejados de aquella vida asociada a la laguna y al trabajo en el campo.

Esta casa es particularmente sugerente por el papel que ha jugado su propietario en la historia reciente de estos pueblos, pero también porque nos dice mucho acerca de cómo la provisión de infraestructuras está íntimamente relacionada con la formación del sentido común de la sociedad moderna y del futuro. De tal manera, la casa presuntuosa no es la única que simboliza cómo las infraestructuras representan el curso mismo de la historia en términos evolutivos y el anhelo del progreso; las ampliaciones, arreglos, modificaciones y autoconstrucciones caprichosas de viviendas, así como la adquisición de vehículos de lujo que proliferaron a partir del periodo de venta de tierras que más arriba relaté, lo hacen también.

En este sentido el proyecto aeroportuario fue forjado años atrás de que comenzaran los primeros trabajos de su construcción no solo como un proyecto de infraestructura física en sí mismo, sino como un proyecto civilizatorio en el que la infraestructura sirvió como una metonimia material de una modernidad anhelada históricamente en la región y que recaía principalmente en el imaginario social de un paisaje de concreto y una vida urbana.

Con hasta 4 millones de pesos mexicanos en manos de algunos ejidatarios¹²⁴ (principalmente hombres) en una región donde el ingreso promedio por hogar, según mis datos obtenidos en campo, es de \$2800 MXN¹²⁵; es de suponer que, en aquel auge de la compraventa de tierras ejidales por parte de la CONAGUA y las empresas constructoras, inevitablemente hubo transformaciones en el consumo y los estilos de vida. Como si aludieran a una leyenda, me contaban mis interlocutoras sobre aquella

¹²⁴ En Nexquipayac los ejidatario/as recibieron alrededor de millón y medio de pesos por el uso común [del ejido]; en Francisco I. Madero medio millón por el mismo concepto, más una cantidad variable por parcelas individuales de distintos tamaños; en Ixtapan cada ejidatario/a recibió 4 millones 750 000 pesos por la venta de parcelas individuales. Cuando la persona era dueña de dos parcelas, esta cantidad se duplicó. Ixtapan fue sin duda el ejido a donde más dinero llegó (Vázquez-García, 2020: 197).

¹²⁵ Según INEGI, a nivel nacional, el ingreso corriente total promedio trimestral por hogar en el decil I fue de \$9,938.00 MXN para el año 2020, es decir, que en un hogar conformado por entre 3 a 4 personas, se sobrevive con aproximadamente \$3,300.00 MXN por mes, según estas estadísticas que, claro, dejan fuera otro tipo de estrategias de reproducción o trabajo no asalariado. (Fuente: <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/#tabMCcollapse-Indicadores>)

época que, por el tono de sus relatos, me atrevería a caracterizar como dionisiaca. Se celebraban grandes fiestas, se consumía mucho alcohol, se lucían por las calles de los pueblos las nuevas camionetas adquiridas. Hubo también estafas y robos de grandes cantidades de dinero, secuestros, asesinatos. Inclusive, me contaron varias historias sobre cómo algunos ejidatarios dejaron a sus esposas por mujeres más jóvenes; lo que mis interlocutoras entendían como consecuencias del dinero recibido.

Como marca de esta época de despilfarro permanecen los bienes duraderos que se compraron: las lujosas camionetas, las autoconstrucciones de grandes viviendas, los salones de eventos sociales y los múltiples locales comerciales que aún podemos ver en estos pueblos, algunos a medio construir; como signo de que el ímpetu por “progresar” o el dinero, quizá, se terminaron a medio camino. De tal manera, la opulencia de aquella época dejó rastros materiales, se incrustó espacialmente, pero también afectivamente, mediante promesas y deseos incumplidos.

A partir del año 2013, por ejemplo, comenzaron a instalarse varias agencias automotrices sobre la carretera Lechería-Texcoco, las cuales intentaron atraer a los ejidatarios recién acaudalados, pero ante las pocas visitas de éstos, dichas empresas decidieron proceder a la manera local, organizando “tianguis de venta de autos” en algunos de los pueblos. Allí, marcas como Jeep, RAM y Dodge lograron colocar las camionetas donde se paseaban estos nuevos caciques. Hoy día la agencia de la marca Ford, que nombró a su sucursal en Texcoco como Zapata Aeropuerto, ha quedado como rastro de aquel ímpetu de la venta de las tierras y de la vorágine del concreto y los motores.

Como también lo ha notado la investigadora Vázquez-García (2020: 187), aunque la clave en el imaginario utilizado por la CONAGUA para comprar las tierras fuera la recuperación del agua y de la vida agrícola, porque se prometió riego y la recuperación del Lago, “lo que los ejidatario/as en realidad obtuvieron fue dinero mayoritariamente

utilizado en la construcción urbana y vehículos de motor¹²⁶; situación que alimentó anhelos que conjuraban la urbanización, pero “una buena urbanización, moderna”, me dijo en alguna ocasión una colaboradora etnográfica.

Asimismo, en el año 2018, el espacio emblemático de la lucha contra la expropiación de tierras que inició en el 2001 también había cambiado por completo. El mural de la Dignidad y la Memoria realizado por el movimiento de resistencia durante los meses de lucha en que instauraron un plantón afuera del palacio municipal y que después borraron “los Oaxacos”, no volvió. Aquella pared continuaba blanca y, en cambio, colgaba de ella un elegante y resplandeciente escudo del gobierno municipal junto a unas letras de aluminio que anunciaban confusamente el nombre que recibió el auditorio municipal durante los años de lucha: “Emiliano Zapata”, el símbolo de la lucha agraria en México.

Haciendo aún más confusa la escena, en el mismo lugar se encontraban unas de esas hollywoodenses y coloridas “letras monumentales” que en recientes años los gobiernos de varias ciudades del país han colocado en sus plazas principales, con el fin de hacer de sus territorios una marca propia, publicitarse para el turismo, o quizá, como me parece que acontece en nuestro caso, para insistir sobre una identidad comunitaria que está bajo cuestión: #Soy Atenco, exhorta este monumento. Además, estas letras monumentales junto al elegante letrero del auditorio municipal transmitían un anhelo de espectacularidad, anunciaban la modernidad por venir, a la que quizá se refería aquella mujer con su idea de “la buena urbanización, moderna”.

¹²⁶Si bien también hubo inversiones productivas orientadas a generar ingresos, como la compra de maquinaria agrícola e insumos, muchos de estos estuvieron orientados al proyecto aeroportuario. Como desarrollaré en el próximo capítulo de manera más profunda, muchos ejidatarios invirtieron en la compra de camiones de carga con la intención de incorporarse al proyecto de construcción aeroportuaria en el negocio de la transportación de materiales pétreos, o bien en la construcción de viviendas para rentar a los trabajadores que se especulaba llegarían a la región no solo durante los trabajos de construcción sino inclusive ya operando el aeropuerto.

Dosis de progreso

Como antes dije, el concreto ha mediado históricamente las relaciones entre la población y el Estado en esta región mexiquense. Estos vínculos se reforzaron con, y a la vez contribuyeron a la puesta en marcha del proyecto aeroportuario. Así como sucede con las promesas de campaña electoral, la legitimidad de este proyecto se forjó mediante las expectativas en torno a la vida urbana y dosificaciones de concreto que gestionaban la espera de la prosperidad.

A través de la gestión burocrática municipal (de Texcoco y Atenco), el GACM realizó entre los años 2015 y 2018 obras públicas en el marco de sus Estatutos Sociales, que tenían el objetivo de realizar “obras sociales” para el “desarrollo regional”. Así, al ser colindantes al NAICM, las asambleas ejidales y gobiernos locales de los pueblos costeros -inclusive también pueblos de la montaña- se vieron beneficiados con obras públicas como: la “restauración” de auditorios, plazas cívicas, jardines, centros sociales; construcción de arco-techos en las escuelas y canchas deportivas; pavimentación y mejoramiento de vialidades; mejoramiento de los sistemas de drenaje; así como la rehabilitación o apertura de algunos pozos de riego. Los gastos en estas obras sociales fueron desde los 700 mil pesos en la pavimentación del tramo de una calle, hasta poco más de 12 millones de pesos en la asesoría y estudios para obtener una declaratoria de asentamiento urbano y los títulos de propiedad en el poblado de Santa Rosa, Ejido Santa Isabel Ixtapan.

Como resultado de esas “obras sociales” en noviembre de 2018 se inauguraron los trabajos de mejoras (pavimentación, banquetas, drenaje pluvial, guarniciones) en la Avenida Nacional, el antiguo camino que recorría y conectaba las entradas de los pueblos de la Costa Chica Texcocana antes de la llegada de la carretera federal. En esta inauguración la gente peleaba a codos un espacio para salir en la foto y sostener, aunque fuera un pedazo del listón rojo que Higinio Martínez Miranda -un reconocido político y “cacique” de la región- había de cortar. Éste es un venerado ritual del “progreso” en estas tierras.

Aquel día, ante la inminente cancelación del aeropuerto, este personaje político recalcó una frase sumamente sugerente durante su discurso de inauguración: “Texcoco debe seguir progresando, con o sin aeropuerto”. Con ello hacía evidente el íntimo vínculo entre la idea de “salir adelante” con la de la “urbanización”, la “pavimentación” y en general, con el concreto; una sustancia que, como Penny Harvey (2021) ha apuntado, tiene una presencia cargada en la historia del ambiente construido moderno. Así, mientras el aeropuerto parecía comenzar a concretarse en los discursos de sus inversores y con el paisaje visto desde las alturas del trazo rojo de las primeras pistas cargadas de tezontle; en los pueblos, éste se encarnaba en caminos de concreto.

Así como sucedió primero con Santa Isabel Ixtapan, las explanadas principales y auditorios de varios pueblos fueron remodelados. Gracias a ello el auditorio de San Miguel Tocuila ahora tiene una amplia cocina con barra de servicio y múltiples baños. Estas “mejoras” fueron solicitadas por las autoridades locales para que, el lugar que históricamente había sido punto de encuentro asambleario, ahora también pudiera ser utilizado como un “salón de eventos sociales” que administra el Concejo de Participación Ciudadana (COPACI). En 2019 esta remodelación con “acabados modernos” era el principal orgullo de la administración de Obdulio, el Primer delegado del COPACI que entonces estaba a punto de terminar su periodo en el cargo. En una conversación que tuve con él, cuando le pregunté de manera general sobre cuáles consideraba las principales problemáticas de aquel poblado, su respuesta fue contundente y arrebatada, conduciéndola hacía la cancelación del aeropuerto:

[...] creo que afectó mucho el hecho de que se había dicho que iba a ser aquí cerca el aeropuerto, entonces se esperaba un auge económico muy grande y ya tiene mucho tiempo que se venía trabajando sobre esa situación el aeropuerto, años, para que finalmente dijeran ‘no hay nada’. Y finalmente muchos recursos que estaban destinados para la comunidad se quedaron estancados, entonces ahorita no hay forma de sacarlos, hay que meter oficios para que por lo menos respeten la mayoría de *las promesas* que hicieron para el beneficio de la comunidad (Entrevista a Obdulio R., San Miguel Tocuila, Texcoco, 14-03-2019).

Desde la frustración de una promesa modernizadora no cumplida, Obdulio, sin embargo, me señaló esperanzado: “y ahora, bueno, va a sobresalir [refiriéndose al

municipio de Texcoco], desde luego, pero ahora con un poco más de tiempo que se pueda superar esta situación de promesa del aeropuerto”. Cuando le pregunté sobre a qué se refería específicamente con esas “promesas”, me contestó:

Si se realizaba el aeropuerto todo tenía que dar buena vista ¿no? el aspecto y todo eso ¿no? [...] por ejemplo, remodelación de deportivo, pavimentación de calles, drenajes, este...ese tipo de obras son las que se quedaron ahí [...] o sea que [la cancelación] sí freno la cuestión económica que podría desarrollarse, porque eso traía una derrama de beneficios grandes, tanto de trabajo, como de negocios y todo eso, pero al cancelarse ya nada de eso va a pasar. (Entrevista a Obdulio R., San Miguel Tocuila, Texcoco, 14-03-2019).

Como el testimonio de Obdulio nos permite ver, el proyecto de infraestructura aeroportuaria, promovido bajo narrativas de modernización y desarrollo regional, alimentó las expectativas locales acerca de la mejora de sus vidas. Estas expectativas, o lo que Obdulio y otros tantos pobladores percibieron como “promesas”, se construyeron principalmente sobre las aspiraciones de trabajos y de infraestructura urbana. Promesas no muy distintas a las que se hacen en las campañas electorales y a las mismas y elementales responsabilidades del Estado.

Por otro lado, quiero hacer notar que las expectativas sobre una “vida mejor” recaían en gran medida en el imaginario de la urbanización. Se depositó en el proyecto aeroportuario el futuro de la región, pero uno particularmente de concreto. Sin embargo, no era la primera vez que esto sucedía. Con otros proyectos de infraestructura desplegados previamente en la región, la sensación de un futuro prometedor, moderno y con trabajos, ya había inundado a estos pueblos anteriormente. Por lo tanto, aunque el NAICM reforzó el imaginario sobre el concreto como la personificación del progreso, éste no llegó con el proyecto aeroportuario, se ha venido construyendo históricamente.

Las promesas del aeropuerto se nutrieron entonces tanto de expectativas, como de aspiraciones pasadas. En ese sentido, el imaginario y los restos del antiguo lago, así como la nostalgia por el prolífico pasado acuoso de los pueblos de la costa, se

conjugarían con las expectativas de un futuro moderno y de concreto, en la metamorfosis del lago para pasar a ser un parque acuático.

El parque conocido como de “Los ahuehuetes” o “El contador” es un sitio bastante apreciado por los habitantes del municipio de Atenco, principalmente por los de su cabecera, pues hace parte de las tierras de uso común de su ejido. La importancia del parque radica además en su historia, la que es comúnmente compartida por los habitantes de aquel poblado y ha sido documentada en múltiples fuentes históricas.¹²⁷ Este parque debe su nombre a los árboles que ahí proliferaron alguna vez (*taxodium mucronatum* o “viejos de agua” en su traducción del náhuatl); los cuales se vieron favorecidos por su cercanía al Lago de Texcoco, al manto freático superficial y el suministro de agua en época de estiaje.

Actualmente, estos árboles íntimamente relacionados con la abundancia de agua han quedado reducidos a pedazos de troncos y ramas. Solo la madera de algunos se conserva como parte de la ornamentación de la iglesia de San Salvador Atenco. Sin embargo, tanto los pobladores como las autoridades ejidales siguen atraídos por el imaginario de este lugar asociado al agua. Aunque su motivación no es precisamente la preocupación por la conservación del patrimonio histórico o natural.

En el año 2015 el Comisariado Ejidal en turno y el presidente municipal de Atenco pactaron un apoyo económico de 160 millones de pesos a través de la Secretaría de Infraestructura del Gobierno del Estado de México para que, como parte de las obras de desarrollo en la región vinculadas con el proyecto aeroportuario, el histórico parque de los ahuehuetes se convirtiera en un parque acuático. Toboganes, una alberca de olas, piscinas infantiles y una terraza-restaurant se anuncian actualmente en el sitio web del ahora Parque Acuático Ejidal "Los Ahuehuetes".

¹²⁷ De Alva (1981) señala que éste fue un jardín construido en el siglo XV para el recreo de la nobleza tetzcocana para el que se sembraron alrededor de 2000 árboles conocidos como “ahuehuetes”.

El objetivo de este proyecto se dijo en la inauguración de su primera etapa en 2016, era fomentar “el desarrollo de la región con su atractivo turístico”. Sin embargo, para el año 2019, cuando ya estaba en funcionamiento, todavía había obras inconclusas, se rumoraba que el agua nunca era suficiente para llenar todas las albercas, y ante las quejas de los usuarios, que eran principalmente de los pueblos vecinos, el Comisariado Ejidal justificaba que no había dinero suficiente para el mantenimiento de las instalaciones.

Aunado a ello hubo múltiples denuncias de corrupción sobre el manejo del dinero que administraba el mismo Comisariado, a quienes se les acusaba de favorecerse de los ingresos del parque de manera personal y aprovechar las instalaciones a manera que parecía ser un espacio privado de ciertas familias del pueblo. Funcionarios del gobierno mexiquense y municipal, además de otros políticos ligados al PRI, subían fotos a redes sociales, en las que aparecían celebrando fiestas familiares o reuniones privadas en el Parque. Además, el Comisariado estuvo comercializando el agua del pozo que se encuentra al interior de éste a “piperos” de la región, como se les conoce a los vendedores de agua potable que transportan ésta en camiones cisterna.

Entre los años 2018-2019 las estructuras de concreto y fibra de vidrio encarnadas en toboganes, losetas y techumbres recién inauguradas en los pueblos de la Costa Chica Texcocana, parecían indicar la posibilidad de desarrollo, pero también el peligro de que el entusiasmo y el concreto, en sí mismos y por sí mismos, no marcaran el comienzo del crecimiento económico que habían estado esperando. El agua escaseaba, los ahuehuetes agonizaban, el parque continuaba esperando a los turistas y los pobladores al desarrollo.

4.3 La infraestructura bajo sospecha

Otro papel importante que juega la infraestructura apunta Gupta (2018) es dar forma al presente a través de una política de anticipación. Quizás debido a la inversión involucrada, la infraestructura casi siempre se construye para exceder las necesidades actuales: se construye anticipando un futuro aún no logrado. El caso del NAICM es

claro en este aspecto, si bien se construía una nueva terminal de aeropuerto pensando en los niveles actuales de tráfico aéreo, era más apremiante para manejar el tráfico previsto en los próximos años. Este aspecto anticipatorio de la infraestructura significa que siempre está orientada hacia el futuro, y el horizonte de anticipación puede ser desde unos pocos años hasta más largo plazo. Por esta razón, quizás más que la mayoría de los fenómenos sociales señala nuestro autor: “la infraestructura deja claro cómo el futuro configura el presente” (Gupta, 2018). Por ejemplo, como hemos visto aquí, alterando o provocando sueños, pero, también transformando ecosistemas, economías locales y certezas.

En ese sentido, si bien el proceso de construcción del NAICM puede entenderse de cierta manera como una manifestación de un sueño de prosperidad a través de la conectividad con el mundo moderno o una mejor vida, el NAICM también provocó un despliegue de relaciones sociales que no estaban determinadas por las ambiciones de progreso, pero que, sin embargo, eran consecuencia de ellas en tanto que provenían de su política de anticipación; política que también se forjó desde abajo. En los pueblos de la Costa Chica, la gente no solo aspiraba y se preocupaba por las posibilidades de trabajo que traería la terminal aérea, también tenían preguntas sobre las formas que tendría ese futuro aeroportuario, cómo lo afrontarían y, sobre todo, cómo incrementaría el proceso de diferenciación y de desigualdad que fue sentida por la población local desde el comienzo del proyecto.

Entre la modernidad y la tradición

Las fantasías sobre un futuro mejor convivían con la imaginación acerca de otros escenarios posibles, menos favorecidos; los cuales causaban una serie de ansiedades entre la población de los pueblos vecinos. Había siempre una tensión que salía a relucir en las conversaciones: la llegada de “gente extraña”, “de fuera” que provocaría la entrada en operaciones del NAICM. “Todo tiene su favor y su contra, ¿no?”, me dijo Rebeca, quien, en el marco del apogeo de la demanda de servicios por parte de los trabajadores foráneos del aeropuerto, había abierto una tienda de

abarrotes en un local al frente de su casa, en donde además vendía “comida para llevar” a estos mismos trabajadores:

Nos ha ido muy bien ahora con esto del aeropuerto. No me vas a creer, pero hay veces que hasta 10 camiones de trabajadores pasan por aquí diario. Me compran hartito [...] pero también con esto pues, como muchos vendieron sus terrenos, llegó mucha gente que ni conocemos. Antes sí se conocía más la gente, pero ahora ya no. [...] y entonces yo siempre estoy pensando en mis hijos, porque digo: ¡ay, ni conoces a esa gente! La verdad, esa es una de las desventajas. Porque la verdad esto ya va a ser más...por decir, cuando ya esté el aeropuerto, ya va a estar esto más habitado, más ¡vaya usted a saber! (entrevista a Rebeca, 43 años, Santa Cruz de Abajo, Texcoco, 12-09-2018)

Así como los estudios técnicos y los promotores del NAICM combinaron tanto lo calculativo como lo especulativo en un modo específico de anticipación, los pobladores vecinos a la terminal aérea también hacían este trabajo a su manera.

La otra dimensión temporal importante del proceso de construcción fue la anticipación de lo imprevisto por parte de los pobladores. La frase: “¡Vaya usted a saber!” usada por Rebeca refleja justamente esa preocupación acerca del futuro, pero una preocupación que es imposible de apaciguar con computadoras, metodologías o instrumentos de medición. A diferencia de los diseñadores de este tipo de proyectos que trabajan con computadoras en oficinas remotas o de los ingenieros de campo que trabajan en una relación más directa con el suelo y los materiales, para los pobladores este proceso de anticipación de lo imprevisto es un proceso más de rumores y cuchicheos que remiten al pasado para intentar tener algo de certezas sobre el futuro.

Como lo expresó explícitamente Rebeca, una de las preocupaciones más claras frente al futuro con el NAICM radicaba en la transformación de lo que aún queda del modo de vida pueblerino en esta región. El conocerse mutuamente, habitar en el mismo lugar que la familia extensa y participar de las festividades populares son algunos de los aspectos que hacen sentir a los habitantes de estos pueblos “más seguros”. En ese sentido, la posibilidad de la llegada de nuevas “personas”, nuevas, “prácticas” o nuevas “creencias” provocaba una ansiedad sobre el peligro y lo incierto de la continuidad de lo que muchos de estos pobladores nombraron como “sus tradiciones”. De tal manera,

la diferenciación entre “nativos” y “forasteros” se intensificó con los trabajos del NAICM y fue un aspecto clave para la política local de anticipación.

Hasta los defensores más obstinados del NAICM mostraban dicha preocupación. Algunos miembros del comisariado ejidal de Nexquipayac, quienes en el 2018 apoyaban fervientemente el proyecto aeroportuario, me confiaron en una de nuestras conversaciones que, en términos de “seguridad”, la llegada de “gente nueva” los haría sentir vulnerables: “eso sí no nos gusta mucho, para que veas, o sea, que de repente ya sea esto más lleno de gente de fueras, que ya no sea como ahora que todos se conocen, eso sí va a estar de pensarse, porque ahorita los nativos todavía, digamos que... pues decidimos en el pueblo” (entrevista colectiva al Comisariado ejidal de Nexquipayac, 08-09-2018).

Pero ningún futuro se anticipa sin un pasado. La angustia por la llegada de “gente nueva” no era reciente en la región. Desde la década de los años 90 con el inicio de la compraventa de fracciones de las parcelas ejidales, nuevos habitantes llegaron de las periferias del norte y oriente de la ciudad. Desde entonces se ha configurado un imaginario criminal y de peligrosidad sobre estas poblaciones recién llegadas. En el marco de estas especulaciones y estigmatizaciones, el aeropuerto como detonador de procesos “nuevos”, también figuraba como un riesgo latente para quienes se asumen como “originarios” o “nativos” de los pueblos costeros.

No obstante, tanto funcionarios públicos como autoridades locales y algunos pobladores diferenciaban las transformaciones que traería el NAICM a diferencia de las “invasiones” previas de “no nativos”. En sus palabras, la del Nueva Aeropuerto sería una “urbanización bien hecha”, “planeada”, en contraste con la urbanización “fea”, “irregular”, “descontrolada” de los asentamientos que se han ido configurando en las tierras ejidales en las últimas tres décadas. Por lo que, la llegada de gente nueva no era en sí lo que provocaba la ansiedad, sino qué tipo de gente llegaría y cómo las personas “originarias”, podrían o no verse afectados por ello. Por ejemplo, por la posible pérdida de poder de instituciones locales, como la asamblea ejidal, o bien,

porque las fiestas de los pueblos se vieran favorecidas, porque quizá “habría más dinero para organizarlas”, como me lo sugirieron en Nexquipayac.

En este contexto, el nuevo aeropuerto hacía más que alimentar el imaginario a nivel nacional de la conexión global. En lo local, junto a su capacidad conectiva y aspiracional, el NAICM produjo simultáneamente una política continua de diferenciación. Estos efectos diferenciados que fueron percibidos y sentidos entre los pobladores vecinos se hacían cada vez más potentes en la medida en que se intensificaba la circulación de noticias a nivel nacional sobre múltiples casos de corrupción en la obra.

La acumulación sospechosa

Entre los pueblos de la Costa escuché frecuentes historias que narran misteriosas apariciones y desapariciones de riqueza. Estas historias de personajes acaudalados, con pactos con el diablo, con fortunas escondidas y misteriosas muertes; explican los efectos disyuntivos que han producido los nuevos emprendimientos o las visibles acumulaciones de riqueza en manos de ciertas familias. Son historias que denuncian las desigualdades de poder y al mismo tiempo condenan la avaricia, pues en todas ellas los o las acaudalados mueren de formas trágicas o se ven forzados a sacrificar seres o bienes queridos a cambio de su fortuna¹²⁸.

En el mismo sentido que estas narraciones sobre sospechosas acumulaciones de dinero, varias personas me comentaron sobre la existencia de un “tesoro escondido” en el lecho del lago. Desde centenarios que supuestamente fueron enterrados en el jaboncillo durante la época de la Revolución mexicana, hasta el mismo “penacho de

¹²⁸ La historia de Doña Pascuala Aguilar es una de ellas. Una mujer tan acaudalada que prefería contar su dinero no de moneda en moneda sino “por cuartillos”, cuando competía con otros hombres poderosos de la región sobre quién tenía más monedas de plata y oro. La gente comenta que esta mujer estaba “vendida con el diablo”, quien visitaba su casa bajo la forma de un caballo grande y negro. El día que murió Doña Pascuala su cuerpo desapareció, llegó un remolino que se la llevó y por eso su ataúd fue llenado con piedras ante la ausencia de su cuerpo. El pacto que tenía con el diablo y que se evidenció en su misteriosa muerte, explicaba su riqueza acumulada; no obstante, quienes me contaron esta historia señalan que Doña Aguilar “explotaba a la gente”, “como se usa que pasé siempre, que no te paguen lo que deben”, me comentó Margarito, “también por eso se hizo de tanto dinero esa señora y su familia, por tranza”.

Moctezuma”, el tesoro se transfigura en las diferentes narraciones que escuché, pero siempre sugiriendo que hay algo codiciado en aquellas tierras que antes pertenecieron al lago. Lo cual tiene sentido si recordamos que éstas, así como cualquier tesoro, siempre han estado bajo la amenaza de ser expropiadas (o desecadas) por otros.

Bajo esa lógica las poblaciones ribereñas han articulado narrativas acerca del lago y otros paisajes o elementos asociados a la idea del patrimonio o identidad regional (Rozenal, 2016). En el caso de las narrativas que me compartieron algunos pobladores durante los años de construcción del NAICM, éstas especulaban sobre cómo la ambición por encontrar aquel tesoro escondido en los suelos del lago era el “motivo real” que explicaba las múltiples intervenciones del Estado lo largo del tiempo y el interés del capital privado en ese territorio. Estas narrativas brindaban una explicación a local a la desecación del cuerpo de agua y más recientemente a la insistencia en construir la terminal área.

Un hombre de 68 años, originario de Acuexcomac, me compartió que los trabajos del NAICM que implicaban la remoción de los suelos, lo que realmente buscaban era aquel tesoro, y aunque él no sabía realmente en qué consistía éste, me aseguro de que era “muy valioso”, inclusive, me dijo: “todos los presidentes [de la República] han ido tras de él”. Eso para él explicaba no sólo la insistencia de construir el NAICM en este lugar, sino toda la trayectoria de desecación de este cuerpo de agua.

Este tipo de relatos se escuchaban de manera cada vez más frecuente entre los habitantes de los pueblos, de cara a los efectos diferenciados y desiguales que el proyecto provocó entre la población y en paralelo al gran escándalo en el que el NAICM comenzó a verse envuelto por las denuncias de corrupción. Principalmente, se comenzó a difundir en medios de comunicación que los contratos asignados para su construcción, diseño y abastecimiento de materiales fueron en un 76% adjudicados directamente, sin pasar por un proceso de licitación; beneficiando así a un conjunto de empresas pertenecientes a unas cuantas familias empresariales con estrechos vínculos con el partido en el poder y funcionarios del gobierno federal en turno. Un dato numérico del que la gente hablaba frecuentemente y que revelaba la creciente

desconfianza hacía el proyecto, era el incremento de costo total de éste. En cuatro años había aumentado el 69%, de 195 mil millones en 2014 a 285 mil millones de pesos en 2018 y con la previsión de que siguiera aumentando.

Además, el surgimiento de riquezas sospechosas no se daba únicamente en los grandes circuitos del capital privado. Como expuse en capítulos previos, las personas en los pueblos costeros se enfrentaban cotidianamente a la aparición de “licenciados” que buscaban convencer a las personas de vender sus tierras, se especulaba que para construir bodegas, desarrollos inmobiliarios, edificios y hoteles. También se enfrentaban a la irrupción de maquinaria y camiones de carga; a las ventas turbias de terrenos; al veloz ascenso en el poder de ciertos actores políticos locales; a la presencia cada vez más constante de camionetas último modelo; a la proliferación de nuevas construcciones comerciales, de casas cada vez más glamurosas y fiestas derrochadoras. Buscar explicaciones de cómo la riqueza visible a menudo parecía acumularse indiscriminadamente en unas cuantas familias, durante esta época de la vorágine aeroportuaria, fue una preocupación común que podía intuirse en aquellas historias sobre “el tesoro del lago”.

De tal manera y en el contexto del escándalo por corrupción del NAICM, estas historias pueden ser leídas como denuncias locales sobre la desigualdad de poder, la injusticia, el autoritarismo, la avaricia, la corrupción y el despojo. Pero esto fue sólo uno de los resultados de los efectos sociales disyuntivos que produjo en lo local el despliegue de este proyecto. Otro tipo de efectos diferenciadores que no sólo eran vislumbrados o anticipados, sino también sentidos en carne propia se comenzaron a aglutinar mientras el proyecto avanzaba.

La piel del aeropuerto

Las respuestas a las ansiedades provocadas por el futuro aeropuerto eran experimentadas por la población en una serie de ambivalencias. Por un lado, como ya he dicho, imaginaban que estos desarrollos y el aeropuerto mismo vendrían aparejados de empleos, educación y mayor seguridad en sus pueblos y colonias; pero,

por otro lado, a medida que cada vez eran más palpables los efectos diferenciadores y desiguales que el proyecto estaba provocando, también vislumbraban la posibilidad de su desplazamiento y/o su marginación de estos procesos que parecían cada vez más beneficiar solo a las elites políticas y económicas; y cada vez menos a los vecinos de la terminal aérea.

Una diferencia que los pobladores leían muy bien radicaba en el color de la piel como marcador de clase y, por lo tanto, como marcador del lugar que históricamente le correspondía en este proyecto de conexión global. El testimonio de la señora Rosalba, originaria de San Salvador Atenco y luchadora antañña del FPDT, es potente en este sentido: “Es que ellos van a traer a su gente, van a tener gente, los empresarios van a traer su gente, y pues, así como nos vean: morenos, chaparros, prietitos y así, pues ¿cómo nos van a seleccionar? Para nada, nomás para limpiar baños, para la limpieza, para eso, de eso nada más nos van a ver cara” (entrevista a Rosalba, San Salvador Atenco, 04-05-2018).

El comentario de Rosalba está sustentado en su propia experiencia de vida y la de su familia. Ella es una mujer de 65 años que se ha dedicado al trabajo en el campo, a la maquila de ropa, al trabajo doméstico y durante las últimas dos décadas, paralelamente, también a la defensa de la tierra. Su esposo, también “luchador social” ha sido vendedor de artesanías; los hijos e hijas de ambos han continuado con el trabajo de la maquila para el mercado de Chiconcuac. Desde esta perspectiva de vida, para ella era claro el papel históricamente designado para la población de los pueblos costeros en el futuro aeropuerto.

A diferencia de Beatriz, la madre de las aeromozas, quien de cierta manera reconocía el racismo implícito en estos espacios de trabajo cuando señalaba a sus hijas que debían de “cuidarse”, en alusión a verse estéticamente agradables para ser eventualmente empleadas por el aeropuerto, éste racismo sí era crudamente reconocido por Rosalba y otras personas más, como Dolores, quién luego de preguntarme si alguna vez había estado en un aeropuerto, para argumentar su postura ante el NAICM, me comentó entre risas: “¿y has visto aeromozas prietitas? Porque yo

no, al menos las películas donde yo he visto, pues no, ¡nada que ver con las gentes de por aquí eh!” (entrevista a Dolores, 58 años, San Cristóbal Nexquipayac, 09-06-2019).

Por otro lado, como me lo planteó Juan Valencia - quien había logrado emplearse de manera eventual en las obras del aeropuerto- estas apreciaciones también radicaban en las formas desiguales e inclusive clasistas en que los pobladores experimentaron su articulación a los trabajos de construcción del NAICM, ya sea como empleados o como proveedores de servicios a los mismos trabajadores de éste:

La gente está muy jubilosa porque hay ventas y hay gente que se está haciendo de dinero con rentas y esto y lo otro [...] pero aquí no están llegando los meros buenos, los dueños como quien dice del aeropuerto: los ingenieros, los arquitectos, los licenciados ¡los meros buenos! Aquí nomás llegan a dejar sus cuantos pesitos los trabajadores jodidos, como uno. Bueno fuera que llegaron los ingenieros, los trajeados, los güeros, a dejar sus billetes, pero ni eso, esos qué van a andar haciendo aquí (entrevista a Juan Valencia, 34 años, 07-09-2018).

Era claro que una lectura común entre la población de los pueblos costeros fue que este era el proyecto de una elite económica y política de la que se distinguían, a primera vista, a partir del color de su piel y/o de su apariencia física. En ese sentido, apreciaban que era un proyecto ajeno a ellos, aun cuando vivieran a un costado de él y trabajaran en él; que no les pertenecía, aun cuando se edificaba sobre su antiguo lago y sobre sus tierras; y que no les beneficiaría de la misma manera que lo haría para sus verdaderos propietarios: los de color de piel más clara y los de mejores estudios, aun cuando el principal argumento de legitimidad del proyecto era que traería desarrollo a toda la población, específicamente, al oriente del Valle de México.

Las representaciones del NAICM en términos de un proyecto de “los ricos”, “los ingenieros”, “los licenciados”, “los empresarios”, “los güeros”, “los poderosos”, “los trajeados”, era común inclusive entre quienes podríamos decir que, a nivel local se beneficiaron o apoyaron su construcción. Esta lectura compartida sobre el color de la piel del proyecto aeroportuario da cuenta de cómo las infraestructuras son más que materialmente funcionales; son también un proyecto biopolítico con el supuesto

objetivo de abordar el bienestar de la población al tiempo que facilita también la disciplina, el control, la diferenciación, la precarización y la exclusión de algunos cuerpos y vidas. Esta relación entre lo biopolítico y lo infraestructural, o el gobierno de las personas y de las cosas se evidenció en otra ansiedad provocada igualmente por las anticipaciones de un futuro aeroportuario que emergía con fuerza en la cotidianidad de los pueblos costeros a medida que la construcción avanzaba: el futuro acerca de la disponibilidad y accesibilidad del agua.

Del agua abundante a la discordia del agua

Durante mi estancia en campo en el año del 2018, en el pueblo de San Miguel Tocuila el Comité del Agua (la organización comunitaria que se encarga de la gestión del agua potable de manera autónoma) estaba perforando un nuevo pozo que implicó un gasto de 30 millones de pesos, por lo que estaban recaudando una cuota que ascendía a mil pesos por cada toma de agua. No toda la población estaba en posibilidades de pagar esa cuota, o dispuesta hacerlo, por lo que, como medida de presión, se había decidido en asamblea comunitaria un corte de agua general, hasta que los deudores saldaran. Esto condujo a un desabasto de agua de más de 30 días, durante los cuales proliferaron las quejas y conflictos no solo sobre la cantidad de la cuota y la administración del dinero, también por el sistema de tandeo que comenzaba a implementarse ante la escasez de agua potable en aquel pueblo.

En tandeo era una situación extendida a casi todas las poblaciones de la Costa y que mortificaba principalmente a las mujeres, quienes principalmente llevan a cabo los trabajos domésticos y han tenido que reorganizar y/o sumar actividades a su trabajo diario para acarrear o almacenar el agua necesaria para sus labores de limpieza y riego, durante las horas de disponibilidad de agua. Una paradoja, me sugirieron algunas de ellas, pues cuando del tema del agua se trataba, frecuentemente hacían contrastes como el de Francisca, de 78 años, originaria de Santa Cruz de Abajo.

Antes uno aquí nomás rascaba tantito por encimita la tierra y ya encontraba uno agua. O si uno no quería aquí... mi mamá, por ejemplo, a mi mamá no le gustaba lavar con agua de su pozo ¡pues se iban a lavar hasta los ríos! [...] Cuando ella era chica, había mucha agua muy bonita,

por allá abajo, todos esos lugares era agua, donde quiera que nosotros pasábamos había agua, por eso decíamos lo de la sirena, y luego ese tiempo llovía mucho y todo era agua, todo era inundado. Ahorita donde yo siembro, por ese terreno se llamaba el jagüey porque había mucha agua, de esos que solitos se llenan de agua, todo inundado, pero se pasó el tiempo y ya no hay agua, solo hay buscándola profunda, ahora ya no, ya no la acabamos ¡quién iba a decir!

Ante la contrariedad de un pasado de abundancia hídrica y el presente de tandeo de agua y cuotas para cavar pozos cada vez más profundos, los cuestionamientos e incertidumbres hacía el futuro emergían a chorros. Aún más, con el aeropuerto avanzando en su edificación y las especulaciones de corrupción y abuso que incrementaban a su alrededor, la mayoría de la población comenzaba a imaginar un escenario más crítico en términos hídricos.

Esta situación, en varios casos, les hacía reconsiderar o bien complejizar su postura frente al NAICM. Mientras había quienes defendían la idea de que el aeropuerto iba a “producir su propia agua” o que era “sustentable”. Por otro lado, las múltiples experiencias locales y rumores de corrupción que rodeaban al proyecto hacían desconfiar de esta narrativa del proyecto “verde”. El agua, entonces, comenzó a producirse como asunto público vinculado al NAICM, en la medida en que se reclamaba abiertamente su presente menguado y se anticipaba un futuro aún más escaso con el aeropuerto operando. No obstante, persistía la insistencia en que, de cualquier manera, algo podría mejorar con el NAICM en marcha. Lo que condujo a pensar al proyecto del nuevo aeropuerto en torno a la disyuntiva agua/empleo, como bien lo señala el siguiente testimonio:

[...] lo que se necesita es trabajo, no andar perdiendo el tiempo de revoltosos. Es que necesitamos progresar, dejar progresar [...] pero luego, viéndolo bien, ahora con esto de que ya nos falta el agua, pues ya le piensa más uno porque si de por si aún no funciona el mentado aeropuerto, ahora cuando ya llegué la gente y los aviones y todo el caserío, ¿pues de dónde cree que van a sacar agua para todo eso? pues será de la poca que nos queda. No creo que vayan a dejar que los jodidos tengamos agua y los ricos que andan en avión no ¿verdad? ¿Eso cuando se ha visto? Entonces, pienso, bueno, con lo poco que gana uno ahora como quiera ¡Pero sin agua! No pues ahí sí yo creo que nos morimos [...] Entonces, está difícil la situación porque de querer mejorar, sí queremos, pero nos la ponen difícil (Entrevista a Juan Jiménez, San Miguel Tocuila, junio de 2018).

En esta representación disyuntiva (agua/empleo) del NAICM es posible apreciar que las lecturas locales vislumbraban los efectos biopolíticos de este proyecto, en tanto que reconocían -de manera crítica o no- que en éste iba implícita la gestión de sus condiciones de vida, ya sea mediante el acceso a empleos o mediante el acceso a los servicios que, como el agua, son esenciales para vivir.

Asimismo, hubo una intervención infraestructural en los ríos de la región texcocana que estuvo vinculada al NAICM y que también sumó argumentos a la contra narrativa del aeropuerto verde y fuerza política a los contrapúblicos que se estaban configurando a partir de las ansiedades provocadas por el futuro hídrico incierto. El “Plan de regulación y saneamiento de ríos del Oriente” era una obra complementaria al nuevo aeropuerto, según su manifestación de impacto ambiental (MIA). Aunque en realidad, más que complementaria, resultaba una infraestructura imprescindible para que la nueva terminal aérea fuera posible.

Este proyecto pretendió revestir con concreto y reencausar por medio de canales los nueve ríos del oriente de la cuenca que nacen desde la sierra, atraviesan las zonas urbanas y desembocan en el lecho del lago de Texcoco. Con el desvío de estas corrientes hacía el Túnel Emisor Oriente¹²⁹, se aminoraba el riesgo de inundación del terreno donde se construía el nuevo aeropuerto. Además, este proyecto ofrecía la posibilidad de administrar mejor las corrientes de los ríos, separando el agua limpia de la negra por medio de conectores marginales y pasando a ésta última por plantas de tratamiento que serían instaladas para que pudieran ser reutilizadas en la agricultura.

Según la MIA del proyecto de saneamiento de los ríos de oriente y las declaraciones de funcionarios federales y municipales que lo impulsaban, a grandes rasgos, éste hacía justicia a demandas añejas de infraestructura en la región, por lo que traería ventajas importantes, principalmente en lo que refiere a dos asuntos. No sólo

¹²⁹ Esta es otra reciente obra de infraestructura hidráulica de desagüe que estuvo plenamente asociada al NAICM en términos técnicos, porque reconduce las aguas que solían inundar el polígono de construcción. Sin embargo, oficialmente fue desvinculada del proyecto aeroportuario por los funcionarios federales.

resolvería el problema de la contaminación de los ríos causada principalmente por las conexiones directas de algunos drenajes domésticos e inclusive industriales. También ayudaría a la recuperación del trabajo agrícola y ganadero en la llanura, dotando a los ejidos de la zona de agua de riego, ante la veda o suspensión en los últimos años de muchos de sus pozos agrícolas.

Sin embargo, fue principalmente el memorial de proyectos fracasados y promesas frustradas con relación a estos dos problemas históricos, así como la desconfianza creciente entorno al NAICM, los que provocaron sospechas e inquietudes alrededor de este proyecto de saneamiento. Mientras que mucha de la población de la región, inclusive las autoridades locales de algunas poblaciones y quienes vivían muy cerca de los cauces, ni siquiera tenían noticia o información precisa del proyecto de saneamiento, para otros pobladores más informados resultaba particularmente sospechoso que sólo en el marco del megaproyecto aeroportuario se destinara un amplio presupuesto y medidas eficaces para la solución de problemas que habían aquejado a la región desde décadas atrás.

Esto condujo a la oposición de este proyecto por parte de algunos grupos de estudiantes e investigadores de la Universidad Autónoma de Chapingo, así como de habitantes de pueblos y colonias de la parte media de este valle, quienes comenzaron a realizar recorridos a los ríos en donde se habían comenzado los trabajos de desmonte y cimentado de los cauces. También organizaron movilizaciones pacíficas en las zonas de obra y exigieron a funcionarios de CONAGUA y el municipio, acceso a la información de este proyecto que no había sido difundido entre los pobladores y autoridades locales.

En el contexto de escasez y ansiedad sobre el futuro hídrico que antes describí, no fue extraño que el principal motivo para desconfiar del proyecto de saneamiento de los ríos fuera la sospecha de que éste funcionara más como una estrategia del NAICM para el acaparamiento del agua que, aunque contaminada en la última parte de su trayectoria, todavía corre en grandes cantidades en época de lluvias.

Por su parte, los “ambientalistas” –como despectivamente les llamó un poblador durante un recorrido por el río Texcoco en el que participé junto a estudiantes y profesores de varias universidades- estaban más ampliamente preocupados, no solo por lo que les parecía que podría ser una estrategia de despojo de agua para satisfacer al NAICM, sino también por los daños ecológicos derivados de su revestimiento y reconducción: pérdida de biodiversidad, aumento de la temperatura, alteración de los ciclos hidrológicos, pérdida de la capacidad de infiltración de agua al subsuelo, entre otros.

La ansiedad provocada por este proyecto de infraestructura “complementario” se alimentaba de la falta de información precisa y de comunicación eficiente hacia los pobladores y autoridades locales. También se unía a la nostalgia sobre el pasado lacustre y de abundancia hídrica de la región de cara a la actual y tan sentida escasez del líquido entre los habitantes. Todo ello fue posicionando al agua como un asunto público cargado de sentidos políticos que conducirían a un discurso de oposición al aeropuerto mucho más amplio. En el agua, los contrapúblicos del NAICM encontrarían un nodo de articulación y un lugar de posicionamiento para rebatir este proyecto.

Reflexiones finales

En este capítulo partí de pensar a la infraestructura como un terreno de poder, considerando no solo lo que respecta a su disputa entre grandes actores políticos como empresarios, funcionarios del Estado y los movimientos de resistencia, sino también en lo que concierne a la experiencia de la infraestructura encarnada, inmersa en la cotidianidad y afectividad de la gente. En ese sentido, planteé que, si bien los proyectos infraestructuras están asociados de manera general con el desarrollo, la mejora y la modernidad, de manera más minuciosa estos proyectos son sitios de representación, aspiración y al mismo tiempo también de diferenciación. Por lo que las infraestructuras son, además de formaciones materiales, también formas estéticas y políticas que tienen un papel significativo tanto para las experiencias diferenciadas de la vida cotidiana, como para las expectativas de la población a futuro.

De tal manera, la economía de las apariencias funciona no sólo en la escala de lo global-financiero, se articula también, y de formas perniciosas y desiguales, en los lugares donde aterrizan los grandes emprendimientos del capital; se encarnan no solo en el suelo, o el jaboncillo, sino también en las vidas de las personas. En el caso del NAICM, las expectativas acerca de fuentes de empleo y las aspiraciones de una vida mejor (urbana y moderna) lograron, junto a otros factores, sostener el proyecto luego de la intensa y larga lucha de oposición en la región.

Tanto los caminos pavimentados como el balneario y la casa presuntuosa descritos aquí evocan una imagen poderosa de progreso: la idea de que el concreto es el soporte físico central de la modernización se traspala a la idea de un aeropuerto moderno como el centro neurálgico de una economía regional que generará progreso y desarrollo a través de una integración más estrecha y establecerá vínculos no solo con otros lugares de México, sino del mundo. Aquí el tropo de la conexión fue clave. Cuando se considera en términos de un proyecto metropolitano, el NAICM tienen consecuencias bien claras, se extiende a lo que para muchos es un espacio vacío que se utilizaría en provecho del desarrollo nacional, conectando además la periferia de la metrópoli con el centro neurálgico de la ciudad por los supuestos proyectos complementarios de mejoras a las vialidades y medios de transporte que conectarían al NAICM con el centro de la ciudad. Cuando se concibe en términos de un proyecto nacional y específicamente con respecto el papel de México en el ámbito internacional, éste representa un vínculo potencial a redes más allá de los territorios inmediatos donde se localizaría la terminal aérea: es “La puerta de México al mundo”.

Por otro lado, la sensación de conexión que el NAICM provocaba entre los residentes locales no correspondía necesariamente a la conexión física, es decir, a la posibilidad de poder utilizar el aeropuerto para viajar a otros lugares, incluso ni siquiera con la posibilidad de tener mejores conexiones con la Ciudad de México. El tropo de la conexión que fue importante para la población local tuvo que ver más con las posibilidades de conectarse o embarcarse en la marcha hacía “tener un mejor nivel de vida”, como muchos me hicieron saber; lo que implicaba para ellos trabajos y salarios

dignos, seguridad en los barrios, educación de calidad, mejoras de los servicios públicos... todo lo que implica vivir una vida que “valga la pena”, como me lo hizo saber una de mis interlocutoras en campo.

No obstante, si bien los proyectos de infraestructura como el NAICM conjuran una esperanza generalizada sobre la base de que estos propiciarán una *mejor vida* o que las inversiones en ellos están destinadas a generar un futuro deseable: niveles más altos de crecimiento económico y mejoras en el bienestar de la población; es impredecible si ese futuro realmente se cumplirá, inclusive si las infraestructuras son inauguradas (Koselleck 2004). En ese sentido, pongo bajo discusión el planteamiento acerca de que aquello que hemos venido a llamar globalización, megaproyectos o en este caso, infraestructuras que “abren la puerta a mundo”, crean nuevas y actualizadas formas de conectar lugares y de dar certezas. Lo que mostré en este capítulo fue, en cambio, que en este intento también resultan procesos que diferencian, crean nuevas desigualdades y ansiedades

Estas circunstancias condujeron poco a poco a la deslegitimación de este proyecto como una obra para el bienestar público, tanto entre la población vecina y eventualmente, con la emergencia de un contra público más amplio que se opuso al proyecto aeroportuario. En ese sentido, otro aspecto del trabajo que implicó construir al NAICM fue hacer frente a las interrupciones de estas nociones del bien público, a escala tanto nacional, como local. Así como las pistas de aterrizaje que se intentaron construir sobre el jaboncillo, las representaciones y posiciones al respecto del NAICM como obra pública no estuvieron dadas: se fracturaron, se acomodaron de formas confusas y resbaladizas, provocando su cancelación.

CAPÍTULO 5. LA INFRAESTRUCTURA COMO RUINA

Haciendo alusión a un lugar que fue destruido en el pasado, la revista *Proceso* publicó el 19 de septiembre de 2020 un reportaje titulado “NAIM: Arqueología de la corrupción”. A través de un vídeo, este reportaje mostraba imágenes, a casi a dos años de la cancelación de la obra, del lugar donde en 2014 se comenzó a construir el aeropuerto sobre el antiguo lecho del lago de Texcoco y que fuera cancelado por el gobierno federal en 2018. “...el lugar comienza a transformarse en una *ruina* bajo el agua” (Proceso, 2020), sintetiza el reportaje.

En aquellas imágenes, las 40 mil toneladas de tezontle y basalto, así como las 14 mil de acero que se utilizaron durante los trabajos de construcción del NAICM entre 2014 y 2018, cobran la forma de gruesas y altas varillas arregladas como grandes conos y columnas que asemejan esqueletos en pie. Se perciben grandes losetas de cemento y amplios espacios rojos ocupados por el tezontle, ahora húmedo, que pretendía dar solidez a lo que serían las pistas de aterrizaje. Algunos campamentos de las empresas constructoras y su personal se alcanzan a distinguir desde aquella vista aérea e inclusive algunos patos pueden verse entre las aguas que ya están inundando, otra vez, aquel lugar. Al parar los trabajos de construcción, el sistema de drenaje que mantenía el desagüe constante de aquel terreno también cesó, y el jaboncillo reclamó su agua (Ver Ilustración 16).

Ilustración 16. Foto recuperada del reportaje "NAIM: Arqueología de la corrupción". Fuente: Revista Proceso



Aquella construcción que sería “emblema de la identidad nacional y de la visión de futuro que queremos para México” -en palabras del presidente de la república en 2014- estaba ahora reducida a escombros. Un amplio espacio lleno de materiales dispersos comenzaba a estropearse y a oxidarse. Sin tener la referencia visual de esas imágenes del aeropuerto futurista con las que bombardeaba el gobierno federal en los medios de comunicación, resultaría difícil distinguir aquellos escombros como las obras canceladas de un aeropuerto. Como sugiere Anna Tsing: “Cuando el espectáculo pasa, lo que queda es barro y escombros, los residuos del éxito” (2005: 74). Sin embargo, bajo el término de *ruina* y con una connotación arqueológica explícita es como dicho reportaje presenta a estos escombros que de hecho ya estaban en devenir mucho antes de la cancelación.

El sentido de ruina que se le atribuye a lo que quedó en aquel polígono de construcción, como haciendo referencia a los vestigios *de un pasado glorioso* que fue arruinado, o, mejor dicho, en este caso, *de un potencial futuro glorioso*; es un intento de reificación abstracta de la promesa de un futuro moderno proyectada sobre ese lugar. La misma reificación a la que sus promotores aludían en frecuentes comentarios que, posteriores a la cancelación del megaproyecto, aseguraban que debido a ésta “el país ha quedado en la ruina” y que no había más futuro prometedor, no sólo para la región Texcocana sino para toda una nación.

Este sentido de ruina atribuido al megaproyecto cancelado -aunque muchas veces es explícitamente usado para criticarlo- termina reproduciendo la lógica hegemónica que lo puso en marcha, en tanto que lo hace lucir como un proyecto del capitalismo totalizante, coherente y racional que excepcionalmente se vio frustrado. No obstante, como he venido planteando, lo que encontramos en el transcurso de su construcción fue una transformación más heterogénea y ambigua en la que los procesos de ruina y destrucción fueron en sí mismos constitutivos del proyecto. En ese sentido, la cancelación emerge como una temporalidad más de esta infraestructura; una que, aunque particularmente interesante, no es el momento del fin o del fracaso. Más que

una excepcionalidad, desde esta perspectiva, la cancelación resulta en un acontecimiento que guarda mucho sentido con la naturaleza ambigua del proyecto en sí mismo, así como con la geografía resbaladiza y la compleja historia socioambiental de esta región.

Como sintéticamente lo ha planteado Gupta (2018) “las infraestructuras siempre están ya en camino de convertirse en ruinas”, este aeropuerto no fue la excepción. Con este capítulo pretendo cambiar la percepción acerca de que aquellas ruinas del NAICM fueron tal solo a partir de que se canceló el proyecto y los trabajos de construcción y mantenimiento pararon. Precisamente porque siempre estuvo en camino a convertirse en ruina, fue necesario un continuo y arduo trabajo de mantenimiento, tanto material como ideológico, para dar a esta infraestructura su apariencia de solidez y espectacularidad, para sostenerla en pie. Un trabajo que, para Gupta (2018), continúa inclusive después de concluida e inaugurada cualquier infraestructura.

Esto nos invita a repensar tanto a las ruinas como a las infraestructuras como meros objetos inertes, ya sean de un pasado glorioso o de un futuro glorioso por venir, y nos sugiere, más bien, pensarles como procesos con futuros abiertos. De tal manera, si las infraestructuras son procesos con presencia continua de decadencia y ruina, y esto quiere decir que no tienen como único destino un final feliz con su inauguración, o uno trágico con su cancelación. Podemos ver algo mucho más interesante: los procesos que generaron siguen generando y generarán esas ruinas inclusive aun luego de la cancelación de la obra. Es decir, las fuerzas de destrucción, disputa, fricciones, contradicciones y las implicaciones afectivas, políticas y ambientales que irradian de la vitalidad de las ruinas, tanto del lago como del aeropuerto.

Desde esta perspectiva, el conjunto de preguntas que pretendo atender en este capítulo está muy alejado de un interés por explicar por qué “falló” este megaproyecto. Me interesa, mejor dicho, hablar de los procesos socio ambientales y políticos, todos ellos heterogéneos, que dieron lugar a la emergencia de contra públicos que rebatieron el discurso hegemónico y posibilitaron la cancelación del NAICM. Además, quiero destacar otros procesos que no encuentran lugar en los habituales binarismos

dominación/resistencia a los que la argumentación política se refiere más comúnmente. Me refiero, por ejemplo, al confuso sentimiento experimentado en los pueblos a la orilla del lago de haber sido echados a un lado del progreso con la cancelación del NAICM, aun cuando éste nunca trajo tal situación sino, junto a sus promesas, todo lo contrario: destrucción y escombros.

5.1 Los contrapúblicos del aeropuerto

Si bien en capítulos previos describí la espacialidad y sociabilidad de las formas de destrucción que trajeron consigo los trabajos de construcción de la obra aeroportuaria. A continuación, me interesa explorar cómo las personas afectadas por esta destrucción intentaron reconstruirse, rehacer sus vidas, reavivar al lago. Los escombros abrieron nuevas posibilidades, principalmente un nuevo camino político.

Fueron muchos los casos de afectados y afectadas a lo largo de los poco más de cuatro años que duraron los trabajos de construcción del aeropuerto y en los que los agravios fueron diversificándose, traslapándose y resignificándose con el paso del tiempo. De esos agravios articulados emergería con más potencia un contradiscurso del nuevo aeropuerto que tomaría un giro particularmente ambiental; posibilitando así la emergencia de *contrapúblicos*¹³⁰(Fraser, 1990) que comenzaron a desafiar las justificaciones del NAICM como obra pública, así como los llamamientos que se hicieron a los públicos nacionales y locales como beneficiarios imaginarios de la nueva terminal aérea. Algunos de estos *contrapúblicos* pedían explícitamente la cancelación

¹³⁰Recupero este concepto de Nancy Fraser (1990), quien en una lectura crítica al concepto de “esfera pública” de Habermas, al cual considera un dispositivo burgués que ignoraría la variedad de modos de acceso a la vida pública, así como la multiplicidad de arenas públicas existentes, propone el concepto de “contrapúblicos subalternos”, esto es, “públicos” caracterizados por elaborar estilos alternativos de conducta política y normas propias de diálogo público (1990, p. 61). Para esta pensadora, si en la “esfera pública” propuesta por Habermas no se acepta la diversidad de públicos compitiendo entre sí, se bloquearía la posibilidad de constitución de democracias ampliadas. Habermas había sostenido que la aparición de públicos adicionales constituía, dentro de la historia del desarrollo de la esfera pública, un fenómeno tardío, signo de la fragmentación y declinación de esta. Fraser objeta esta afirmación, pues si se acepta el papel restrictivo de la esfera pública burguesa, entonces “los miembros de los grupos subordinados no tendrían arenas de deliberación para sus propias necesidades, objetivos y estrategias” (1990, p. 65). Por ello, en las sociedades estratificadas una pluralidad de públicos (en particular, los miembros de grupos sociales subordinados, como mujeres, trabajadores, negros, gays, etc.) en competencia mutua promovería mejor el ideal participativo. De tal manera, Fraser denomina “contrapúblicos subalternos” a las arenas discursivas donde los miembros de grupos sociales subordinados inventan y circulan contradiscursos (1990. p. 66).

de la obra y contribuiría así a colocar a este conflicto nuevamente en la mira a nivel nacional, en el marco de una coyuntura política importante para el país.

Como lo narré en el capítulo 2, la configuración de la oposición a la construcción de la nueva terminal área en Texcoco no emergió únicamente a partir del inicio de los trabajos de construcción en el año 2015. Estos contrapúblicos tienen su germen en el surgimiento del FPDT y la lucha de los pueblos costeros contra los decretos expropiatorios emitidos por el gobierno federal en el año 2001. En este sentido, el FPDT cobra un papel muy importante como articulador de las voces de los afectados y opositores en el nuevo empuje del proyecto casi doce años después, pero en circunstancias, frente a actores y con elementos y aspectos en juego diferentes.

A partir del año 2017 los habitantes afectados que habían comenzado a movilizarse aisladamente se fueron encontrando en los caminos de la búsqueda de información, reclamos y demandas; así comenzó a gestarse una incipiente interlocución que, si bien al principio, se produjo de manera reactiva, ante la urgencia de compartir información y pensar acciones conjuntas inmediatas; ésta también funciona como un proceso colectivo de acompañamiento, no solamente en el sentido político sino también emocional. La gente se buscó porque también necesitaban alentarse mutuamente, pues como he venido diciendo, las afectaciones del NAICM fueron procesos que trastocaron gradualmente la vida y la tranquilidad de las familias. Además de los impactos por las intervenciones en el territorio, quienes se opusieron o protestaron a los procesos destructivos estuvieron expuestos constantemente a la criminalización por parte de autoridades y de los mismos vecinos y familiares que apoyaban el proyecto aeroportuario.

Pero, si bien en primera instancia lo que se vio fueron meras reacciones, casi que instintivas a las irregularidades, la injusticia, las amenazas, la falta de información, la opacidad y la ilegalidad; los cada vez más frecuentes encuentros entre afectados fueron propiciando reflexiones colectivas más profundas y transversales que poco a poco fueron dando sentido y orden a una articulación más amplia.

En la eventual articulación de estos sujetos agraviados cumplió un papel primordial el FPDT, pues al ser reconocido no sólo como el principal actor opositor al NAICM sino como una organización solidaria con las luchas sociales de la región texcocana; muchos de los afectados desde el pie de monte, por la minería, hasta la costa, por el despojo de tierras; vieron inmediatamente en este actor político a un aliado y consejero. Fue así como el FPDT mantuvo sus acciones de resistencia convocando a los pueblos de la región afectados a marchas y encuentros. También emergieron o se consolidaron otros grupos de oposición, como la Coordinadora de Pueblos del Oriente del Valle de México¹³¹, donde participaban antiguos defensores de la tierra.

Bajo ese contexto se fue articulando una oposición regional que, si bien no era del todo orgánica, si compartía la importancia de mirar sus afectaciones más allá del polígono de construcción de la terminal área. Lo cual implicaba comenzar a hablar de un conflicto a nivel de la región, con implicaciones ambientales importantes, y finalmente, transformando así cuestiones particulares o familiares, en un tema de interés público. En ese orden de ideas, apelar a la trascendencia socio ambiental del conflicto para toda la metrópoli y no sólo para la región Texcoco u oriente de la ZMVM, se comenzó a perfilar como un potencial recurso para la suma de fuerza política.

Interpelar a la ciudad: la Plataforma Organizativa vs el Aeropuerto

La región en la que se estaba construyendo el NAICM y de la cual se abastecía de material, había sido durante mucho tiempo el lugar de la extracción del material con el que se ha construido la ciudad: lugar de tala y minería ilegal principalmente; y como lugar de depósito de los desechos de ésta, como he expuesto antes, los rellenos sanitarios legales e ilegales abundan. Asimismo, ha sido un lugar seriamente afectado por las transformaciones hidrológicas en función del crecimiento urbano. Sin embargo, fue solo cuando esta nueva gran infraestructura aeroportuaria centró la atención de las

¹³¹ Esta coordinadora se articuló bajo el mismo propósito: denunciar las afectaciones del NAICM en la región y pedir la cancelación del megaproyecto, aunque no estableció vínculos estrechos de colaboración con el FPDT en esta nueva faceta de su lucha, por diferencias políticas personales entre sus integrantes.

personas en esta región, que el público comenzó a notar las cicatrices en los bosques, el lago desecado, las aves buscando refugio, los campos de sembradío abandonados, y, además, las implicaciones de una economía informal que sostiene precariamente la vida en estos márgenes de la ciudad.

Para esta instancia del conflicto, la configuración del contrapúblico del NAICM se amplió no sólo en términos geográficos, sino también en cuanto a los perfiles, ámbitos y medios de incidencia de los sujetos que comenzaron a movilizarse en contra de la continuidad de la obra. Había una cada vez más amplia participación del sector académico y de otras organizaciones sociales, principalmente defensoras de derechos humanos, del movimiento urbano-popular y del estudiantil. El debate en torno a la legitimidad del proyecto fue ampliándose en la medida en que más actores intervenían. Por su parte, “especialistas” comprometidos ambientalmente enfatizaron lo estratégico de este lugar para la regulación hídrica de toda la cuenca, tanto para las inundaciones, como para la recarga de los acuíferos.

Por su parte, el movimiento encabezado por el FPDT, a través de las imágenes que por distintos medios alternativos de comunicación difundieron de los y las afectadas, comenzaron a alimentar un sentido de conexión entre los residentes de la metrópoli con este lugar distante y lo mostraron como parte de un territorio compartido por el cual todos los ciudadanos o residentes del Valle de México tenían alguna responsabilidad. Esto provocaría una suerte de solidaridad y empatía que eventualmente permitió que algunas personas se asumieran como parte de los agraviados por el megaproyecto, aunque se encontraran geográficamente distantes de él. Estos procesos se articularon bien en la convocatoria realizada por el FPDT para conformar, a mediados del 2018, la Plataforma Organizativa contra el Aeropuerto y la Aerotrópolis (la Plataforma en adelante), una iniciativa que agrupó a las resistencias

múltiples que iban emergiendo en la región y las vinculó con diversos actores sociales en el centro de la ciudad.¹³²

Lo anterior fue una reacción premeditada por parte del FPDT y sus aliados, de cara a las elecciones presidenciales que se realizarían en semanas próximas. Las que vislumbraban un importante reacomodo de fuerzas políticas en todo el país y dejaban ver la posibilidad de dar marcha atrás al megaproyecto aeroportuario. El candidato perfilado a ganar la presidencia, Andrés Manuel López Obrador, del partido MORENA, era un enemigo declarado del entonces mandatario del poder federal, Enrique Peña Nieto, principal impulsor del NAICM y quien había vencido en las elecciones previas a López Obrador. Además, ambos personajes pertenecían cada uno a partidos políticos antagonistas que, al menos en el discurso, se manejaban como de izquierda, en el caso de MORENA, e impulsores de las reformas neoliberales, en el caso del PRI.

En este contexto, durante su campaña electoral, López Obrador articuló discursos críticos cada vez más contundentes hacia el megaproyecto del nuevo aeropuerto a medida que se acercaban las elecciones, planteando a éste como la encarnación del sistema de corrupción que permeaba en el gobierno priista de esos días. Paralelamente, los actores en oposición, particularmente el FPDT, trabajó en reagruparse para crear un contrapeso importante en esa coyuntura.

En agosto del 2018, habiendo ganado las elecciones presidenciales, López Obrador hizo público que sometería a una consulta ciudadana a nivel nacional la continuidad del aeropuerto en Texcoco, como lo había manifestado en sus promesas de campaña. Esto provocó una intensa cruzada mediática a favor del NAICM, impulsada y financiada por grupos empresariales involucrados en el megaproyecto y que tenían

¹³² En julio de 2018, el FPDT convocó a encontrarse a toda persona o colectivo que quisiera sumarse a la lucha contra el NAICM y así conformar la Plataforma. A la primera reunión en las instalaciones de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, al sur de la ciudad, asistieron activistas, estudiantes, profesores e investigadores no sólo de la región de Texcoco sino de distintas partes de la metrópoli. Allí, además de exponer los múltiples despojos y afectaciones que estaban ocurriendo al norte y oriente de la cuenca a raíz de los trabajos del NAICM, se conformaron comisiones de trabajo para documentar y difundir estos impactos. A este proceso organizativo se sumaron viejos aliados del FPDT: sindicatos de trabajadores, colectivos estudiantiles, asociaciones civiles defensoras de derechos humanos, movimientos urbano-populares, movimientos en defensa del territorio, académicos a nombre personal, entre otros.

como aliados a gran parte de los medios de comunicación masiva y comercial en televisión, radio y prensa.

Ante este panorama y después de varias movilizaciones impulsadas desde la Plataforma, pero que no lograban aglutinar masivamente fuerza social; la reflexión colectiva de la resistencia organizada tuvo claro que, por cómo se iba desarrollando el conflicto, la disputa tendría que trasladarse al terreno de la opinión pública más allá de la región texcocana y de la zona metropolitana. De tal manera, aprovecharon algunos espacios de articulación con el mismo partido MORENA y otros actores sociales y políticos que contribuyeron a afianzar su posicionamiento en contra de la continuidad del proyecto aeroportuario entre un público más amplio. Por otro lado, al no tener el acceso a los tradicionales medios de comunicación, habría que pelear por los espacios en ellos y a la vez insistir por la vía de otros canales de comunicación, de tal forma que las redes sociales como *Facebook*, *Twitter* e *Instagram* jugaron un papel determinante.

El Lago contra un aeropuerto

En septiembre de 2018 la Plataforma lanzó la campaña *Yo Prefiero el Lago*, una estrategia mediática para difundir las afectaciones sociales y ambientales concretas que el NAICM ya estaba ocasionando y aquellas que se vislumbraban con su futura puesta en marcha. Con datos concisos y basados principalmente en un par de estudios críticos del proyecto que organizaciones civiles habían realizado sobre sus finanzas y sus impactos ambientales, la campaña tuvo el objetivo de rebatir los argumentos técnicos, ingenieriles y economicistas de quienes, de la mano de un discurso modernizador y desarrollista, favorecían el NAICM en medios de comunicación masiva, al grado de reducir el futuro de todo el país a la disyuntiva aeroportuaria sobre su continuidad. Esta narrativa defensora del NAICM propugnó, en pocas palabras, que la cancelación de la obra conduciría a la ruina al país entero, mientras que la Plataforma se apoyaba en un discurso que apelaba a la cancelación como un acto en defensa de la vida.

Los argumentos en contra del NAICM tuvieron como principal plataforma de difusión las redes digitales a través del *hashtag* #YoPrefieroElLago, acompañado de materiales audiovisuales donde colaboraron artistas, activistas, estudiantes, investigadores y diseñadores de forma autogestiva. En pocos días el *hashtag* se convirtió en *trendtopic* durante casi un mes consecutivo, pero esto también confluyó con acciones concretas como foros, encuentros, reuniones, asambleas, consultas, diálogos, debates y proyecciones audiovisuales que se realizaron en plazas públicas, espacios universitarios, foros vecinales, espacios comunitarios u organizativos; todo ello principalmente en el centro de la Ciudad de México.

No obstante, la necesidad de romper con la centralización de la información y el debate fue una preocupación constante de aquellos que eran habitantes de la región Texcocana y que estaban comprometidos con la Plataforma. Estos insistían en la urgencia de reunir más fuerza social de base en las comunidades de la región, donde, como he insistido, imperaban las fantasías y promesas del futuro aeropuerto. Sin embargo, poco trabajo se hizo al respecto. No sólo hubo una centralización de los espacios donde se llevaban a cabo las reuniones de la Plataforma. Además, entre los participantes de las movilizaciones organizadas por ésta, ya fuera como espectadores u organizadores, predominó la población del centro neurálgico de la ciudad, específicamente jóvenes activistas y/o universitarios.

Si bien la composición de las movilizaciones a lo largo del conflicto sobre el NAICM desde el año 2001 ha reflejado un carácter heterogéneo y multisectorial, la estrategia mediática utilizada durante la campaña *Yo prefiero el lago*, sí tuvo una mayor y marcada presencia de las clases medias y de sectores profesionales, mientras que la participación de los habitantes de la región Texcoco y de los sectores populares, campesinos o indígenas, fue mínima. A excepción de un reducido grupo de pobladores, principalmente aquellos afectados por la actividad minera, fue patente la falta de pobladores de la región texcocana que articularan públicamente discursos de oposición en los espacios de debate que se estaban gestando en la ciudad.

En cambio, la Plataforma tuvo como estrategia lograr la adhesión y participación directa de investigadores que pudieran hablar públicamente con relación a los impactos técnicos, sociales, culturales y ambientales del NAICM para construir un saber experto, a fin de confrontar con el discurso dominante a favor del megaproyecto (Richard, 2021). El papel de los “aliados expertos” fue estratégico para legitimar la oposición al NAICM, pues al parecer, la voz de los afectados no tenía el mismo alcance entre la opinión pública; los espacios comunicativos masivos como la radio y la televisión dieron más cabida a este tipo de voces, mientras que las de los habitantes afectados no tuvieron tanta apertura en esos medios. De ahí que la campaña en redes trató de compensar esto, mostrando en su contenido los testimonios directos de los habitantes de los pueblos afectados.

5.2 La consulta

A pesar de que la consulta en donde se preguntó a la población sobre la continuidad del proyecto del NAICM en Texcoco recibió duras críticas desde que fue anunciada y su base legal fue cuestionada, sobre todo por ser un proceso no vinculante en términos jurídicos, ésta terminó por llevarse a cabo del 25 al 29 de octubre de 2018. Se instalaron un total de mil 73 mesas de votación en 538 municipios de las 32 entidades de la República mexicana. La participación en dicha consulta consistía en asistir a alguna de estas urnas, mostrar la credencial de elector y una vez corroborada la vigencia de ésta y que previamente no se hubiera emitido el voto, los voluntarios en cada mesa entregaban una boleta en donde había que marcar una de las dos opciones de respuesta a la siguiente pregunta:

Dada la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, *¿cuál opción piensa usted que sea mejor para el país?*

1.- Reacondicionar el actual aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca, y construir dos pistas en la Base Aérea de Santa Lucía.

2.- Continuar con la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco y dejar de usar la actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

La consulta generó numerosos debates acerca de su representatividad. Uno de ellos giró en torno a la selección cuidadosa y premeditada que llevó a cabo el comité organizador de los lugares donde se instalarían las mesas de consulta. Según este

comité, el criterio de selección radicó en los municipios en los que habitaban la mayor cantidad de mexicanos. Sin embargo, posteriormente, análisis críticos a la consulta señalaron que los lugares seleccionados coincidieron más que con dicho criterio, con aquellos municipios donde MORENA tenía una gran fuerza electoral, comprobada recientemente en las pasadas elecciones y que además correspondían a poblaciones de niveles socioeconómicos bajos. En cambio, se decía, dejaron fuera aquellos lugares en donde MORENA no tenía electorado y donde en términos socioeconómicos sus poblaciones coincidían con niveles más altos.

Este tipo de análisis remarcaban la cuestión de la clase social y la profunda desigualdad social de México como una determinante acerca de quién podría ser público o contrapúblico de una infraestructura moderna como el NAICM (Garrido, 2018). Asumiendo muchas veces de manera simplista y a veces hasta elitista, que los pobres estarían en contra de la continuidad del proyecto en Texcoco, mientras que los ricos lo apoyarían. No obstante, en las poblaciones vecinas al NAICM, donde se instalaron dos mesas de consulta, una en el centro del municipio de Texcoco y otra en el de Atenco, ambos municipios con marcada preferencia electoral por MORENA y con condiciones socioeconómicas precarias, la postura frente a la obra aeroportuaria no era así de clara como lo planteaban estos análisis. El debate acerca de la representatividad de la consulta y la legitimidad del NAICM era mucho más confuso. Los posicionamientos respondían más que a la clase social o preferencia electoral, a las formas específicas en que familias, personas y organizaciones se vincularon al proyecto -en el presente o mediante sus promesas-, así como a las formas en que se vieron excluidas o afectadas por éste.

La marcha del “Sí al aeropuerto”

Días previos al inicio de la consulta, los actores locales más comprometidos con el NAICM convocaron para el día 26 de octubre del 2018 a una marcha que nombraron del “Sí al aeropuerto”, la cual cruzaría los pueblos de la Costa Chica, desde San Cristóbal Nexquipayac, y arribaría al palacio municipal de Atenco, donde precisamente se había instalado una mesa de consulta.

Esta marcha, que guardaba más parecido con una caravana que a una clásica movilización social, convocó alrededor de 150 personas. Todas ellas procuraron acudir vestidas de blanco y portaban globos del mismo color que fueron entregados al inicio por los organizadores. Estos globos tenían impresa la leyenda “Sí al Aeropuerto”, junto a la imagen de un avión despegando. Con estos mismos globos estaban decorados la decena de autos que acompañaba el contingente, emitiendo sonidos de apoyo con sus cláxones. La marcha anduvo hacía su punto de destino junto a una camioneta equipada con altavoces, los cuales emitían música “estilo electrónico” a gran volumen y de vez en cuando la siguiente consigna de apoyo al aeropuerto: “Queremos el progreso de Atenco, sí al aeropuerto”.

Este acontecimiento atrajo a algunos medios de comunicación de la región. Estuvo escoltada por la policía municipal de Atenco y a la cabeza marchó el presidente de esta demarcación: Andrés Ruiz Méndez, el líder priista de la región del que he hablado en capítulos previos. Le acompañaban algunos otros funcionarios de su gobierno, parientes, “compadres” (personas allegadas) y autoridades de los ejidos de San Cristóbal Nexquipayac, San Salvador Atenco y Santa Isabel Ixtapan, donde se negociaron la mayor parte de tierras para el proyecto aeroportuario. Esta comitiva se turnaba para sostener la lona que guiaba al contingente y que manifestaba claramente el objetivo de la marcha: “Orgullosamente *atenquense* hoy decido. Sí al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Atenco”.

Estos políticos locales estaban decididos a defender a toda costa el proyecto del cual venían beneficiándose desde al menos 12 años atrás. Reclamaban que aquellos que ya disfrutaban de los beneficios de la vida urbana y moderna en otras partes del país, no los privaran de las infraestructuras que eran tan necesarias para los planes locales de desarrollo económico y político de su región. Aunque, en el fondo, se referían a sus propios planes de negocios, proyectos políticos y finanzas personales. Así, apelaron a su condición de “nativos” y “residentes” del municipio para legitimar su exigencia sobre la continuidad del NAICM en Texcoco. Paradójicamente, al igual que la señora de la

que hablé antes, defendían que nadie mejor que los mismos habitantes de la región podían estar en capacidad de decidir lo que les convenía para su territorio.

Luego de la fuerza política que habían logrado sumar, con base en aprovechar las circunstancias económicas de los sujetos mil usos de la región, forjando relaciones clientelares; estos actores locales suponían que, si la decisión se tomaba considerando únicamente la opinión de los habitantes del municipio de Atenco, el proyecto aeroportuario continuaría. Sin embargo, en esa instancia del conflicto, muchos de estos personajes se habían ganado la enemistad de muchos de los pobladores que antes los apoyaron, esperando beneficiarse económicamente, pero que hasta la fecha no habían recibido todo lo que esperaban o simplemente nada.

Esta especie de desencantamiento se dio en un contexto donde aumentaban los rumores sobre las cantidades de dinero y bienes que estos actores locales acumularon a través de la venta de tierras y de otros recursos económicos que fueron “bajados”, por motivo del NAICM, desde el gobierno federal. Asimismo, comenzaban a develarse en los medios de comunicación, los millonarios fraudes que rodeaban los contratos del NAICM e implicaban a la elite empresarial y política nacional. Junto al reconocimiento de primera mano de estos pobladores acerca de que la obra se enfrentaba al reto de la blandura del jaboncillo, todo esto propició que muchos de los que habían apoyado al NAICM comenzarán a sentirse defraudados, tanto por sus impulsores locales como por el futuro prometedor que anunciaba el aeropuerto. La principal manifestación de ellos se hizo patente en los resultados de las elecciones municipales que ocurrieron en julio de 2018, en donde el partido MORENA desplazó al PRI en el gobierno municipal; partido que había mantenido históricamente el poder de esa demarcación.¹³³

El hartazgo, la decepción y la ansiedad se mezclaban de formas confusas con la esperanza y las promesas del NAICM entre los habitantes de estos pueblos durante

¹³³ A excepción del periodo 2006-2009 en el que el Partido Revolucionario Democrático venció al PRI en la coyuntura de la represión de mayo de 2006, en la que los gobiernos en turno que dieron las órdenes de ataque y detención fueron de filiación priista.

los días de la consulta. La polarización en torno al proyecto aeroportuario se intensificaba de una forma muy particular: a través del “silencio” y una supuesta medida que, sin embargo, hablaba a gritos de una gran incertidumbre. La propia decisión de eludir el tema, de hablar de ello “acá entre nos” para evitar confrontaciones, creaba en sí mismo un ambiente muy tenso. De tal forma, a su paso por los pueblos, la marcha “del Sí al aeropuerto” fue recibida tanto entre “mentadas de madre” y rumores que la desprestigiaban, como por sonidos de cláxones, aplausos y brazos que eran alzados a manera de vitoreo y apoyo.

Así el contingente llegó a la plaza central de San Salvador Atenco en medio de lo que parecía una tarde de fin de semana animada por un ambiente familiar. El contingente llegó abruptamente para *articular* el discurso hegemónico sobre el progreso que traería el NAICM, justo frente a la mesa de consulta, lo cual resultó para algunos de los que estaban ahí, sumamente impertinente e inclusive violento. En la memoria de la mayor parte de la población, la plaza de San Salvador Atenco anteriormente ya había sido sitiada por la misma persona que en ese momento lideraba aquella marcha.¹³⁴ Aquella escena, entonces, reavivó la memoria de la represión y la persecución política que le continuó; hubo miedo entre quienes ahí estaban aquella tarde.

Además, aquel día, la sensación de acecho se experimentó más intensamente con la llegada casi simultánea de al menos cinco camionetas con el logotipo del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, de las que descendieron decenas de trabajadores de las obras del NAICM, portando uniformes que hacían referencia al proyecto aeroportuario y quienes se dispusieron a formarse frente a la mesa de consulta para emitir su voto. Ante esa serie de hechos, la gente que se encontraba en la plaza central intercambiaba miradas a la distancia, murmuraba entre sí, algunos se retiraron de inmediato. Excepto por algunas personas que ya me conocían y que encontré allí mismo, observando lo que ocurría, quienes no me conocían me miraban

¹³⁴ Como antes he mencionado, la gente de estos pueblos sospecha que el entonces presidente municipal participó activamente en la represión del año 2006, “delatando” la ubicación de las casas de los miembros del movimiento.

con recelo, no quisieron hablar conmigo ni siquiera para intercambiar una simple opinión. La única persona que lo hizo fue una mujer de mayor edad que tomó la iniciativa, contándome sobre la represión del 2006 y su conexión con aquella escena que presenciábamos, pero al poco tiempo interrumpió nuestra conversación, preguntándome abruptamente “¿De qué lado estás?” y al mostrarme titubeante se paró y se alejó sin decir más.

Otra mujer que estaba frente a mí murmuraba reclamos en contra de quienes encabezaban la marcha, los que en ese momento estaban siendo entrevistados por algunos cuantos reporteros a la entrada del palacio municipal y reiteradamente pronunciaban las palabras “progreso”, “empleo” y “desarrollo” en sus respuestas sobre la opinión acerca de la terminal aérea. Como me sucedió a mí, fue quizá el gesto de indignación y la actitud desafiante de esta mujer la que llamó la atención de una joven reportera. Ésta le preguntó a la señora, de aproximadamente 60 años, que si podía compartirle su opinión al respecto de la consulta. Sumamente molesta y con un tono de voz elevado, contestó que no quería hablar. “No quiero problemas”, dijo para inmediatamente soltar en llanto y aclarar que no quería problemas porque “esa gente es mala” y porque “ese señor”, en alusión al presidente municipal, se había aprovechado de todos los pobladores, “nos ha robado y humillado” denunció.

Por otro lado, aquella era una escena confusa para la población. Desde que el NAICM había comenzado a merodear la región en el año 2001, esta plaza comenzaría a presenciar de manera más frecuente este tipo de movilizaciones: marchas, asambleas, mítines, campamentos, pero organizadas por parte del FPDT, el principal actor opositor al NAICM. Los partidarios del megaproyecto nunca habían marchado con el objetivo de ganar empatía y solidaridad, sus métodos habían sido otros: más opacos y autoritarios. Esta marcha no fue la única manera a la que los promotores locales del aeropuerto recurrieron para incidir en la opinión pública de los pobladores. En los mismos días se supo que algunos directivos de las escuelas públicas de Atenco condicionaron al personal docente y estudiantes para manifestarse a favor del NAICM en sus ceremonias cívicas. Inclusive, el mismo ayuntamiento municipal organizó un

evento en donde niños y niñas de una escuela primaria marcharon portando sus uniformes, los mismos globos blancos con la leyenda “Sí al aeropuerto” y lanzaron consignas del mismo tipo animados por el personal educativo.

Aunque la historia de los proyectos de construcción de megaproyectos como el NAICM puede enmarcarse como el resultado de la negociación y la colaboración del estado y del mercado a nivel internacional, las posiciones de estos pobladores muestran que la historia de estos también es, desde una perspectiva local, el resultado de batallas políticas reñidas y difusas. La gente había comprometido al estado, su memoria colectiva, sus proyectos de vida y proyectos políticos; habían hecho campaña por sus derechos a la integración aludiendo, con resultados contradictorios, a su legitimidad como “habitantes” o “nativos” de la región.

El último día de la consulta los resultados legitimaron la decisión del presidente electo sobre cancelar la construcción del aeropuerto en Texcoco y trasladarlo a la base aérea militar de Santa Lucía, al norte de la metrópoli, en el municipio de Tecámac. Contrario a las expectativas de los impulsores del “Sí al aeropuerto”, los resultados dados por el comité organizador de la consulta mostraron que, en la única casilla instalada en el municipio de Atenco, el 62% de los participantes votó por la cancelación de la obra, mientras que, en la casilla instalada en el centro del municipio de Texcoco, la votación fue en favor de la continuidad del proyecto.

5.3 La cancelación: sus efectos y paradojas

Domínguez (2015) ha señalado para el caso del movimiento social de Atenco y el logro de la cancelación de los decretos expropiatorios en 2002, que éste contribuyó a democratizar la arena de la política pública vinculada a la construcción de infraestructuras de gran escala. Por su parte, Richard (2021) percibe en cuanto a este mismo proceso, pero en los años más recientes, que éste, junto a otros procesos de movilización en la megalópolis, han contribuido a configurar una “ciudadanía ambiental” que ha ido consiguiendo logros políticos.

Definitivamente, la campaña Yo prefiero el lago, así como la cancelación del NAICM dejaron aprendizajes colectivos significativos.¹³⁵ Sin embargo, hay efectos de esta larga lucha de “David contra Goliat” de los que los análisis centrados únicamente en los actores políticos movilizados o sólo en las políticas públicas, no dan cuenta. Estos efectos responden más que a certezas, a ambigüedades; y transmiten más que una sensación de victoria (de la lucha social) o de haber avanzado (en la democratización), una sensación de pérdida y retroceso.

Cuando partimos de una mirada más profunda y matizada del conflicto, prestando atención más allá de los actores sociales que se posicionaron públicamente como sus opositores y en cambio se considera seriamente a la población local que no fue protagónica en esta historia de disputa –ni como colaboradora u opositora al proyecto; estos efectos ambivalentes emergen para complicar el análisis.

Las paradojas de la preferencia por el lago

Líneas arriba sugerí que la resistencia al NAICM dio un giro ambientalista en el que se aprovechó la productividad política del agua, así como la de la crisis ambiental de la ZMVM. Ese marco contestatario tuvo una importante capacidad movilizadora al instalar nuevos temas, lenguajes y consignas, al menos en la opinión pública en torno al NAICM, contribuyendo de manera significativa, aunque no determinante, a la coyuntura política que posibilitó su cancelación. De tal forma, este contra discurso del megaproyecto aeroportuario vino a rebasar el debate sobre el bien público de la obra de infraestructura, para reconducirlo hacía la disputa en torno a *qué es eso que se considera “naturaleza” o “ambiental”, en qué radica su valor y cuál es su importancia para el contexto de la ciudad.* Sin embargo, el reconocimiento de las formas mutuas en que se produce la ciudad y lo natural quedó oculto bajo las disyuntivas ciudad/naturaleza, rural/urbano, artificial/natural, lago/aeropuerto que alimentaron el

¹³⁵ Por ejemplo, sobre el proceso organizativo mismo y su trasladado a las redes sociales digitales. Todo ello deja rastro a manera de nuevas subjetividades políticas. Cuando subrayo el giro ambiental que marcadamente tomó el contra discurso del NAICM en estos últimos años, insisto en la relevancia y novedad de sus argumentos para hacer grietas en el discurso hegemónico que legitima generalmente a este tipo de megaproyectos.

debate en torno a la continuidad del megaproyecto, mermando así el potencial crítico y transformador de esta coyuntura.

Con el argumento de defender un espacio natural y ambientalmente valioso que estaba siendo atentado por la construcción del NAICM, los colaboradores de la campaña *Yo Prefiero el Lago* mostraban en redes sociales imágenes del paisaje y la biodiversidad del Lago Nabor Carrillo, y de otras lagunas y humedales que fueron diseñados y construidos en la segunda mitad del siglo pasado como parte del programa de recuperación ecológica de la zona. Mientras tanto, los defensores del NAICM lanzaban cuestionamientos acerca de la artificialidad de aquel ambiente lacustre y acusaban un esfuerzo inútil por reanimar un cuerpo de agua extinto desde hacía décadas atrás. No obstante, en el fondo, ambos posicionamientos compartían más de lo que pensaban contradecirse, pues basaban sus argumentos bajo la misma disyuntiva que escinde a los ambientes “naturales” de los ya “contaminados” o “intervenidos” por el hombre. En ese sentido, la disputa se centró en argumentar a favor o en contra de qué tan “natural” o “auténtico” era el Lago de Texcoco.

Para los defensores de la campaña era claro que “el lago” era un entorno natural con valor ambiental y cultural excepcional. Sin embargo, eso los colocaba en una contradicción, pues fue difícil sostener este argumento en la medida en que las mismas condiciones ecológicas de la región daban cuenta de, por ejemplo: aguas contaminadas, suelos erosionados, disminución de la biodiversidad, entre otros. Y en el mismo sentido, en términos culturales, las referencias a las identidades fuertemente asociadas al lago mostraban una idealización alejada de la realidad de muchos de los pobladores actuales de este territorio, pues como he venido mostrando en varias partes de esta tesis, hay formas muy heterogéneas y contradictorias en que los sujetos de esta orilla se vinculan con su territorio. Así, la reconstrucción discursiva del lago como una “naturaleza” excepcional anclaba a este entorno en un pasado estancado en términos de su paisaje lacustre, rural, natural, pero también anclaba a los sujetos que lo habitan, que ya no son más esos laguneros o campesinos de todavía finales del

siglo pasado. Hoy hay nuevas expectativas, valorizaciones, identidades y necesidades forjadas.

En ese sentido, los activistas ambientales se enfrentaban a la recurrente crítica que les consideraba luchadores de la justicia ambiental en detrimento de la social, o en palabras que uso un funcionario del municipio de Texcoco en una entrevista que le realicé, se les acusaba de preferir a los patos que a los pobres. De ahí que varios de estos activistas se esforzaban continuamente en señalar que, si bien estaban contra la destrucción ambiental, no estaban en contra del desarrollo. Como han planteado Harvey y Knox (2015), estos actores se enfrentaban pues, al desafío de cómo reclamar la continuación de unas relaciones socio naturales ahistóricas que parecen oponerse a la realización de futuros progresivos en los cuales, de hecho, estaban de acuerdo. Es decir, se debatían entre el compromiso con la naturaleza o con el desarrollo, entre un pasado idealizado o el progreso prometido.

Por su parte, los argumentos de los defensores del NAICM también eran ambivalentes. Al mismo tiempo que objetaban la idea de la existencia del lago, la ingeniería del NAICM se enfrentaba a la materialidad resbaladiza y fangosa del jaboncillo. Desde su inicio la obra dependió de un complejo sistema de drenaje para evitar la inundación del polígono. Los discursos que ensalzaban a “la ingeniera mexicana” ostentaban una especie de “domesticación” o “dominación” de aquellos restos del lago. Para proyectar espectacularmente el NAICM se hablaba de la destreza de la técnica para construir un entorno artificial que superaría las condiciones casi “salvajes” en las que se encontraba aquel espacio, incluyendo sus habitantes. Estos últimos, recordemos, eran referidos en el discurso desarrollista del NAICM, como una población atrasada a la que se le llevaría progreso. Había aquí también un anclaje de este territorio y su población a un pasado que en este caso había que superar, esta ambivalencia era funcional para legitimar el proyecto. No obstante, esa situación “natural” se negaba cuando era contraproducente.

5.4 A la orilla del progreso

Si bien la cancelación del NAICM abrió la posibilidad de pensar otros futuros distintos, no trajo consigo el antídoto a la incertidumbre sobre qué tipo de futuro es el que le espera o el que tendría que forjarse ahí. El escenario es más complicado que pensar a la cancelación como una victoria para la oposición; como la solución a los problemas socio ambientales de los pueblos a la orilla del lago; o inclusive como una derrota del capital privado y el Estado, pues no solo los contratos y bonos del NAICM se saldaron con deuda pública a los inversionistas, sino que el gobierno en turno apuntaló y legitimó el inicio de su mandato con base en esta paradigmática cancelación. Así que, aunque el proyecto no se concluyó en términos materiales, sí que hubo acumulación de poder y capital en estos años, y, por otro lado, la obra cumplió en términos ideológicos alimentando las promesas de progreso en la región. Si como he venido apuntando a lo largo de los capítulos previos, la obra afectó de maneras diferenciadas a distintas poblaciones y actores, la pregunta que emerge es cómo asumieron concretamente este “cambio de planes” la mayoría de los pobladores de los pueblos costeros. Me refiero a quienes no hicieron parte activa de este proceso de politización del NAICM y su contra discurso.

Durante los meses posteriores a la cancelación del NAICM, había sentimientos de satisfacción y júbilo entre quienes militaban en el FPDT, sus simpatizantes y aliados en la ciudad. También, quienes habían estado siendo afectados por los trabajos de acarreo y extracción de materiales pétreos, decían sentirse ahora más tranquilos, aunque algunos de ellos también algo preocupados por su futuro. Con la Consulta algunas personas ganaron tranquilidad, prestigio, satisfacción. No obstante, también había una abrumadora sensación de pérdida y preocupación.

Había desesperación entre las familias que ya habían prosperado económicamente con la llegada de los nuevos nichos de mercado y otras de las oportunidades para acumular dinero que había propiciado el NAICM. Leer la cancelación como decadencia era común entre quienes se quedaron esperando que el proyecto mejorara sus vidas, ya fuera con un trabajo, con la llegada de más clientes en las tiendas que recién habían

establecido; con la llegada de trabajadores que rentaran las habitaciones que habían adaptado para ello; o, como las autoridades locales me hicieron saber, con “la entrega de más apoyos [del estado] para desarrollar estos pueblos”. En este sentido, un funcionario municipal me comentó dos meses después de conocer los resultados de la consulta: “ahora ya nos hicieron a un lado”.

La idea de haber sido *echados a un lado* se refería al camino hacia el progreso, del cual tenían la sensación de que habían sido descartados con la cancelación del NAICM. Dado que la historia de estos pueblos se ha narrado durante tanto tiempo en términos de progresiones lineales y teleologías optimistas, fue difícil ver la cancelación como algo más que un retroceso: “la historia, por así decirlo, corriendo al revés” (Ferguson, 1997: 13). No obstante, entre quienes asumieron a ésta con frustración y desesperación, o como un símbolo de decadencia, había una heterogeneidad de sujetos. Los caciques locales que estaban perdiendo un negocio de millones, se sentían tan frustrados como las brigadistas ambientales que perdieron su ingreso de mil pesos semanales en el PET y la esperanza de, posteriormente, ocupar algún lugar entre los trabajadores de limpieza del NAICM. Cuantitativamente, la pena alrededor de esta pérdida era sumamente distinta entre estos sujetos, pero compartían algo que llamó sumamente mi atención: la apreciación acerca de que junto a los recursos monetarios que ciertamente propició el NAICM, se había perdido también el sentido de expectativa legítima que había venido con él: un cierto espíritu de esperanza, de optimismo, de respeto por una misma y por la región, que había inundado a Texcoco durante los últimos años.

Mas este espíritu de decadencia no sólo fue asumido así para la región de Texcoco, sino para al país entero. Durante los meses posteriores a la consulta esta sensación de pérdida irrecuperable de prestigio era enfatizada también en los discursos de la elite empresarial y política que fue promotora del NAICM, quienes buscaron por todos los medios de comunicación difundir la sensación de que, como nación, había una degradación en “la clasificación mundial de las cosas” (Ferguson, 1999) a partir de la cancelación.

La coyuntura de la consulta y su posterior resultado agudizaron la polarización política del país que se venía dando desde las últimas elecciones presidenciales, en donde el candidato de un partido que se asumía de izquierda y manifestaba la intención de “gobernar para los pobres”, había desplazado a un gobierno abiertamente neoliberal. Ello se reflejó en la campaña de comentarios clasistas que se vertieron en redes sociales digitales alrededor de la opinión pública sobre la cancelación. Muchos quienes pertenecían a las clases altas, medias y otros más con aspiración a pertenecer a éstas, vieron en la cancelación del NAICM una afronta contra su derecho a vivir en un país moderno. Su indignación fue tal que, inclusive, organizaron una marcha contra la cancelación del nuevo aeropuerto en Texcoco en el centro de la Ciudad de México. Convocada por grupos de derecha, desesperados reclamaban que dicha decisión fuera el punto de quiebre para comenzar el “retroceso” del crecimiento y la modernización del país.

Sin embargo, llamaba más mi atención que esta sensación de pérdida era igualmente notoria entre los sujetos mil usos de los pueblos a la orilla del lago; inclusive entre quienes no habían acumulado bienes o dinero a partir de la llegada del megaproyecto y aun así sentían que habían sido degradados. Dicho sentimiento, compartido indiferentemente por distintos sujetos y clases sociales, no respondía a lo material en sí mismo, es decir, a los efectos tangibles del megaproyecto en la vida de las personas, sino a su espectacularidad, la ideología que éste proyectó y las subjetividades que impregnó. Los signos y símbolos de la modernidad al alcance de algunos pobladores durante unos breves años habían sido arrancados abruptamente con la decisión de cancelar el aeropuerto. Aquellas nuevas, grandes y exuberantes casas, las camionetas último modelo, las calles pavimentadas, los nuevos auditorios comunales, los nuevos parques industriales y, en general, la promesa de poder acceder a cosas de "primera clase" ya no eran algo que esperar en un futuro anticipado, sino algo que recordar de un pasado prometedor que entonces se había ido.

Pero igual o más sorprendente fue la sensación generalizada entre los pobladores de la orilla del lago de que éste no sería un declive duradero, sino sólo era un parche

temporal de tiempos difíciles. Como lo expresó esperanzado una de las autoridades locales: “ahora sí que nos frenaron todo, todo quedó parado de avance [...] pero vamos a sobresalir, más lento, con más trabajo, pero vamos a avanzar”. La mitología de la modernización seguía pesando mucho aquí, aun pese a tantas pausas y reveses. De tal manera, el aeropuerto, como proyecto de infraestructura ideológico y no sólo técnico, cumplió su papel: forjar expectativas, sueños que alimentan el mito de que algún día se tendrá una vida mejor.

A pesar de ello, es difícil afirmar que estos pobladores sientan que fueron engañados deliberadamente. Aunque las transformaciones históricas de la región han tenido como base la narrativa lineal, teleológica y optimista del progreso; luego de los intentos de modernización que precedieron al NAICM, los sujetos mil usos saben, más que nadie, que los tiempos de destrucción, reparación, suspensión, declive, son parte del camino hacia la vida moderna, del ciclo mismo del “tiempo infraestructural” (Gupta, 2018); y en ese sentido, que las promesas del progreso son eso, promesas. Como Ferguson (1994) ha señalado retomando a Lyotard (1984), si la condición posmoderna se caracteriza fundamentalmente por una incredulidad hacia las meta narrativas, entonces los pobladores de la orilla del lago se han vuelto cada vez más posmodernos.

Me he empeñado en mostrar aquí el carácter desconcertante de las prácticas sociales que aparecieron en el curso de mi trabajo de campo etnográfico luego de la cancelación, para señalar cómo estos efectos de la infraestructura nos colocan fuera de los habituales binarismos de dominación / resistencia a los que la argumentación política se refiere más comúnmente. Lo que me encontré de manera generalizada fue una respuesta muy diferente a la de los sujetos que participaron enérgicamente en las movilizaciones contra el discurso espectacularizado y racionalizado del NAICM, principalmente activistas ambientales. Al mismo tiempo, era una respuesta diferente a la que hubiera esperado luego de haber atestiguado los llamamientos al sentimiento público de la obra y las formas en que los sujetos mil usos fueron interpelados por sus promesas. Más bien, estos fueron momentos de vacilación, pero que dejaron ver la aparición de un tercer espacio, una posición alternativa confusa de leer que está fuera

de los términos de discusión sobre los que se plantean clásicamente los campos de fuerza políticos, muy cercano a lo que Harvey y Knox (2015:126-127) han nombrado “públicos imposibles”. Un modo de actuar que se basa en una práctica de aparente desinterés o rechazo, pero que no es una declaración de rechazo per se, ni tampoco una de voluntad (ni la suya ni la impuesta por otro), sino una declaración de potencialidad: la posibilidad de un compromiso futuro se deja abierta como potencial.

Esta declaración de potencialidad en nuestro caso es un espacio de escepticismo cínico que ha reemplazado a una fe genuina en el progreso, dado que éste ha operado más como una fantasía de la que eventualmente pueden beneficiarse, que como un hecho cristalizado. Como lo he venido sugiriendo, lo que ha recibido la población y lo que vemos en sus paisajes, son dosificaciones de progreso, principalmente en forma de concreto, que gestionan la espera de los tiempos mejores. Paradójicamente, aquí *el progreso realmente existente* cobra más sentido en las cualidades del jaboncillo que del cemento, por lo escurridizo, por lo incierto que el jaboncillo es y por su cualidad amorfa, pues nadie sabe exactamente cuándo ni que forma tomará.

Dadas las contradicciones y ambigüedades que enfrentan las vidas a la orilla del lago mientras trabajaban al mismo tiempo para encontrar una forma de articularse al NIACM como una vía para subirse a la nave del progreso; es comprensible que existan otras formas de involucrarse en este proceso que fueron y continuaran más allá de la voluntad o el rechazo, e inclusive de los discursos racionales. Más que declaraciones explícitas basadas en un discurso coherente, lo que vemos son formas de implicarse que hacen referencia a *estructuras de sentimiento* (Williams, 2001) confusas y caprichosas como el sentirse “echados a un lado” “descartados”, “desanimados” pero al mismo tiempo “esperanzados”; mantienen abierta la cuestión de cómo articularse en los próximos planes con relación al progreso.

Por otro lado, que estas respuestas tengan el efecto de producir una ambigüedad en cuanto a los intereses a los que sirven, tal vez no sea sorprendente cuando consideramos sus acciones como una forma de relación mimética con un sistema económico y político cuyo método de funcionamiento se experimenta como igualmente

opaco, confuso y ambivalente. Tanto el NAICM como otros proyectos previos de infraestructura que han aterrizado en la región se han caracterizado por relaciones complejas y a menudo opacas entre las corporaciones, el Estado y el capital financiero internacional. Habría que transitar entonces de la pregunta por explicar la capacidad que tienen los sujetos para participar a la que interroga por qué condiciones determinan las acciones de los sujetos y así considerar la forma en que los sujetos que confusamente se sienten *echados a un lado del progreso*, están negociando una forma particular de compromiso con las anomalías inherentes en la aparición de infraestructuras en sus vidas que también han sido vacilantes.

Es así como, tanto los eufóricos como los molestos por la cancelación, aún pese a sus diferencias intrínsecas, compartían una sensación de incertidumbre. Nadie sabía cómo continuar, qué vendría después, pero todos reconocían que habría que insistir en progresar: “no estamos en contra del desarrollo” enfatizaban incluso los miembros del FPDT aun después de la consulta, declarando la posibilidad de un compromiso futuro con la infraestructura y el progreso, así como muchos otros hicieron también. Pero mientras unos piensan que el regreso del aeropuerto al lago o una infraestructura urbana de su tipo, son la clave del progreso; otros, por el contrario, piensan que conservar “naturalmente” aquel espacio es lo ideal para conseguir una mejor vida. Unos apuestan a recuperar el trabajo en el campo, con todo y el contexto de una economía política agrícola que oprime a los pequeños productores. Otros visualizan que un “buen” desarrollo urbano en lo que queda del ejido es lo que conducirá a la vida moderna, aun cuando la especulación de la tierra por parte inversores privados, la vulnerabilidad hídrica y el jaboncillo, son un hecho. Y así, el Texcoco urbano continúa siendo perseguido por ideas de modernidad que son cada vez más difíciles de entender en relación con el presente realmente existente.

No obstante, estas prácticas y posiciones que aparecen como inconmensurables responden a las mismas contradicciones inherentes al camino hacia el progreso y sus proyectos infraestructurales que he mostrado en capítulos previos. Así es que la ambigüedad de estos *públicos del progreso* no se deriva de un modo de explicación

anómalo o análisis culturalmente diferente, sino de las mismas contradicciones y la ambigüedad de las relaciones que hacen de las infraestructuras un cimiento de la sociedad. A pesar de la forma en que estos caminos se configuran como proyectos de transformación social, hemos demostrado que también son manifestaciones de métodos sociales, legales y técnicos que trabajan para fijar relaciones y permitir que se mantengan en el tiempo. Esta fijación alcanzada, sugerimos, también tiene efectos poderosos en la generación de las condiciones de posibilidad para qué tipo de acción política es posible.

Las ruinas del progreso

Múltiples historias han acumulado diferentes escombros sobre la misma geografía texcocana: desde los rastros a modo de jaboncillo dejados por el antiguo lago, así como sus embarcaderos y sitios de observación prehispánicos; las intervenciones hidráulicas realizadas el siglo pasado para lograr el desagüe de la ciudad; los desvíos más recientes de los ríos del oriente del valle que desembocaban en el lago; los mismos trazos de las parcelas, lo que queda de sus sistemas de riego, las delimitaciones de los ejidos; hasta las formaciones de escombros más recientes resultado de la oleada de destrucción creada por los trabajos del NAICM. Ante esta geografía es difícil no hacer eco del pensamiento de Walter Benjamin (2001) acerca de que el progreso es como una especie de tormenta destructiva que crea ruinas y escombros a medida que avanza.

Como mencioné en la entrada de este capítulo, luego de la cancelación las toneladas de tezontle extraídas de las montañas del nororiente de la cuenca yacen sobre esta geografía adoptando nuevas formas, nuevas significaciones. Principalmente evocan la idea de la ruina, la destrucción, de los escombros. Sin embargo, están lejos de ser materia muerta, inerte y cerrada en sí misma, continúan posibilitando otras relaciones con el entorno social y ecológico. Retomando una vez más a Benjamin, si la vida va más allá de lo orgánico e implica “todo aquello de lo que hay historia”, es posible pensar entonces, como sugiere Gordillo (2014:37), que los objetos convertidos en escombros continúan teniendo supervivencia después de ser abandonados, o incluso una historia

propia, la cual está determinada por las historias que se tramán a su alrededor. Aquellos materiales que quedaron como evidencia de que ahí se construía un aeropuerto son un gran ejemplo de ese poder vital y afectivo de los escombros.

Luego de la coyuntura aeroportuaria, cuando se transita hoy día por la autopista Peñón-Texcoco se pueden ver algunos de los escombros del NAICM. Su apreciación en conjunto, desde esta perspectiva de paso, es decir, desde un lugar físico por fuera de los pueblos, puede evocar la idea de abandono, de ruina. Pero desde un lugar teórico por fuera de la lectura teleológica de la infraestructura y al mismo tiempo desde la intimidad de los pueblos, estos escombros tienen una vitalidad que impugna la idea de la cancelación o la suspensión como el punto de declive de las infraestructuras. Al mismo tiempo, nos invita a pensar en éstas más que como puntos de conexión físicos, como formas relacionales que entranan personas, memorias, historias, afectos y políticas a su alrededor (Harvey 2005; Harvey y Knox, 2015).

A medida que avanzaba su construcción, dejando largos y planos tramos de concreto, la carretera ante la que Nieves, su familia y aliados políticos acuerparon la resistencia al NAICM, se vino utilizando como un camino ejidal más por parte de los habitantes de los pueblos. En esta nueva vía encontraron una manera más cómoda y rápida de trasladarse de un pueblo a otro en sus bicicletas, sin tener que transitar la peligrosa carretera federal. Asimismo, mientras su inauguración aguardaba a la resistencia de Nieves, en una etapa más avanzada, la nueva carretera comenzó a convocar inclusive a ciclistas deportivos de otras poblaciones más lejanas.

Paradójicamente, este nuevo camino que podría verse como un signo de la modernidad a la que el NAICM conectaría a estos pueblos, pareciera que, finalmente, produjo un efecto contrario. En la vida de aquel camino han transitado más bicicletas que vehículos motorizados. En lugar de camiones de carga transportando mercancías a toda velocidad, se miran personas trotando, haciendo caminatas u otro tipo de ejercicio matutino. El objetivo comercial que propició la construcción de este tramo carretero para conectar lo que sería la nueva “entrada de México al mundo” con el también nuevo puerto comercial del Golfo de México, se ha reemplazado por una

conexión más regional: la de quienes ahora aprovechan este camino para visitar sus parcelas o a sus familias en el pueblo vecino, o simplemente para poder disfrutar de un tiempo de recreación. La población más joven, por su parte, organiza en este mismo camino “carreras clandestinas” de motos y motonetas; eventos que son acompañados de fiestas donde estos jóvenes socializan, bailan, venden y consumen bebidas alcohólicas.

Por su parte, luego de la cancelación del NAICM, el FPDT se ha visto atraído afectiva y diferenciadamente por esta misma carretera que una vez fracturaron; ésta se ha convertido en un símbolo del éxito de su lucha. En un intento de resignificarla como una ruina de aquel pasado opresor del que salieron victoriosos, plasmaron en este camino un mural con la leyenda *Yo prefiero el Lago*. Tomaron fotos aéreas de éste junto al trazo fracturado de aquel camino y la compartieron en sus redes sociales. Una forma de apropiación heterogénea y confusa de esta infraestructura, con la que, simbólicamente, intentaron dar testimonio de la caída del discurso hegemónico del NAICM y al mismo tiempo, transmitir el mensaje de compromiso del FPDT con la continuidad de la defensa de su territorio.

En Santa Isabel Ixtapan, por su parte, los caminos ejidales que se adaptaron para el tránsito de los camiones que acarreaban el material de construcción al polígono, han sido aprovechados para organizar carreras de caballos que convocan a un significativo número de habitantes de estos pueblos. En el contexto de la pandemia por el Covid-19 y la consecuente prohibición de eventos sociales que conglomeraran a grandes cantidades de personas. Por su localización en lo que podría llamarse los traspatios de los pueblos, estos lugares fueron perfectos como infraestructura de la socialidad clandestina en tiempos de restricciones de contacto social. Como bien ha señalado Mrázek (2002), aunque los sujetos políticos desean las infraestructuras, no siempre se utilizan de la manera que pretenden los planificadores estatales. Muchas veces sus diseños son reutilizados, alterados y poblados por los sueños, deseos y prácticas heterogéneas que confunden las metas y las intenciones de sus diseñadores.

Por otro lado, inmediatamente después de la cancelación del NAICM, el presidente electo de la república que orquestó la consulta propuso la construcción de un Parque Ecológico en el polígono de construcción del aeropuerto. Luego de poco más de un año de haber asumido la presidencia, haría oficial dicho proyecto, catalogándolo como uno de los más emblemáticos y prioritarios de su gobierno. No obstante, de este parque los pobladores y autoridades locales y municipales no sabían nada más que lo que escuchaban en los medios de comunicación, a saber, la “recuperación de 12 mil 200 hectáreas como zona de restauración ecológica para uso público en beneficio de las y los habitantes del Valle de México y la población vulnerable de las zonas aledañas”.

Además de lo “emblemático”, el sentido “prioritario” y el espíritu “desarrollista” que plantea la narrativa alrededor de dicho Parque, ésta también comparte con la narrativa del NAICM el posicionamiento de esta infraestructura como un proyecto “verde”, bajo el argumento del uso de tecnologías sustentables, la conservación de la biodiversidad y la recuperación de cuerpos de agua. Además, el gobierno federal enfatiza que éste es principalmente un acto de “justicia social”, en la medida en que su diseño se centra en la construcción de infraestructuras deportivas, recreativas, educativas y culturales dirigidas a las poblaciones “vulnerables” más cercanas.

No obstante, la población, una vez más sin contar con información clara y certera sobre los planes para aquel lugar, especula sobre aquel proyecto y sus posibles formas de vincularse o ser afectados por él. De forma generalizada preocupa que este proyecto no ofrezca posibilidades reales de trabajo. A algunos les entusiasma el discurso de la restauración ambiental, del regreso de los cuerpos de agua; pero muchos más son escépticos de que esto sea posible. El FPDT y sus aliados activistas y académicos, se encuentran preocupados por una cuestión más a fondo: el hecho de que el diseño de esta nueva infraestructura figura más como un parque urbano que como un parque de recuperación ambiental. En ese sentido, les preocupa que construir más infraestructura urbana allí, conlleve a reavivar la especulación de las tierras a su alrededor y con ello, el desplazamiento eventual de los pueblos.

Mientras escribo estas líneas el Parque Ecológico Lago de Texcoco está en proceso de construcción, un proceso lento que se enfrenta, como toda infraestructura, a los contratiempos y disputas de poder (más recientemente también a la pandemia del Covid-19 y los reajustes estructurales que trajo consigo). Sin embargo, aunque el FPDT y sus aliados han intentado incidir en las decisiones al respecto del proyecto, haciendo observaciones basadas en sus legítimas ansiedades; su investidura verde y su apelativo de parque -entre otras cosas- lo han dotado de una cara amigable que le asigna un valor moral intrínseco. De ahí que, aun cuando éste continúa siendo un proyecto de infraestructura de gran escala que se planea sobre un espacio ambientalmente vulnerable, no ha sido rebatido en la arena pública, ni siquiera un poco que como ocurrió con el NAICM.

Mientras tanto, el tezontle y el basalto desplegado en el polígono de construcción han sido trasladados a la base Área Militar de Santa Lucia donde se construye ahora el otro nuevo aeropuerto, a poco más de 40 kilómetros al norte de Texcoco. Ahí estos materiales se enfrentan a nuevas formas de entramarse con otros materiales, actores políticos, fuerzas económicas y ecológicas. Mientras tanto, el jaboncillo reclama su agua, en época de lluvias el polígono del NAICM en Texcoco alberga grandes charcos de agua y las aves llegan atraídas por estos ecosistemas intermitentes. Más recientemente, en el suelo de los ejidos colindantes al polígono se han abierto al menos una veintena de grietas, de hasta ocho metros de profundidad y 300 metros de largo. Los expertos en estos suelos -los habitantes históricos de los pueblos a la orilla del lago- señalan que son consecuencia de las intervenciones que el NAICM trajo consigo en aquel territorio, particularmente de los intentos por salvar del agua al polígono de construcción: desviando las corrientes de los ríos y exprimiendo el jaboncillo. Pero como he narrado a lo largo de esta tesis, este proceso de desecación, si bien se intensificó durante los trabajos del NAICM, tiene una trayectoria mucho más añeja que responde al papel que este territorio ha cumplido para evitar la inundación de la metrópoli, por lo que vale la pena preguntarnos ¿hasta qué punto podríamos esperar que la naturaleza continúe sirviendo como infraestructura de la infraestructura?

Reflexiones finales

En este capítulo he narrado cómo los efectos locales divergentes y desiguales que el megaproyecto aeroportuario fue provocando en la región texcocana a medida que avanzaba su construcción, se engarzaron a un pasado de represión y violencia, así como a circunstancias ecológicas regionales y coyunturas políticas nacionales más actuales, a partir de los cuales el NAICM se disputó como obra pública hasta el momento de ser cancelado. Del mismo modo, en este proceso de disputa en torno a la legitimidad del megaproyecto, emergieron otros procesos de diferenciación, se crearon nuevas desigualdades, ansiedades y formas de desplazamiento.

Estos escombros sociales, junto a los materiales, aún con la cancelación del proyecto, siguen su propia trayectoria. Un proceso social que continua y que particularmente he resaltado aquí, refiere a que, en términos ideológicos, el NAICM como un proyecto biopolítico cumplió con el objetivo de crear ciudadanos que comparten la aspiración de habitar un futuro moderno, aunque no estén dadas las circunstancias de ese futuro y sus efectos (Gupta, 2018). Sólo esto explica porque con la cancelación del NAICM una confusa y singular experiencia de abyección se vivía entre los pobladores de la orilla del lago en los meses posteriores a ésta: una sensación de haber sido arrojados -al menos por un momento- del camino del progreso. Aun cuando todo parece indicar que, históricamente, este mismo camino ha intentado sistemáticamente esquivarlos, perderlos, orillarlos.

Aquí radica una contrariedad sumamente relevante que revelé a lo largo del capítulo. Durante mucho tiempo las infraestructuras, desde un aeropuerto hasta un parque urbano, han prometido modernidad, desarrollo, progreso, saneamiento, paz, orden. Sin embargo, al mismo tiempo que prometen esto, éstas también amenazan con derrumbarse y fracasar, con producir discrepancias y escombros. Por un lado, los gobiernos y las empresas señalan la inversión en infraestructura como fuente de empleo, acceso al mercado, acumulación de capital, provisión y seguridad públicas. Por otro, las comunidades enfrentan problemas continuos de prestación de servicios, ruina y abandono, y utilizan la infraestructura como un sitio tanto para hacer como para

impugnar reclamos políticos. Por lo tanto, como muestra el caso del NAICM, la vida material y política realmente existente de la infraestructura, con frecuencia socava las narrativas del progreso tecnológico, la igualdad liberal y el crecimiento económico, revelando en cambio relaciones frágiles y a menudo violentas entre las personas, las cosas y las instituciones que las gobiernan o las abastecen.

Para Harvey y Knox (2015), esta tensión —entre la aspiración y el fracaso; la provisión y la abyección; y el progreso técnico y su vulnerabilidad— hace de la infraestructura un lugar productivo para examinar la constitución, el mantenimiento y la reproducción de la vida política y económica. Yo agregaría que explicitar esta tensión nos permite además plantear que las formas ambiguas y muchas veces contradictorias en que la gente se posiciona o se vincula con estos proyectos, -lo que mis interlocutores llegaron a nombrar como “cinismo”-; más que ser posiciones absurdas, irracionales o incoherentes, guardan mucho sentido con esta misma contradicción incrustada y constitutiva del poder inestable de las infraestructuras.

Esta ambigüedad que evoca bien la cualidad inestable de los suelos del lecho del Lago de Texcoco constituye la realidad misma de los pobladores a la orilla del lago y de todo proyecto de infraestructura, en tanto que estos, además de cosas, producen una política del futuro. ¿Cuáles son los sueños que pueden volver a reunirse entre estos escombros? ¿Qué nuevos tipos de socialidad, paisajes, expectativas y obligaciones surgen cuando se abandona la infraestructura? La cancelación, por tanto, no es un momento límite, sino un comienzo de nuevas trayectorias.

CONCLUSIONES

El concepto de progreso cabe fundarlo en la idea de catástrofe. Que todo siga 'así' es la catástrofe. Ésta no es lo inminente cada vez, sino que es lo cada vez ya dado. Así lo escribe Strindberg: el infierno no es nada que nos aceche aún, sino que es esta vida aquí.

Walter Benjamin, *Obras I*, 2, p. 292

Los pueblos que protagonizaron esta investigación se dicen *pueblos de la orilla*, porque históricamente han vivido en relación con el Lago de Texcoco, al habitar su ribera nororiental. Actualmente esta condición de *vida a la orilla*, aún con la ausencia del cuerpo de agua, mantiene vigencia porque en gran medida, su sentido del mundo como colectividad, está anudado a éste. Pero la particularidad de *vivir a estas orillas* hoy tiene que ver más que con su geografía. Es experimentar la incertidumbre y la inestabilidad que ha emergido de las violentas transformaciones sociales y ambientales que han resultado de una historia entramada con el Lago y la infraestructura. Transformaciones que han seguido una trayectoria iluminada por un relato particular: el del progreso. Un relato que, como sostiene Benjamin en la cita que abre este apartado, se ha encarnado en la reiteración del desastre, en los procesos y paisajes de ruina que éste ha ido dejando a su paso. Así, la *vida a las orillas* hace referencia a las trayectorias vitales, humanas y no humanas, que se agitan, se asientan y se diluyen suscitadas por la inquietante y ambigua presencia del agua; pero también a las vidas que la moderna ciudad y el Estado han empujado hacia sus márgenes; es habitar en las fronteras en que la vida y el desastre, la pérdida y la esperanza se tocan. *Vivir a la orilla* es, por tanto, también arreglárselas para *vivir entre escombros*.

La catástrofe de la que habla Benjamin, aquí ha tomado forma de jaboncillo. Estos lodos amorfos e inestables son los escombros materiales que ha dejado el proceso de desagüe del Lago en beneficio de la creciente ciudad. También, la destrucción capitalista se ha encarnado aquí en las ruinas de una obra aeroportuaria inconclusa que enarbó alguna vez la promesa de un mejor futuro, la esperanza de que el progreso anclaría, ahora sí, en esta orilla del lago y de la ciudad. Pero en la vida que se despliega entre estos escombros, se genera la coexistencia de otros procesos destructivos que se tensionan mutuamente. A lo largo de los capítulos fue posible

seguir una constelación de escombros –sociales y materiales- a partir de la cual es posible visibilizar los rastros de las viejas y nuevas violencias que, en temporalidades superpuestas, han sido ejercidas por actores heterogéneos.

De la idea y sensación generalizada de *estar en la ruina*, de que “lo único que quedó fueron escombros”, de señalar lo que “se disolvió”, lo que “se destruyó”, lo que “no volvió a ser como antes”, lo que “desmadraron” ...todas ellas, formas con las que, durante mi trabajo de campo, la gente daba sentido a la otra cara del espectacular aeropuerto; fue de donde, precisamente, emergió protagónicamente la destrucción en mi investigación. Más aún, me parecía sorprendente que las personas hablaran lo mismo de las mejoras que habían llegado (o llegarían) con el NAICM, que del “desastre” que estaba provocando. Reconocían bien este doble movimiento.

A partir de este diálogo entre mi etnografía, los testimonios de quienes habitan la orilla del lago y los planteamientos teóricos sobre la ruina y destrucción (Tsing, 2015; Stoler, 2013 y Gordillo, 2014), fue que a lo largo de la tesis hice un planteamiento crítico de las formas positivas y reificadas de los espacios del capitalismo y sus promesas, los que suelen conjurarse como espacios deseables, racionales, modernos, legales y sumamente técnicos. Un todo completo, ordenado y uniforme que suele sintetizarse en el imaginario de la infraestructura urbana; aquella que nos conectará y hará nuestra vida más eficiente y feliz. En nuestros días, la celebración de estos lugares hegemónicos que inducen a un estado de ensueño tanto a gobiernos como a poblaciones, sean aeropuertos o la pavimentación de calles lodosas, siempre suelen ser pensados como algo pleno, lo que nos pondrá, indiscutiblemente, en camino hacia al progreso. No obstante, el jaboncillo, las parcelas abandonadas, los cerros devastados, los socavones rellenos con sustancias tóxicas, las obras y carreteras inconclusas, las vidas criminalizadas, los cuerpos golpeados y violados, los emprendimientos económicos truncados, el tezontle desplegado en el lecho del lago que pretendía dar paso a las pistas de aterrizaje...todo de lo que he venido hablando a lo largo de esta tesis es de escombros. Es decir, un proceso *destrutivo* que,

paradójicamente, ha hecho posible la *producción* de otros lugares: los espacios abstractos del capital que se conjuran bajo la ideología del progreso.

No obstante, mi etnografía muestra que la lógica coherente y unívoca que enarbola la infraestructura urbana en sus discursos de promoción y legitimación no responde, en la práctica, con la manera en la que se llevan a cabo y en la que, de hecho, hay mucho de contingencia, ambivalencia e incertidumbre. Aunque agarrada de una teleología que se presenta como racional, más que producir cierta coherencia, la infraestructura generadora de promesas, genera también incertidumbre; tanto goces como miedos; y tanto expectativas como ataduras.

Aunque “progresar”, “salir adelante” es el impulso de la vida en las orillas del Lago, también se sabe bien que el *progreso destruye*. Las propias vidas de mis interlocutores son testimonio de esta contradicción, de que se ha vivido una promesa de la que nunca han tenido garantía. Cuando los antiguos laguneros vieron ir su laguna fueron recompensados con la esperanza de que aquellas tierras que dejaría la desecación les proporcionarían una riqueza nueva: el ejido. Cuando ni las tierras ni los apoyos del Estado fueron lo suficientemente buenos para vivir del campo, los empleos en la industria creciente de la metrópoli fueron la nueva esperanza. Luego lo fue el nuevo aeropuerto. Lo cierto es que hoy ni una infraestructura, ni el Lago, ni las tierras, ni los trabajos precarios y eventuales, dan alguna seguridad a los descendientes más jóvenes de aquellos antiguos laguneros. Quizá el que se ha pensado como el verdadero y único sentido de la vida: ir hacia adelante, ha sido un mito siempre. Un mito que los ha colocado entre el dolor y la esperanza, entre la pérdida y la promesa. Así, la historia de este lugar revela el secreto que encierra la idea del progreso capitalista: que la creación siempre va acompañada de destrucción, la que es administrada de formas diferenciadas entre la población.

La desecación del Lago es una de las violencias previas más significativas que continúan calando cotidianamente en la población. En un contexto histórico en el que la desaparición de personas, la acumulación de cuerpos inertes y maltratados es dolorosamente habitual, y muchas veces son acontecimientos sin respuesta o con

complicidad de las autoridades; la población da al desagüe del Lago un sentido similar al de la desaparición forzada (ver Rozental, en prensa). El cuerpo de agua, dicen, fue “desaparecido” por el Estado y su infraestructura impuesta. No obstante, para hacer más llevadera su ausencia y de alguna forma alimentar la esperanza de que quizá algún día volverá, los pobladores más longevos, se aferran a no olvidar ese pasado que se disolvió, cuando “se vivía de la laguna”. Continúan nombrándolo, conjurando sus memorias en relatos, recetas o murales, aprovechando su lecho para extraer nostálgicamente algo de tequesquite, romeritos o ahuate; continúan orientándose geográfica, ontológica y hasta políticamente en relación con él. El lago es el paisaje origen que continúa anudando y evocando sentidos y experiencias de vida entre esta población. Aunque no siempre de manera armónica ni coherente. “[...] de hecho, ya no hay lago”, “lo de la vida cuando el lago ya quedó atrás”, proclaman otros, principalmente quienes se han visto favorecidos, económica y políticamente, por la apropiación de las tierras que éste fue dejando conforme a su desagüe; una posición que se intensificó en la coyuntura aeroportuaria.

Aquí el pasado y su destrucción se revitalizan con cada experiencia del presente, de ahí que el cuerpo de agua ausente persista en formas y lugares muchas veces inesperados. Una de esas formas incomprensibles en las que el lago se reitera, es el jaboncillo, el rastro de que, sobre este lecho salino, alguna vez abundó el agua, la que se resiste a desaparecer, fluyendo entre la arcilla y desestabilizando el suelo tan deseado por inversores y políticos, para expandir su capital. Este material amorfo da cuenta del paso del tiempo social y natural, particularmente, del paso de una violencia que se ha sedimentado aquí, pero no por ello es un escombros pasivo.

Se ha intentado reiterativamente sepultar al lago, estabilizar ese material amorfo que “te resbala”, “te hunde”. No obstante, algunas parcelas continúan salitrosas, los suelos se agrietan, los baches, las inundaciones y los socavones no cesan, las pistas de aterrizaje nunca se estabilizaron por completo. De manera que, esta investigación muestra que cuando situamos a los proyectos del capitalismo global en sus contextos históricos y ecosistémicos específicos, es posible mirar como estos son procesos

encarnados tanto en procesos humanos como no humanos y cómo éstos afectan de manera simultánea y significativa el curso de los grandes emprendimientos del capital. Así y sólo desde una etnografía que más que aprehender la realidad, trata de ser receptiva a ella (Han, 2012); fue posible develar las intrincadas y resbaladizas trayectorias de la infraestructura y el capitalismo global, así como a sus efectos inesperados y contradictorios. Los restos del lago en forma de jaboncillo fueron protagónicos en la inestabilidad de la infraestructura y en el particular aterrizaje del capital global en este lugar, un aterrizaje fangoso.

Si bien podríamos suponer que los espacios dominados por agua presentan limitaciones para la especulación y la inversión de capital, Friend y Hutanuwatr (2021) han planteado recientemente que hay una tendencia global a la inversión en infraestructura física dirigida a tierras propensas a inundaciones. Así, la historia de cómo la tierra ganada al Lago ha generado procesos de acumulación y vulnerabilidades, comparte elementos en común con otras tierras “ganadas” a ríos, canales, marismas y cinturones costeros (ver Sengupta et al. 2020, Shatkin 2019). Como parte de esta tendencia, Friend y Hutanuwatr (2021), por ejemplo, estudian el caso de la construcción del Aeropuerto Internacional Suvarn-Abhumi, construido sobre el pantano Cobra, en Bangkok, Tailandia. A partir de esta investigación, llaman la atención sobre la importancia de comprender tanto la lógica económica interna del capital, como los aspectos socioecológicos de sus encuentros en lugares concretos. Evidenciando así que el capital no sólo da forma a la naturaleza, sino que se forma a sí mismo por su encuentro con ésta, al mismo tiempo que esta lectura revela tensiones y relaciones más profundas entre el capital y la naturaleza.

El análisis que hago aquí aporta a la comprensión de esta tendencia del capital global a producir acumulación en contextos donde la tierra debe ser recuperada del agua, propiciando un bucle de arreglos espaciales y tecnológicos. No obstante, la particularidad de mi investigación es que, en el Lago de Texcoco, el agua no es siempre, o no solo es agua; ésta se encuentra en formas confusas, está entramada en el suelo de manera amorfa: como jaboncillo. Por estas condiciones es que a este suelo

no basta con “desaguarlo”, no se puede remodelar fácilmente de manera que permita una mayor construcción e inversión como en otros espacios en donde es más fácil “dominar” el agua. De ahí que la lógica interna de la acumulación de capital no operó aislada y suficientemente aquí, se articuló a las propiedades de algunos otros materiales, al ingenio de múltiples actores y a heterogéneas fuerzas de poder. Sólo así fue posible crear, redistribuir y absorber los riesgos asociados con la vulnerabilidad de construir una infraestructura aeroportuaria sobre lo que antes fue un cuerpo de agua salado. Propiciando incluso, que este espacio y socio naturaleza “peligrosa” o poco viable, fuera aún más atractiva para la inversión de capital. Pues como mostré en el caso del negocio de extracción de material pétreo que se intensificó en los alrededores de la región para estabilizar el suelo fangoso de la obra, o con el negocio de los “rellenos sanitarios” que fueron colmados con los lodos del lecho del Lago; la vulnerabilidad de estas tierras “poco viables”, más que desmotivar, terminó incentivando otros ciclos de acumulación de capital y, por tanto, más destrucción.

Así, con su propia y ambigua fuerza que hunde y resbala, el jaboncillo reclama lo suyo, pero siempre en un enfrentamiento constante con otras fuerzas, incluyendo las humanas, y produciendo resultados muchas veces inesperados. En ese sentido, “vivir entre el lodo” también ha afectado heterogéneamente a la población de esta ribera. El progreso no sólo es una narrativa que se encarna en los sujetos, otros procesos no humanos se ven comprometidos también en la aspiración por “modernizarse”. A la orilla del lago, el correlato de esta ideología es la historia de transformación de una naturaleza urbanizada, lleva implícita una trayectoria de los suelos suaves a los suelos de concreto. Así es que, para muchos pobladores, cuando se piensa en el pasado, se piensa en lodo y cuando se imagina el futuro, el futuro es de concreto. Un futuro que ya desde tiempos pasados comenzó a desplegarse por estos suelos fangosos que en varias experiencias de vida causan vergüenza, que empantanar la esperanza de una vida moderna. De tal manera, el futuro de concreto que prometió el NACIM interpeló fuertemente a muchos de estos sujetos, quienes lo mismo sufrían por la desaparición de su laguna, que anhelaban la llegada de los “tiempos buenos”, tiempos en donde el

cemento es la metonimia de la estabilidad (económica y social) que llevan buscando desde hace mucho tiempo.

De manera que, si vivir a la orilla es también vivir entre escombros, esto es así no únicamente por los restos materiales que ha dejado el desagüe del lago o a infraestructura aeroportuaria, los es también por los procesos de ruina social que han generado los escombros y de los que, al mismo tiempo, estos han sido resultado. Aunque la población de la orilla del lago fue quien me explicitó la destrucción, mostrándome o narrándome sus lugares arruinados, también contándome historias de pérdida y despojo; la destrucción no era siempre explicitada en forma de una crítica al capital o al megaproyecto en sí mismo. La destrucción era muchas veces entendida como un sacrificio necesario para poder obtener algo mejor. Y es que la vida entre estos escombros solo es posible en la medida en que se ingenian formas de “ganarse la vida”, de “salir adelante”, de sobrevivir; y en tanto se aprende a navegar con maña en medio de olas de contradicciones.

Como sucedió con las personas de los pueblos vecinos que hicieron parte del programa de empleo temporal del NAICM, quienes, en la época de trabajos de la obra, se ganaron la vida destruyendo sus propios lugares, limpiando su propia historia; vivir entre escombros es vivir en una sensación casi permanente de ambigüedad. Esta forma casi permanente de estar es caracterizada entre las personas con una frase singular que transmite al mismo tiempo la sensación de habitar los restos de un lago, cuando afirman reiteradamente que quieren “salir adelante”. La idea de *salir* tiene implícita la sensación de estar atascados, pero aquí, más que analogía, implica el reconocimiento del hecho de vivir entre el lodo. Por eso es por lo que la idea de construir en estas tierras fangosas “la puerta de México al mundo”, interpeló con fuerza a la población vecina, se perfiló como una oportunidad para dejar los escombros atrás. Y el hecho de que esta promesa haya terminado tantas veces incumplida no disminuye su atractivo, como quedó claro en los llamamientos retóricos de los políticos con relación al NAICM: ¡trabajos y obras públicas!; la gente realmente sintió, por un momento, que podía “salir adelante” de su condición de precariedad.

La antropóloga Anna Tsing (2015) ha abordado el tema de la precariedad y la ruina en su investigación dedicada a seguir etnográficamente al hongo matsutake y al universo social que se articula a éste, mediante su recolección, mercadeo, consumo y comprensión. En su etnografía propone una analogía entre hongos y recolectores: ambos provenientes de ambientes devastados. El matsutake solo se genera en bosques necesariamente deteriorados; los recolectores, provienen de procesos de ruina social, como los veteranos de la guerra de Vietnam que ven en el bosque un refugio y en los hongos, un medio de subsistencia. En este contexto, la autora plantea que la condición de la vida que se posibilita entre “las ruinas del capitalismo”, es la “precariedad”, la cual define como “la condición de ser vulnerable a los demás” (Tsing, 2015: 34). Esta definición guarda mucho en común con la vida que se despliega también entre los escombros del Lago y de la infraestructura. Pues vivir en precariedad es cuando no se tiene el control, ni siquiera de nosotras mismas; cuando somos incapaces de confiar en una estructura estable, como una comunidad o un Estado; cuando nos vemos arrojadas a ensamblajes cambiantes, que nos rehacen tanto a nosotras como a los demás humanos y no-humanos; cuando todo está en flujo, incluida nuestra capacidad para sobrevivir.

Así, lo que acontece aquí es una vida acompañada de una sensación resbaladiza, es vivir casi de la misma manera como el agua se escabulle entre las arcillas de los suelos amorfos, es vivir entre las ruinas y en vulnerabilidad. Reconocer, comprender y nombrar este mundo inestable, entre las ruinas y la precariedad, no es mera metáfora. Siguiendo a la misma autora, es explicitar un mundo sin teleología (Tsing, 2015). Un mundo que, aunque se imagina con referencia el telos del progreso, en la práctica es un ensamblado de múltiples ritmos dispares y procesos inestables coexistiendo.

En este escenario es normal habitar la ambigüedad: nunca descartar ninguna opción, como soñarse siendo aeromoza, piloto de un avión o, incluso, dueño de un hotel; y nunca estar completamente segura de la posición de nadie. Esta es una actitud producida por la infraestructura generadora de promesas. A lo largo de los capítulos he mostrado como al igual que ciertos elementos físicos debieron ser removidos para

permitir su construcción -por ejemplo, desecando el lago o extrayendo el material de los cerros- también se removieron subjetividades, sueños, deseos, identidades; lo que revela a la infraestructura como más que una cosa, como entramado de elementos no solamente tecnológicos, materiales o administrativos, sino también a lo que refiere a prácticas de gobierno, a la política como práctica cotidiana, a economías morales y a las relaciones sociales que requieren un trabajo conjunto y constante para legitimar, hacer funcionar o desear la infraestructura.

Pero estas posiciones ambiguas que posibilitan y a su vez son generadas por las promesas de la infraestructura, son también actitud necesaria para cohabitar con los propios escombros que éstas van dejando. Los sujetos llevan la contradicción sobre sus hombros, la arrastran en el vaivén constante de su mundo inestable, por el fangoso impulso que lo provoca y por los ímpetus violentos que cada tanto anclan en esta orilla. Entre la población de la ribera del lago, la esperanza coexiste con la represión y eso no hay que perderlo de vista. Las promesas que aquí proyectó el aeropuerto estuvieron manchadas de sangre. Éstas fueron igualmente forjadas por el miedo a la represión policial, que por el deslumbramiento de un futuro prometedor. No obstante, me parece que no hay aquí nada tal como la pasividad, la neutralidad o la no-agencia. Inclusive decirse “al margen” del conflicto implicaba ya asumir una postura política.

Si las formas heterogéneas de los ritmos del capitalismo (sus demoras, pausas, resistencias, negociaciones, promesas, ansiedades, disminuciones de velocidad, aceleraciones, suspensiones, reutilizaciones) es lo que caracteriza y hace posible la generatividad de éste y sus proyectos de infraestructura (Bear et al., 2015). Esto nos conduce a reconocer también la diversidad, ambigüedad y fluidez de las posiciones y estrategias dentro de los conflictos que generan. No obstante, la mayoría de las investigaciones recientes acerca de conflictos socioambientales derivados de la construcción de infraestructura (o megaproyectos) suelen centrarse en documentar los actores explícitamente involucrados en las luchas, sus motivaciones, los discursos que manejan y los repertorios de acción en defensa de sus territorios. Para van Teijlingen y Dupuits (2021: 13) esto suele dar la impresión de “situaciones tipo ‘avatar’”, en las

que la expansión del capitalismo encuentra siempre una respuesta comunitaria homogénea en defensa de la vida. En estos estudios, cuando son abordados aquellos actores del lugar que no resisten o incluso apoyan la presencia de los agentes promotores del desarrollo, sus posiciones frecuentemente se entienden sólo como meros productos de la dominación o cooptación por parte del Estado y las empresas. Para el caso del conflicto aeroportuario esta ha sido la tendencia. Las posiciones o estrategias que no cumplen con la noción de la resistencia abierta han recibido menos atención o sólo han sido catalogadas bajo los términos de la cooptación, sin explicar cómo, de hecho, es que ésta emerge. Esta tendencia a particularizar la experiencia del conflicto ha llevado a invisibilizar las motivaciones del resto de los habitantes y, por tanto, a una lectura llana del conflicto.

Mi trabajo, en cambio, cuestiona precisamente la imagen de un conflicto dicotómico entre “externos-opresores” e “internos-comunidad”. Intenta escapar a la categorización de actores o de sus niveles de acción, reconociendo los campos de fuerza heterogéneos y contradictorios en los que se desenvuelven los conflictos y también que los actores locales están insertos en intereses, discursos y relaciones de poder a lo largo de distintas escalas. Así, he puesto más énfasis en la comprensión sobre cómo emergen y se producen los posicionamientos de maneras cambiantes y muchas veces contradictorias. Apoyada del concepto gramsciano de “hegemonía” exploré las formas simbólicas, cotidianas y más sutiles de las relaciones de poder. Pensando a este más allá de los términos de coerción o restricción física directa, di cuenta de cómo el poder está en todas partes. La infraestructura es de hecho una trama de poder que se teje cotidianamente, en la que intervienen instituciones o grandes actores, tanto como los sujetos “ordinarios” que, mediante imaginarios, discursos, conocimientos, afectos y emociones, son interpelados por ella.

Si bien los conflictos suelen ser cada vez más frecuentes de encontrar en los múltiples intentos de erigir la infraestructura moderna en todo el mundo, a partir de mi investigación sugiero que no deberíamos centrar nuestros análisis el conflicto en sí. Claramente, éste es un momento de confrontación explícita de fuerzas de poder, pero

inclusive antes del ritual de colocar la primera piedra de su construcción, de hecho, la infraestructura ya está entramada en fuerzas de poder; lo que hace que éstas suelen ser menos visibles y más confusas. De ahí que, si bien las lecturas realizadas desde las teorías de la agencia-estructura, los estudios de los movimientos sociales, la geografía crítica y, algunas veces también desde la ecología política, han puesto en evidencia y cuestionado las dinámicas de despojo territorial, desarrollo, desigual y violencia ambiental que acompañan a los proyectos en infraestructura; estos no escapan a la visión más tradicional del capitalismo mismo y de sus proyectos de infraestructura. Se preguntan particularmente por los efectos sociales y ambientales de la infraestructura, reificando la lógica coherente, racional y ascendente de ésta, la cual supone un comienzo, con la planificación y termina con la inauguración, apelando a la narrativa teleológica del progreso.

Este recorte de la realidad suele llevarnos a comprender a la infraestructura como un mero ensamblaje de tecnologías, perdiendo de vista la base de la vida social, los procesos no-humanos y las relaciones de poder que también se forjan en la infraestructura misma y a partir de ella. Además, al limitarnos al análisis de las relaciones socioambientales a las que dan lugar las infraestructuras, el estudio de las infraestructuras canceladas, suspendidas o abandonadas pareciera no tener sentido, pues se parte del supuesto de que una infraestructura deviene tal solo cuando se inaugura. No obstante, lo que muestra mi etnografía es que, una vez comenzada a trabajar la infraestructura, las relaciones de poder, los procesos no-humanos y el mundo material que comienzan a reconfigurarse a partir de ella, se desencadenan todo el tiempo. La infraestructura que solemos nombrar como “abandonada” o “interrumpida”, genera nuevos usos, nuevos significados, nuevas disputas, también crea nuevas ecologías. De tal forma, la infraestructura tiene más que dos opciones: o el final feliz con su inauguración o un final dramático con su cancelación. Así como siempre está ya en proceso de devenir en ruina, también siempre está ya en proceso de ser un futuro abierto. Pero, aunque después de la cancelación, algunas de las recreaciones de la infraestructura aeroportuaria han tenido el sentido de una reapropiación más popular y colectiva, inclusive como recreaciones críticas a la

infraestructura misma, como las intervenciones que el FPDT ha hecho sobre una de las carreteras asociadas al NAICM; estas recreaciones suelen también tener el sentido de una réplica del telos del progreso. De cara a la precariedad de la vida y la transformación de los lugares habitados, otras recreaciones de la infraestructura se han hecho presentes más recientemente bajo la forma de un proyecto ecológico urbano que, paradójicamente, proclama la reparación del desastre, para apagar el fuego encendido aquí con la misma llama que lo provocó: el desarrollo.

Y no solo pasa entre estos pueblos ribereños, escuchamos sobre precariedad y destrucción ambiental en las noticias todos los días. Por lo que la mayor parte del tiempo imaginamos que esa precariedad y esa destrucción es una excepción al funcionamiento del mundo. Es lo que “sale” del sistema. Así fue experimentada la cancelación del NAICM entre quienes pensaban que todo iba en camino en convertirse en algo mucho mejor, pero algo salió mal, alguien se interpuso y arruinó ese futuro prometedor, por lo que ahora suponen que habrá que esperar a que se reactive la marcha hacia el desarrollo para que una vida decente y sustentable para todos se concrete. Pero ¿Qué pasaría si reconociéramos que la precariedad y la destrucción es la condición de nuestro tiempo y no la excepción?

En la misma etnografía que antes mencioné, Anna Tsing (2015) plantea que, aunque el progreso todavía nos controla incluso en las historias de ruina como la que ella narra a través del matsutake y la que yo he narrado aquí a través de los restos del lago y la infraestructura; la presunción humana moderna del telos del progreso no es el único plan para crear mundos. Para Tsing, además y a partir del mismo proyecto capitalista que, en tanto construye también destruye; estamos rodeadas de muchos otros proyectos de creación de mundos humanos y no humanos que surgen de actividades prácticas de creación de vida. La recolección y mercadeo del matsutake es, para la autora, una de las formas de libertad instauradas desde el peri-capitalismo, que alienta la esperanza de vida entre las ruinas. Cuando Tsing habla de libertad se refiere a un modo de huir, evadir y eludir el capitalismo; por ejemplo, para los recolectores del matsutake, la cosecha no es un empleo; para los exiliados de guerra, el contacto con

el bosque funciona como una terapia de sanación de sus experiencias de guerra, al tiempo que el dinero, producto de su colecta, les da acceso a bienes de consumo manufacturados. De ahí que Tsing (2015) también se ha preguntado si no serán la precariedad, la inestabilidad y la destrucción (contaminación) las premisas desde las cuales debemos imaginar nuestra subsistencia aquí y ahora, y en el futuro.

Aunque mi perspectiva se aleja mucho de ser tan esperanzadora como la de Tsing (2015), su pregunta dialoga fructíferamente con mi etnografía, para comprender cómo es posible vivir entre escombros, pero, concretamente, a la orilla del Lago de Texcoco. ¿No será que la inestabilidad, la contradicción y lo que imaginamos como ambiguo son lo que posibilita la vida aquí, más que lo que está fallando? Los cinco capítulos de esta tesis han respondido de alguna u otra manera a esta pregunta. Entretejidas con las formas destructivas de la infraestructura, también he dado cuenta de las formas como las personas, el agua y otros no-humanos, se las arreglan para vivir entre las ruinas. Aunque éstas no son precisamente la feliz ruina a la que se aproxima Tsing.

Si bien he hablado aquí de una supervivencia que tiene que ver con la resistencia y la movilización social, a la par de ésta he enfatizado en la supervivencia “ordinaria”, que acontece en la cotidianidad de la población en general. Pero, a diferencia de lo que Tsing (2015) sugiere, aquí, en lugar de prácticas de subsistencia que escapan y “liberan” momentáneamente del capitalismo, lo que trasciende es la reconfiguración de las subjetividades políticas de la población, como una estrategia básica, que, si bien no posibilita “liberarse” o “evadir” el capitalismo, sí hace más soportable la vida entre estos escombros.

A lo largo de la tesis he narrado que esta destrucción ha sido en gran parte provocada por la violencia del Estado. Vale decir que éste es uno particular y definitivamente no es el Estado de bienestar imaginado del Norte Global. La estela de destrucción de la que he hablado no ha sido provocada por el abandono o la ausencia de un Estado democrático, estable y racional. Al contrario, ésta ha sido provocada por la presencia amenazante de un Estado empresarial, autoritario y violento que para nada es un Estado “fallido”, por el contrario, ha sido un éxito total para garantizar la acumulación

de riqueza por parte de unos pocos, para producir impunidad, para criminalizar la disidencia, administrar la precarización y mercantilizar los mismos procesos destructivos que él mismo, en alianza con el capital, ha provocado.

Pero si como he sugerido, el capitalismo y su infraestructura moderna necesitan de la complicidad subjetiva de la población, de que la gente crea sus promesas, es precisamente porque sin ella no podría sostenerse. De tal manera, el Estado mismo y las formas en que los sujetos se relacionan con él, sus instituciones e iniciativas emprendidas alrededor de la idea de desarrollo; sólo son posibles a través de la indeterminación, la destrucción y la precariedad. Ciertamente, vivir entre escombros ha implicado para los sujetos escabullirse en lugares prohibidos o despreciados, cuando es posible salirse con la suya, sacar ventajas frente a la vida precarizada. Pero esta maña, a veces catalogada de cinismo o traición, es más que una osadía personal; es un compromiso con una formación política emergente.

Ferguson (1994) habla de la "máquina anti política" refiriéndose a los efectos despolitizadores de las instituciones de desarrollo en Lesoto, pero, lo que encontramos a la orilla del Lago es que, uno de los aspectos más notables de la presencia de los proyectos de desarrollo, ha sido la forma particular en que ha afectado las subjetividades políticas de la población, con relación a su capacidad de prometer y generar esperanza. Aquí la tendencia a despolitizar la relación entre la gente y la burocracia que propone Ferguson tiene un efecto contrario, pues creer en las promesas del progreso implica creer en el Estado, lo que más de aminorar o debilitar esta figura, la ha intensificado; complejizando y politizando cada vez más las relaciones con éste en plena vida cotidiana.

Más cercana al análisis que hace la antropóloga Monique Nuijten (2003) al estudiar los impases de la burocracia agraria en México, considero que, en el moldeamiento de esta subjetividad política, la infraestructura como una creadora de promesas, ha tenido un papel primordial. Históricamente, de la palabra de políticos, funcionarios y empresarios, la narrativa capitalista del progreso ha ofrecido en la región texcocana reiteradas "oportunidades". El reparto agrario, los institutos de investigación científica

y desarrollo tecnológico que se instauraron allí en el contexto nacional de la modernización del campo y el mismo proyecto aeroportuario; todas estas “oportunidades” han transmitido a la población el mensaje continuo de que las cosas serán diferente algún día, han creado expectativas. Por eso es por lo que, aunque las promesas nunca se cumplen tal como se prometieron, o no de la misma forma para todas, se insiste y se sigue confiando en apagar el fuego con la misma llama que lo alimenta. Por esta subjetividad, simultáneamente escéptica y *esperanzada*, están atravesadas las subjetividades políticas en este lugar y sus relaciones con el Estado.

Me parece, no obstante, que la ambigüedad que suelen tener estas subjetividades no es una forma de falsa conciencia. Más bien, el juego de la esperanza no es unidireccional, sólo generado en las instituciones o en las estructuras, sino que se construye en relación con los sujetos. Creer en las promesas es una forma de fantasear con que se está *saliendo adelante*, lo que permite soportar la vida entre las ruinas. Creer es también la única forma de sobrevivir y tener algunas certezas en condiciones de precariedad. Los sujetos no son inocentes de la destrucción, pero están atrapados en un pantano de contradicciones en el que tienen que aprender a navegar. En este contexto, creer y maniobrar las promesas es un trabajo político en sí mismo. Pero en este no encontramos técnicas gubernamentales estándar, sino una diversidad infinita de agencias. Esa es la forma de la política aquí, una política comprometida con el futuro (o el progreso), en tanto que lo anticipa construyendo en el presente pequeñas certidumbres (obras públicas accesorias, trabajos temporales, camionetas, segundos pisos de casas, fachadas presuntuosas, un balneario, más recientemente un parque ecológico...) que, parecen afirmar la esperanza de que el progreso llegará.

De tal manera, la condición de posibilidad de una vida que valga la pena vivir aún entre los escombros, es reconocer estas formaciones resbaladizas, fluidas e inestables del mundo capitalista. Ese fue mi compromiso adquirido aquí como antropóloga. Adoptar una postura crítica que permitiera examinar el capitalismo y la infraestructura tal como lo encontré y exponer su derroche, su desigualdad y violencia; renunciando a una sola línea argumental desde la cual comprender, analizar o evaluar esta realidad. Como

sugiere Tania Li (2017), he tratado de colocarme más allá de la narrativa teleológica del progreso y de la promesa de que toda esta destrucción será creativa al final. Una tarea nada fácil. No solamente la infraestructura urbana se sostiene en y promueve activamente la ilusión de que el desarrollo está en marcha y con un poco de inclusión social y un retoque verde, una vida mejor llegará. Inclusive la misma Antropología y muchos de mis propios sentidos del mundo como sujeta, se fundan en esta misma narrativa. A pesar de esto, los resultados de mi investigación revelan que es necesario, agrietar esta narrativa. No por ser demasiado lenta e ineficiente; no porque un “megaproyecto” se canceló y eso demuestra que es defectuosa. Sino porque incluso aunque éste se hubiera concluido e inaugurado, es muy probable que las promesas de prosperidad no se hubieran cumplido aún o no para todos; no en una economía organizada según la lógica capitalista.

En este sentido, las preguntas pertinentes hoy en día no serían tanto sobre si podemos lograr o no el progreso, ni sobre qué se está haciendo mal o qué falta por hacer al respecto. Éstas son las preguntas que formulan los expertos técnicos, los inversores financieros, los caciques regionales, las instituciones nacionales e internacionales de desarrollo, quienes indiferentes a la destrucción y la violencia del desarrollo, insisten y se limitan a decir: “Confíe en nosotros, la ayuda está en camino”. Inclusive son el tipo de preguntas que se formulan quienes piensan que es posible frenar la destrucción por sí mismos o con únicamente la solidaridad del pueblo y los lazos familiares, por ejemplo, mediante pequeños proyectos económicos autogestivos y sustentables.

No es suficiente con tan sólo cambiar los personajes de la historia de las promesas de un aeropuerto, en otra gran narrativa como la de la conservación o el de otra infraestructura espectacular que mantenga el mismo guion del final único. Estos relatos todavía están obsesionados con la vieja y gastada historia de que la inauguración de una nueva infraestructura, o bien su cancelación, mejorarán por sí mismas la vida aquí. Las cosas son más complicadas y (muy pocas veces) más *esperanzadoras* que eso. Como la historia de los proyectos de desarrollo que han transitado por la orilla del Lago

muestra, las soluciones técnicas por más solidarias y comprometidas con la justicia social que parezcan, no han mejorado las cosas, o, al menos, no de forma sostenida.

El problema no es técnico sino político. Lo que necesitamos, entonces, son un tipo de preguntas que se cuestionen por lo que hay de fondo, por la narrativa y los poderes que producen esta destrucción. Para ello es imprescindible trabajar desde una lectura crítica que se encuentre sacudida del relato mismo del progreso. Como sugiere Anna Tsing (2015), una lectura que deje de mirar hacia adelante y comience a mirar a nuestro alrededor. Pues leer desde una concepción evolutiva del tiempo social y natural se interpone en el camino de ver las realidades emergentes y heterogéneas; se interpone también en el reconocimiento de esos sujetos y procesos no humanos ambiguos que en su contradicción han sido capaces de habitar entre las ruinas, tejiendo laboriosamente la vida fuera de todo cálculo posible. La etnografía nos brinda herramientas valiosas para lograrlo; para (des) centrarnos en realidades emergentes e inestables, en lugar de en las desviaciones y fracasos.

En ese sentido, aunque puede resultar doloroso y desconcertante, es preciso reconocer, explicitar y comprender la textura contradictoria y pantanosa de la vida a la orilla del Lago, antes de anclar aquí otras esperanzas. Pues ¿Qué sentido tendría la vida sin éstas? La esperanza no es perversa en sí misma, de hecho, más veces de lo que creemos, soñar es lo que hace soportable la vida entre los escombros. Lo que es perverso es que, sacando provecho de la misma precariedad y destrucción que ha provocado, bajo la idea de la esperanza se vele la narrativa de un final feliz que de hecho nunca llegará, no si es conjurada y emprendida en el marco de un capitalismo voraz y su infraestructura espectacular que cada tanto que crea, también destruye. Insisto, enfrentar la indeterminación, la ambigüedad, la naturaleza no planificada del tiempo, da vértigo. Pero, como he tratado de transmitir a lo largo de este trabajo, pensar con, desde y a través de la destrucción, hace evidente que, entre los escombros de la vida social y natural, la fangosidad también hace posible la vida.

BIBLIOGRAFÍA

AGOSTONI, CLAUDIA

2003 *Monuments of Progress: Modernization and Public Health in Mexico City, 1876–1910*. Calgary/Boulder, University of Calgary Press/University Press of Colorado/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

AHMED, SARA

2014 Not in the mood. *New Formations* 82: 13–28.

ALATORRE, ADRIANA Y VÍCTOR FUENTES.

2012 "Gobierno federal planea paraíso ecológico en lago de Texcoco". *Terra*. Septiembre 12, 2012. <http://noticias.terra.com.mx/mexico/gobierno-federal-planea-paraíso-ecológico-en-lago-de-texcoco,872f4a2e4b789310VgnVCM5000009ccceb0aRCRD.html> (citado en noviembre de 2020).

ALBARRÁN, JORGE ALBERTO

2016 La ingeniería mexicana, con experiencia sustentada para enfrentar el proyecto NAICM (Entrevista realizada por Daniel N. Moser). *Revista Geotecnia*, 28, 03-10. <https://www.smig.org.mx/archivos/revista-trimestral-smig/revista-geotecnia-smig-numero-238.pdf>

ALCOCER, J., Y WILLIAMS, W. D.

1996 Historical and recent changes in Lake Texcoco, a saline lake in Mexico. *International Journal of Salt Lake Research*, 5(1), 45-61.

ALCOCER-DURAND, J y E. ESCOBAR-ERIONES

1992 The aquatic biota of the now extinct lacustrine complex of the Mexico basin. *Freshwater Forum* 2 (3): 171-183.

ALFARO, RAFAEL, FRANCISCO VÁZQUEZ E IVONNE VIZCARRA

2011 El traslado fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco. *Argumentos* (México, D.F.), 24(65), 295-319.

AMON, DENISE Y RENATA MENASCHE.

2008 "Comida como narrativa da memória social." *Sociedade e cultura* 11.1:13-21.

ANAND, NIKHIL

2006 Disconnecting experience: Making world-class roads in Mumbai. *Economic and Political Weekly*, 3422-3429.

ANAND, NIKHIL, AKHIL GUPTA Y HANNAH APPEL

2018. *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press

ANAND, NIKHIL

2011 *Infrapolitics: The Social Life of Water in Mumbai*. Stanford University.

APENES, OLA

1943 The "Tlatales" of Lake Texcoco. *American Antiquity*, 9(1), 29-32.

APPADURAI, ARJUN

2013 The future as cultural fact: Essays on the global condition. *Rassegna Italiana di Sociologia*, 14(4), 649-650.

APPEL, HANNAH; NIKHIL ANAND Y AKHIL GUPTA

2018 Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. In *The promise of infrastructure* (pp. 1-38). Duke University Press.

APPENDINI, KIRSTEN Y GABRIELA TORRES-MAZUERA

2008 Perspectivas multidisciplinares de una realidad fragmentada, en *¿Ruralidad sin agricultura?: perspectivas multidisciplinares de una realidad fragmentada.*, editado por Kirsten Appendini y Gabriela Torres-Mazuera, pp.13-26. El Colegio de México, México,

ARÉCHIGA, ERNESTO

2004 El desagüe del Valle de México, siglos XVI – XXI, una historia paradójica. *Arqueología Mexicana* 68:60-66.

BEAR, LAURA., HO, KAREN., TSING, ANNA., Y YANAGISAKO, SYLVIA

2015 "Gens: A feminist manifesto for the study of capitalism." *Fieldsights: Theorizing the contemporary*. Cultural Anthropology Online. Disponible en: <https://culanth.org/fieldsights/gens-a-feminist-manifesto-for-the-study-of-capitalism>

BENJAMIN, WALTER

2005 "Sobre el concepto de historia". *Obras completas*. Libro II/2. Madrid: Abada, pp. 303-318.

BENNETT, JANE

2010 *Vibrant Matter. A Political Ecology of Things*, Duke University Press, Durham y Londres.

BIERSACK, ALETTA

2006 Reimagining political ecology: culture/power/history/nature. en *Reimagining political ecology*, editado por Aletta Biersack y James Greenberg, pp. 3-40. Duke University Press, Durham y London.

1999 "The Mount Kare Python and His Gold." In "Ecologies for Tomorrow: Reading Rappaport Today," ed. A. Biersack. A "contemporary issues forum." *American Anthropologist* 101(1):68-87.

BILLE, MIKKEL, FRIDA HASTRUP Y TIM FLOHR SOERENSEN (editors)

2010 *An anthropology of absence: materializations of transcendence and loss*. Springer Science & Business Media.

BIRRICHAGA GARDIDA, D.

2003 *Administración de tierras y bienes comunales. Política, organización territorial y comunidad de los pueblos de Texcoco, 1812-1857*. Tesis doctoral. El Colegio de México).

BRAIDOTTI, ROSI.

2013. *The Posthuman*, Polity Press, Cambridge.

BRENNER, NEIL Y NIK THEODORE

2004 *Spaces of Neoliberalism. Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Oxford. (eds.): Blackwell. [Links]

BRIBIESCA, JOSÉ LUIS

1958 *El agua potable en la República Mexicana. 2a. Parte. Ingeniería Hidráulica en México* 4: 51-62.

BUCAY, BENITO

2001 *Apuntes de historia de la química industrial en México. Revista de la Sociedad Química de México*, 45(3), 136-142.

BUDDS, JESSICA

2010 "Relaciones sociales de poder y la producción de paisajes hídricos". En *Justicia hídrica: acumulación, conflicto y acción social*, editado por Rutgerd Boelens, Leontien Cremers y Margreet Zwarteveen, 59-69. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

CAMACHO GUZMÁN, DAMIAN

2008 *Atenco arma su historia* (Doctoral dissertation, Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco).

CAMPBELL, JEREMY

2012 "Between the Material and the Figural Road: The Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia". *Mobilities* 7 (4): 481-500. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718429>

CARRASCO, DANIEL.

2020 *De Chapingo a Sonora: Pandurang Khankhoje en México y el tránsito del agrarismo a la agroindustria*. *Historia Mexicana*, [S.I.], p. 375-421, jul. 2020. ISSN 2448-6531.

CASTREE, NOEL

1995 "The nature of produced nature: materiality and knowledge construction in Marxism", *Antipode*, 27:12-8.

CASTREE, NOEL Y B. BRAUN (eds)

2001 *Social Nature: Theory, Practice, Politics*. London and New York: Routledge.

CASTRO, JOSÉ ESTEBAN

2009 «Apuntes sobre el proceso de mercantilización del agua: un examen de la privatización en perspectiva histórica». En: Delclòs, J. (ed.). *Agua, un derecho y no una mercancía: Propuestas de la sociedad civil para un modelo público de agua*. Barcelona: Icaria, 35-55.

CLIFFORD, JAMES

2001 *Dilemas de la cultura. Antropología, literatura y arte en la perspectiva posmoderna*. Barcelona, Gedisa Editorial.

COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE MÉXICO (CICM)

2018 Dictamen sobre las opciones para la solución del problema de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad De México. Recuperado de: http://cicm.org.mx/wp-content/uploads/2018/09/DictamenCICM_completo.pdf

COLLIER, STEPHEN

2011 *post-Soviet social: Neoliberalism, social modernity, biopolitics*. Prince ton, NJ: Prince ton University Press.

COMPOSTO, CLAUDIA Y MINA L. NAVARRO

2014 Claves de lectura para comprender el despojo y las luchas por los bienes comunes naturales en América Latina, en Composto, C. y M.L. Navarro, *Territorios en disputa. Despojo capitalista, luchas en defensa de los bienes comunes naturales y alternativas emancipatorias para América Latina*, Bajo Tierra Ediciones, pp. 33-75.

CONNERY, CHRIS

1996 *Oceanic Feeling and Regional Imaginary*. In Rob Wilson and Wimal Dissanayake (eds), *Global/Local: Cultural Production and the Transnational Imaginary*. London: Duke University Press.

CÓRDOVA-TAPIA F., STRAFFON-DÍAZ, ORTIZ-HARO G. A., LEVY-GÁLVEZ K., ARELLANO-AGUILAR O., AYALA AZCÁRRAGA C., ZAMBRANO L., SÁNCHEZ-OCHOA D. J. Y ACOSTA-SINENCIO S. D.

2015 Análisis del resolutivo SGPA/DGIRA/DG/09965 del proyecto “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S. A. de C. V.” MIA15EM2014V0044. Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental. Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad. México.

CORONIL, FERNANDO

1997 *The magical state: Nature, money, and modernity in Venezuela*. University of Chicago Press.

CREHAN, KATHERINE

2016 Gramsci's Common Sense: Inequality and its Narratives. Durham, NC: Duke University Press.

Cronon, Willian

1991 *Nature's Metropolis*. New York: A.A. Norton

1995 *Uncommon ground: Toward reinventing nature*. Nueva York: W.W. Norton & Company.

CRUICKSHANK, GERARDO

2007 *Proyecto lago de Texcoco: rescate hidroecológico*. CONAGUA-SEMARNAT. México, DF.

CRUZ L., A; ARLINE D. I.; RAMÍREZ C. M.

2015 La investigación agrícola al momento del traslado de la Escuela Nacional de Agricultura de San Jacinto, D. F. a Chapingo, Estado de México, a través de las publicaciones de Pandurang Khankhoje. *Revista de Geografía Agrícola*, 54:49-55

CRUZ LEÓN, A. Y M. RAMÍREZ CASTRO, M.

2016 "Escuelas Libres de Agricultura de México: proyecto de la Liga de Comunidades Agrarias y antecedentes de las Escuelas Campesinas". *Revista de Geografía Agrícola*, núm. 57.

CRUZ, NOÉ

2015 El suelo del NAICM es un reto de ingeniería, asegura la UNAM. *El Universal*, Ciudad de México, 21 abril de 2015. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/2015/04/21/el-suelo-del-naicm-es-un-reto-de-ingenieria-asegura-la-unam>

CUEVAS PINEDA, JAZMÍN

2017 Determinación de las líneas de acción para el ordenamiento territorial del Municipio de Atenco, Estado de México. Tesis de Maestría en Geografía. México: UNAM.

DAS, VEENA

2008 *Sujetos del dolor, agentes de dignidad*. Universidad Nacional de Colombia, Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar.

2006 *Life and Words: Violence and the Descent into the Ordinary*. Berkeley: University of California Press.

DÁVALOS, MARCELA Y KARINA SALADO

2018 "Agrónomos, revolución agrícola y escuelas de agricultura (1920-1928)", *Pacarina del Sur* [En línea], año 10, núm. 37, octubre-diciembre, 2018.

PÁJARO, DAVID

2002 "La tierra no se vende, se quiere y se defiende", *Textual*, núm. 40, México.

DEMÉNEGHI COLINA, AGUSTÍN

2016 Una aplicación del principio de proporcionalidad natural al cálculo de la deformación diferida en arcillas. *Revista Geotecnia*, 28, 29-35. <https://www.smig.org.mx/archivos/revista-trimestral-smig/revista-geotecnia-smig-numero-238.pdf>

DENIZEN, SETH

2019 *Baroque Soil: Mexico City in the Aftermath*. In *Political Geology* (pp. 71-104). Palgrave Macmillan, Cham.

DESFOR, G.; KEIL, R.

2004 *Nature and the City: Making environmental policy in Toronto and Los Angeles*. Tucson: The University of Arizona Press.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF)

2001 (22 de octubre). Distrito Federal, México, Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=29007&pagina=-1&fecha=22/10/2001

DOANE, MOLLY

2012 *Stealing Shining Rivers. Agrarian Conflict, Market Logic, and Conservation in a Mexican Forest*, University of Arizona Press, Tucson.

ENCINAS RODRÍGUEZ, ALEJANDRO

2015 [2014 1ra Ed.]. *El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Política, negocios y poder*. México: Senado de la República.

ERADBURY, J.P.

1971 Paleolimnology of Lake Texcoco, Mexico. Evidence from diatoms. *Limnology and Oceanography* 16 (2): 180-200.

ESPINOSA, GABRIEL

1996 *El embrujo del lago: el sistema lacustre de la cuenca de México en la cosmovisión mexicana*. IIH e IIA de la UNAM, México.

ESPINOSA, N. Y C. TAPIAS

2010 "El plano, los escenarios y la puesta en escena etnográfica. Una conversación con Joanne Rappaport y César Abadía". *Tábula Rasa*, (13), 341-362.

ESPINOSA-CASTILLO, MARIBEL

2008 Procesos y actores en la conformación del suelo urbano en el ex lago de Texcoco. *Economía, sociedad y territorio*, 8(27), 769-798.

FAIRHEAD, JAMES, MELISSA LEACH E IAN SCOONES

2012 "Green Grabbing: a new appropriation of nature?", en *The Journal of Peasant Studies*, 39:2, 237-261.

FERGUSON, JAMES Y AKHIL GUPTA

2002 "Spatializing States: Toward an Ethnography of Neoliberal Governmentality." *American Ethnologist* 29(4):981- 1002.

FERGUSON, JAMES

1999 *Expectations of modernity: Myths and meanings of urban life on the Zambian Copperbelt*. Berkeley, CA: University of California Press.

Ferguson, James., 1994, *The Anti-Politics Machine: "Development," Depoliticization, and Bureaucratic Power in Lesotho*, Minneapolis, University of Minnesota Press.

FLORES, ADRIÁN

2016 "Infraestructura carretera. Producción de espacio, destrucción del paisaje y sobreacumulación de capital" en Verónica Ibarra y Edgar Talledos (coord.), *Megaproyectos en México una lectura crítica*. Ciudad de México: Itaca-UNAM. pp. 43-66.

FRASER, NANCY

1990 "Rethinking the Public Sphere: A Contribution. to the Critique of actually existing Democracy". en *Social Text*. No. 25-26.

FRIEND, RICHARD Y HUTANUWATR, KHANIN

2021 Fixing a swamp of cobras: The clash between capital and water in shaping urban vulnerabilities. *Antipode*, 53(1), 158-180.

GACETA DEL DISTRITO FEDERAL

2005 *Declaratoria de la zona metropolitana del valle de México*. Gobierno del Distrito Federal, Gobierno del Estado de México y Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana.

GARCÍA-QUINTANA, JOSEFINA Y JOSÉ RUBÉN ROMERO GALVÁN

1978 *México Tenochtitlan y su problemática lacustre*. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Cuaderno 21.

GIBSON, CHARLES

1956 Llamamiento general, repartimiento, and the empire of Acolhuacan. *The Hispanic American Historical Review*, 36(1), 1-27.

GIBSON-GRAHAM, JULIE KATHERINE

1996 Querying globalization. *Rethinking Marxism*, 9(1), 1-27.

GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO

2011 Sexto Informe de Gobierno Enrique Peña Nieto. En línea: <http://iiigecem.edomex.gob.mx/dwIGCEM/media/documentos/EPN6T11.pdf>

GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO-SECRETARÍA DE ECOLOGÍA,
2001 Proyecto ambiental nuevo Texcoco. Económicamente productivo.
Ambientalmente sustentable, México.

GÓMEZ DE SILVA, GUIDO

2001 Diccionario breve de mexicanismos. México: Academia Mexicana de la Lengua-
Fondo de Cultura Económica.

GONZÁLEZ GAUDIANO, EDGAR

2013 “El mundo al revés en política ambiental”. *La Jornada Veracruz*, 28 de mayo, en
internet <http://edgargonzalezgaudiano.blogspot.com/2013/05/el-mundo-al-reves-en-politica-ambiental.html?m=1>

GONZÁLEZ OBREGÓN, LUIS

1902 *Memoria histórica, técnica y administrativa de las obras del desagüe del valle México 1449-1900*. México: Tipografía de la oficina impresora de estampillas, 1902.
Gordillo, Gastón. 2014. *Rubble: The Afterlife of Destruction*. Durham: Duke University Press.

GRANDIN, GREG

2009 *Fordlandia: the rise and fall of Henry Ford's forgotten jungle city*. Macmillan.

GREENBERG, JAMES

2006 The Political Ecology of Fisheries in the Upper Gulf of California. En *Reimagining Political Ecology*, editado por Aletta Biersack y James Greenberg, pp. 121-148. Duke University Press, Durham y London.

GUBER, ROSANA

2001 *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial, Norma.

GUPTA, AKHIL

1998 *Postcolonial developments: Agriculture in the making of modern India*. Duke University Press.

2015 “Suspension”. *Theorizing the Contemporary*. *Fieldsights*. Septiembre 24. <https://culanth.org/fieldsights/suspension>.

2018 “The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure”. En *The Promise of Infrastructure*, editado por Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hannah Appel, 62-78. Durham: Duke University Press.

GUTIÉRREZ-CASTORENA, STOOPS, G. C., ORTIZ SOLORIO Y LÓPEZ AVILA, G.

2005 Amorphous Silica Materials in Soils and Sediments of the Ex-Lago de Texcoco, Mexico: An Explanation for Its Subsidence. *CATENA*, 60, 205–226.

HAN, CLARA

2012 *Life in debt*. University of California Press.

HARAWAY, DONNA

1995 Ciencia, cyborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza. Madrid, Cátedra.

HART, GILLIAN PATRICIA Y ARI SITAS

2004 "Beyond the urban-rural divide: linking land, labour, and livelihoods." Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa 56 (1) : 31-38.

HART, GILLIAN

2009 "D/Developments after the Meltdown.", *Antipode* 41, n° S1: 117-41.

HARVEY, DAVID

2004 *El nuevo imperialismo*, Akal ediciones

HARVEY, PENÉLOPE

2021 Cimentando relaciones: la materialidad de las carreteras y los espacios públicos en el Perú provincial. Revista de Antropología y Sociología: Virajes, 23(1), 25-47. <https://doi.org/10.17151/rasv.2021.23.1.2>

2005 "The Materiality of State Effects: An Ethnography of a Road in the Peruvian Andes". En State Formation. Anthropological Perspectives, editado por Christian Krohn-Hansen y Knut Nustad, 123-141. Londres: Pluto Press.

HARVEY, PENNY Y KNOX, HANNAH.

2012 The enchantments of infrastructure. *Mobilities*, 7(4), 521-536.

2015 *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Cornell University Press.

HAZARDOUS, JARED ORSI

2004 *Metropolis: Flooding and Urban Ecology in Los Angeles*. Berkeley: University of California Press.

HERNÁNDEZ CASTILLO, AIDA

2010 Violencia de Estado y violencia de género. Las paradojas en torno a los derechos humanos de las mujeres en México. Trace. Travaux et recherches dans les Amériques du Centre, (57), 86-98.

HETHERINGTON, KREGG

2014 "Waiting for the Surveyor: Development Promises and the Temporality of Infrastructure". The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology 19: 195-211. <https://doi.org/10.1111/jlca.12100>.

HEWITT DE ALCÁNTARA, CYNTHIA

2007 Ensayo sobre los obstáculos al desarrollo rural en México: Retrospectiva y prospectiva. *Desacatos*, (25), 79-100.

HOFFMANN, ODILE

2007 "Identidad-espacio: relaciones ambiguas" en Margarita Estrada y Pascal Labazée. *Globalización y localidad: espacios, actores, moviidades e identidades*, CIESAS-IRD, México, pp.431-450.

HOWE, CYMENE, JESSICA LOCKREM, HANNAH APPEL, EDWARD HACKETT, DOMINIC BOYER, RANDAL HALL, MATTHEW SCHNEIDER-MAYERSON, ALBERT POPE, AKHIL GUPTA, ELIZABETH RODWELL, ANDREA BALLESTERO, TREVOR DURBIN, FARÈS EL-DAHDAH, ELIZABETH LONG Y CYRUS MODY

2015 "Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk". *Science Technology & Human Values* 41 (3): 547-565. <https://doi.org/10.1177/0162243915620017>

IBARRA, VERÓNICA

2016 "Los megaproyectos desde una geografía crítica" en Verónica Ibarra y Edgar Talledos (coord.), *Megaproyectos en México una lectura crítica*. Ciudad de México: Itaca-UNAM. pp. 21-42.

INGOLD, TIM

1993 The Temporality of the Landscape. *World Archaeology* 25 (2): 152-174.

2013 *Making: Anthropology, archaeology, art and architecture*. Routledge.

2007 "Materials against materiality." *Archaeological dialogues* 14.1: 1-16.

IXTLIXOCHITL, FERNANDO DE ALVA

1891 *Obras históricas*, Ed. Alfredo Chavero, México. (2 vols., Oficina tip. de la secretaria de Fomento: ICO.

JARAMILLO GONZÁLEZ, S

2009 *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá, Universidad de los Andes.

JELIN, ELIZABETH

2002 *Los trabajos de la memoria*. Madrid, España: Siglo Veintiuno editores.

JIMENES, HUGO

2001 Reubicaremos a ejidatarios en terrenos de Ecatepec: Montiel. *El Sol de México*, 30 de noviembre, en internet. Recuperado de: <http://www.pa.gob.mx/Noticias/2001/octubre/301001.htm>

JIMENO, MYRIAM

2016 "El enfoque narrativo" en: Myriam Jimeno, Carolina Pabón, Daniel Varela, Ingrid Díaz (eds.), *Etnografías contemporáneas III: las narrativas en la investigación antropológica*. Bogotá, Colombia: CES Universidad Nacional de Colombia. Pp. 7-22.

JIMENO, MYRIAM, DANIEL VARELA Y ÁNGELA CASTILLO

2012 "Experiencias de violencia: etnografía y recomposición social en Colombia." En: Myriam Jimeno, Sandra Liliana Murillo, Marco Julián Martínez (eds.). *Etnografías*

contemporáneas: trabajo de campo. Bogotá, Colombia: CES Universidad Nacional de Colombia.

KEIL, ROGER

2003 «Urban political ecology». *Urban Geography*, 24(8), p. 723-777.

Kirsksey, Eben (ed.) 2014. *The Multispecies Salon*, Duke University Press, Durham y Londres.

KIRSTEN APPENDINI Y GABRIELA TORRES-MAZUERA (eds.)

2008) *¿Ruralidad sin agricultura?* Ciudad de México: El Colegio de México.

LA JORNADA

1999 Terminaron 6 años de huelga en Sosa Texcoco. 12-12-199.

<https://www.jornada.com.mx/1999/12/12/termina.html>

LAGUNES HUERTA ,LUCIA

2016 Una década de resistencia y crecimiento: América del Valle Ramírez, página web de CIMAC, periodismo con perspectiva de género. disponible en:

<https://cimacnoticias.com.mx/noticia/una-decada-de-resistencia-y-crecimiento-america-del-valle-ramirez/>

LANE RODRIGUEZ, MARCI

1994 Estudio preliminar sobre la reconstrucción del sistema de riego en la región de Texcoco en 1920-1930 y 1991, en Carmen Vaqueira y Lidia Medina Torre, *Sistemas hidráulicos, modernización de la agricultura y migración*, El Colegio Mexiquense-Universidad Iberoamericana, pp. 137-188.

LARKIN, BRIAN

2013 The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42:327–343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.

2018 “Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure”. En *The Promise of Infrastructure*, editado por Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hannah Appel, 175-202. Durham: Duke University Press.

LATOUR, BRUNO

2005 *Reensamblar lo social. Una introducción a lateoría del actor-red*. Manantial, Buenos Aires.

LEFEBVRE, HENRI

2013 [1974] *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

LEMAN-STEFANOVIC, INGRID Y STEPHEN B. SCHARPER (editors)

2012 *The Natural City: Re-envisioning the Built Environment*, Toronto: University of Toronto Press.

LI, TANIA MURRAY

2007 *The will to improve: Governmentality, development, and the practice of politics*. Duke University Press.

2010 To make live or let die? Rural dispossession and the protection of surplus populations. *Antipode*, 41, 66-93.

2014 *Land's End: capitalist relations on an indigenous frontier*. Duke University Press.

2017 After development: surplus population and the politics of entitlement. *Development and Change*, 48(6), 1247-1261.

2019 Politics, interrupted. *Anthropological Theory*, 19(1), 29-53.

LISKER, BERNARDO

2018 El futuro aeroportuario de la ciudad de México y Mitre. Comunicado aclaratorio. Virginia, EE. UU: *Mitre.org* Recuperado de: <https://www.mitre.org/el-futuro-aeroportuario-de-la-ciudad-de-m%C3%A9xico-y-mitre>

LÓPEZ-ÁVILA, GUILLERMO; GUTIÉRREZ-CASTORENA, ORTIZ-SOLORIO, CARLOS A.; FLORES-ROMÁN, DAVID; SEGURA-CASTRUITA, MIGUEL A.

2004 Sedimentos del ex lago de Texcoco y su comportamiento con la aplicación de materiales calcáreos y compactación. *Terra Latinoamericana*, 22(1), 1-10.

LOUNELA, ANU

2019 "Erasing memories and commodifying futures within the Central Kalimantan landscape", en: Anu Lounela, Eeva Berglund y Timo Kallinen (eds.) *Dwelling in Political Landscapes Contemporary Anthropological Perspectives*. Studia Fennica Anthropologica-Finnish Literature Society-SKS, Helsinki, pp. 53-73.

LOUNELA, ANU; EEVA BERGLUND Y TIMO KALLINEN

2019 "Landscape is not what it used to be: Anthropology and the politics of environmental change" en: Anu Lounela, Eeva Berglund y Timo Kallinen (eds.) *Dwelling in Political Landscapes Contemporary Anthropological Perspectives*. Studia Fennica Anthropologica-Finnish Literature Society-SKS, Helsinki, pp. 8-32.

LUXEMBURGO, ROSA

2011 *La acumulación del capital*. Madrid. Ediciones Internacionales Sedov.

MAGAZINE, ROGER Y SALDAÑA, TOMAS

2010 *Texcoco en el nuevo milenio: cambio y continuidad en una región periurbana del Valle de México*. Universidad Iberoamericana.

MARCH, HUGO

2013 Neoliberalismo y medio ambiente: una aproximación desde la geografía crítica. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 59(1), 137-153.

MARTÍNEZ, JOSÉ ANTONIO Y JOSÉ MANUEL MORENO

2021 "Ángel Palerm y el Acolhuacan Septentrional: una propuesta para repensar la región desde las danzas devocionales" en Carmen Bueno Castellanos y Osmany

Suárez Rivero (coords.) *Ángel Palerm. Un siglo después*. CIESAS, UAM, Universidad Iberoamericana, El Colegio de Michoacán, pp. 259-280.

MARX, KARL

(1975/2008) *El capital: crítica de la economía política. Tomo I*. México: Siglo XXI.

MASSEY, DOREEN

2012 Espacio, lugar y política en la coyuntura actual/Space, Place and Politics in the Present Conjuncture. *Urban*, (04), 7-12.

1993 "Power-Geometry and a Progressive Sense of Place." In *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*, eds. J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson, and L. Tickner, pp. 59-69. London and New York: Routledge

MENDOZA FRAGOSO, ARIANA.

2018 Ontologías del agua y relaciones de poder en torno al paisaje hídrico en el territorio indígena mazahua del estado de México. *Revista Colombiana De Antropología*, 55(1), 91-118. <https://doi.org/10.22380/2539472X.572>

MENDOZA LÓPEZ, JESÚS

2017 Participación del Instituto de Ingeniería en aspectos geotécnicos del diseño y construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Ciudad de México, México: *Instituto de Ingeniería UNAM*. Recuperado de: <http://www.ii.unam.mx/es-mx/Investigacion/Proyecto/Paginas/NAIM.aspx>

MENDOZA, JOSÉ ENRIQUE

2017 Financiarización y sector carretero en México. *Problemas del desarrollo*, 48(189), 85-112.

MITCHELL, TIMOTHY

2002 *Rule of experts*. University of California Press.

MOORE, DONALD SARAH

1998 "Subaltern Struggles and the Politics of Place: Remapping Resistance in Zimbabwe's Eastern Highlands." *Cultural Anthropology* 13(3):344-381.

MORENO PECERO, GABRIEL

2016 Experiencias geotécnicas en el suelo del Lago de Texcoco. *Revista Geotecnia*, 28, 11-19. <https://www.smig.org.mx/archivos/revista-trimestral-smig/revista-geotecnia-smig-numero-238.pdf>

MURILLO, RODRIGO

2016 Comportamiento del suelo y obras en el ex Lago de Texcoco. *Revista Geotecnia*, 28, 20-28. <https://www.smig.org.mx/archivos/revista-trimestral-smig/revista-geotecnia-smig-numero-238.pdf>

MUSSET, ALAIN

1992 *El agua en el valle de México*. México: Pórtico de la Ciudad de México y CEMCA.

NOTIMEX

2011 Calderón recibe premio Campeones de la Tierra, 11 de mayo, en internet. Recuperado de: <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Calderon-recibe-premio-Campeones-de-la-Tierra-20110511-0153.html>

NUIJTEN, MONIQUE

2003 *Power, Community and the State. The political Anthropology of Organisation in Mexico*, Pluto Press, Londres.

OCDE

2015a Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: El caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Éditions OCDE, París. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264249349-es>

2015b *Territorial Reviews: Valle de México, México*. OECD Publishing, Paris.

O'CONNOR, JAMES

2001 *Causas naturales: ensayos de marxismo ecológico*. Siglo XXI.

OJEDA, DIANA

2012 Green pretexts: Ecotourism, neoliberal conservation and land grabbing in Tayrona National Natural Park, Colombia. *Journal of Peasant Studies*, 39(2), 357-375.

2016 Los paisajes del despojo: propuestas para un análisis desde las reconfiguraciones socioespaciales." *Revista colombiana de antropología* 52.2: 19-43.

PALERM VIQUEIRA, JACINTA

1995 Sistemas hidráulicos y organización social: La polémica y los sistemas de riego del Acolhuacan septentrional. *Mexican studies/estudios mexicanos*, 11(2), 163-178.

PALERM, ÁNGEL Y ERIC WOLF

1961 "Sistemas agrícolas y desarrollo del área clave del Imperio Texcocano". *Revista Interamericana de Ciencias Sociales*. Washington D.C. (2a. época), (1, 2): 281-287.

1955 "Agricultura de riego en el viejo señorío del Acolhuacan". En *Agricultura y civilización en Mesoamérica*, ed. Ángel Palerm y Eric Wolf, 128-148. México: SepSetentas.

PALERM, ÁNGEL

1973 *Obras hidráulicas prehispánicas en el valle de México*. México: Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia.

PATIÑO, MARÍA Y JESÚS ESPINOZA

2015 Ley Agraria del 6 de enero de 1915: semilla de la propiedad social y la institucionalidad agraria en México en *Estudios Agrarios, Revista de la Procuraduría Agraria*, 58, México. Pp. 17-39.

PEÑA RAMÍREZ, JAIME

2012 *Crisis del agua en Monterrey, Guadalajara, San Luis Potosí, León y la ciudad de México (1950-2010)*. México, DF: UNAM-Universidad Intercultural.

PÉREZ LIZAUUR, MARISOL

1975 *Población y sociedad: cuatro comunidades de Acolhuacán* Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

PÉREZ NEGRETE, MARGARITA

2007 Santa Fe: ciudad, espacio y globalización. México, Tesis para obtener el grado de Doctora en Antropología Social, UIA.

2013 Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos. *Espacialidades*, 3(2), 67-103.

2017 *Megaproyectos, capital y resistencias*. México: CIESAS.

PERLÓ COHEN, MANUEL

1999 El paradigma porfiriano: historia del desagüe del valle de México. 1. ed. México: Programa Universitario de Estudios Sobre la Ciudad, Instituto de Investigaciones Sociales.

PERLÓ COHEN, MANUEL Y ARSENIO GONZÁLEZ REYNOSO

2006 Del agua amenazante al agua amenazada. En Martínez Fernández. *Más allá del Cambio Climático: las dimensiones psicosociales del cambio ambiental global*. Instituto Nacional de Ecología.

PETRICH, BLANCE

2013 En marcha, nueva estrategia contra pobladores de Atenco. La Jornada. 13 de febrero. En línea: <https://www.jornada.com.mx/2013/02/11/politica/016n1pol>. Consultado el 17/09/2020.

2014 Atenco. Otra vez en pie de lucha. La Jornada, 8 de junio, en línea: <https://www.jornada.com.mx/2014/06/08/politica/002n1pol> .Consultado el 19/09/2020

PICKARD, MIGUEL

2014 “Las ciudades rurales hoy y cómo hacer frente a los megaproyectos que vendrán en el futuro.” *Theoría: Revista del Colegio de Filosofía* 26 (2014): 107-112.

PROCESO

2020 “NAIM: Arqueología de la corrupción”. En *Proceso*, canal de YouTube. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=AXszUWE3O80&ab_channel=Proceso. Revisado por última vez: 04 de octubre de 2021.

PROYECTO SOBRE ORGANIZACIÓN, DESARROLLO, EDUCACIÓN E INVESTIGACIÓN (PODER)

2018 El NAIM un mal negocio para México. Ciudad de México, México: *Torre de Control, Proyecto PODER.* Recuperado de: <https://torredecontrol.projectpoder.org/informe.html>

2017 Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Ciudad de México, México. Recuperado de: <https://poderlatam.org/wp-content/uploads/2020/01/Empresas-NAICM.pdf>

REAL ESTATE MARKET & LIFESTYLE

2011 “6to. Informe de Gobierno: Enrique Peña Nieto, Compromiso Cumplido”, *Real Estate Market & Lifestyle.* En línea: <https://realestatemarket.com.mx/articulos/infraestructura-y-construccion/11240-6to-informe-de-gobierno-enrique-pena-nieto-compromiso-cumplido>

RICHARD, ANAELISE

2021 Ciudadanía ambiental y movimientos ambientales en el México contemporáneo en *Sociedad y Ambiente*, 24, pp. 1-28. doi: 10.31840/sya.vi24.2232

RIVERA, MARÍA

2002 “Atenco es un pueblo que no quiere acabar cargando maletas”, *La Jornada*, 30 de mayo, en internet. <http://www.pa.gob.mx/noticias/2002/mayo/300502.htm>

RODRÍGUEZ MORALES

2011 “La práctica constructiva en la ciudad de México. El caso del tezontle, siglos XVIII-XIX”. *Boletín De Monumentos Históricos | Tercera Época*, Núm. 22.

ROJAS RABIELA, TERESA

2020 El paisaje del agua y la tierra de la Acolhuatlalli a través del mapa de Patlachihqui y Moyotepec, Texcoco, 1592. *Relaciones Estudios de Historia y Sociedad*, 40(160).

2009 Las obras hidráulicas en las épocas prehispánica y colonial. *Comisión Nacional del Agua (comp.). Semblanza histórica del agua en México*, 9-25.

1984 “El tributo en trabajo en la construcción de las obras públicas en México-Tenochtitlan”. En *El modo de producción tributario en Mesoamérica*, ed. Alfredo Barrera, 51-75. Mérida: Escuela de Ciencias Antropológicas.

1974 Aspectos tecnológicos de las obras hidráulicas coloniales. *Nuevas noticias sobre las obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en el Valley de México*, 19-133.

ROSAS VARGAS, ROCÍO

2013 *San Salvador Atenco. Historia agraria (1910-1940)*. Puebla, Puebla: Altres Costa-Amic Editores.

ROSEBERRY, WILLIAM

1997 Marx and Anthropology. *Annual Review of Anthropology* 26:25-46.

2002 Understanding Capitalism –Historically, Structurally, spatially. En *Locating capitalism in time and space: global restructurings, politics, and identity* en David Nugent, pp. 61-79. Stanford University Press, Stanford.

ROZENTAL, SANDRA

2014 "Stone Replicas: The Iteration and Itinerancy of Mexican Patrimonio." *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology* 19, no. 2, pp. 331-356.

2016a Unearthing patrimonio: Treasure and collectivity in San Miguel Coatlinchán 1. In *Entangled Heritages* (pp. 137-152). Routledge.

2016b "In the Wake of Mexican Patrimonio: Material Ecologies in San Miguel Coatlinchan." *Anthropological Quarterly*, pp. 181-219.

(en prensa) *Cuerpos de agua: La materia oscura de la ciudad.*

RUFER, MARIO

2014 Paisaje, ruina y nación. Memoria local e historia nacional desde narrativas comunitarias en Coahuila. *Cuicuilco*, 21(61), 103-136.

SACK, ROBERT

1983 Human territoriality: a theory. *Annals of the association of American geographers*, 73(1), 55-74.

SALAS QUINTANAL, HERNÁN, MA. LETICIA RIVERMAR Y PAOLA VELASCO

2011 *Nuevas ruralidades. Expresiones de la transformación social en México*, Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM y Juan Pablos Editor, México, D.F.

SALINAS CESÁREO

2011 Continúa la Conagua compra de terrenos en San Salvador Atenco. *La Jornada*, 1° de abril, en internet: <https://www.jornada.com.mx/2011/04/01/estados/041n1est>

2014, Avalan en asamblea irregular cambio de uso de suelo en Atenco, *La Jornada*, 2 de junio. En línea: <http://www.jornada.unam.mx/2014/06/02/politica/019n1pol>. Consultado el 17/09/2020.

SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRÁULICOS (SARH)

1983 Comisión del Lago de Texcoco, Proyecto Texcoco, México, Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

1972 "Plan Lago de Texcoco", *Revista de Divulgación*, México, v. 12, n. 2.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCYT)

2017 [1ero de agosto). "Concluye la primera etapa del programa de reforestación en el NAIM", Comunicado. Disponible en: <https://www.gob.mx/sct/prensa/concluye-la-primer-etapa-del-programa-de-reforestacion-en-el-naim>

2018 Programa de Empleo Temporal Memoria documental 2012-2018. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/MD/43_MD.pdf

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

1969 *Proyecto Texcoco. Memoria de los trabajos realizados y conclusiones*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SEGATO, RITA LAURA

2016 *La guerra contra las mujeres*. Madrid: Traficantes de sueños.

SENGUPTA, DHRITIRAJ, CHEN R, MEADOWS M E AND BANERJEE A

2020 Gaining or losing ground? Tracking Asia's hunger for "new" coastal land in the era of sea level rise. *Science of the Total Environment*. Vol 732. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.139290>

SHATKIN GAVIN

2019 Futures of crisis, futures of urban political theory: Flooding in Asian coastal megacities. *International Journal of Urban and Regional Research* 43(2): 208– 226.

SMITH GAVIN

2014 *Intellectuals and (Counter-) Politics*. New York, NY: Berghahn

SMITH, NEILL

1984 *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. Oxford.

SOTO-COLOBALLES, NATALIA

2019 Proyectos y obras para el uso de los terrenos desecados del antiguo lago de texcoco, 1912-1998. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, 58, 259-287.

SPINOZA, BARUCH

2000 *Ética demostrada según el orden geométrico*. Madrid: Editorial Trotta.

STASCH Y S. LAZAR (Eds.).

The Cambridge Encyclopedia of Anthropology. Cambridge: University of Cambridge.

STEINBERG, PHILIP

1999 Navigating to Multiple Horizons: Toward a geography of oceanspace. *Professional Geographer* 51 (3): 366–375.

STOLER, ANN

2008 Imperial debris: reflections on ruins and ruination. *Cultural Anthropology*, 23(2), 191-219.

2009 *Along the archival grain; Epistemic anxieties and colonial common sense*. Princeton: Princeton University Press.

2013 "Introduction. 'The Root Remains': From ruins to ruination". *Imperial debris: On ruins and ruination*. Ed. Ann Stoler, 1-35. Durham: Duke University Press.

STRATHERN, MARILYN

2018 *Relations: An anthropological account*. Duke University Press.

SVAMPA, MARISTELLA

2019 Las fronteras del neoextractivismo en América Latina: conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias (p. 144). transcript Verlag.

SWYNGEDOUW, ERIC

1996 "The city as a hybrid: on nature, society and cyborg urbanization", *Capitalism Nature Socialism*, 7(25 March): 65–80

1997 Power, nature, and the city. The conquest of water and the political ecology of urbanization in Guayaquil, Ecuador: 1880–1990. *Environment and planning A*, 29(2), 311-332.

1999 "Modernity and Hybridity: Nature, Regeneracionismo, and the Production of the Spanish Waterscape, 1890-1930". *Annals of the Association of American Geographers* 89 (3): 443-465.

2004 *Social Power and the Urbanization of Water: Flows of Power*. Oxford: Oxford University Press.

THERBORN, GÖRAN

1987 La ideología del poder y el poder de la ideología. Madrid: Siglo XXI.

THOMAS, PETER, D.

2010 *The Gramscian Moment: Philosophy, Hegemony and Marxism*. Chicago, IL: Haymarket Books.

TORRES, MEDINA, MAYRA

2012 La nueva batalla de Atenco, ahora en defensa de su agua. *Desinformémonos*. 25 de noviembre. En línea: <https://desinformemonos.org/la-nueva-batalla-de-atenco-ahora-en-defensa-de-su-agua/> . Consultado el 23/08/2020.

TORRES-MAZUERA, GABRIELA

2015 Las consecuencias ocultas de la enajenación de tierras ejidales: proliferación de disonancias normativas. *Desacatos*, (49), 150-167.

TRICART, J.

1985 Pro-lagos del eje neovolcánico de México. Instituto de Geografía-Universidad Nacional Autónoma de México, Université Louis Pasteur, CONACYT, CNRS. México.

TSING, ANNA

2005 *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton/Oxford: Princeton University Press.

2015 *The Mushroom at the End of the World*. Princeton University Press.

URIBE, SIMON

2021 Suspensión: espacio, tiempo y política en la historia interminable de un proyecto de infraestructura en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano. *Antipoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (42), 205-229.

2017 *Frontier Road. Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford: Wiley-Blackwell

2019a “Illegible Infrastructures: Road Building and the Making of StateSpaces in the Colombian Amazon”. *Environment and Planning D: Society and Space* 37 (5): 886-904. <https://doi.org/10.1177/0263775818788358> 45.

2019b “Camino de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano”. *Historia Crítica* 72: 69-92 <https://doi.org/10.7440/histcrit72.2019.04>

VALEK G.

2000 Agua, Reflejo de un Valle en el Tiempo. Dirección General de Divulgación de la Ciencia, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F.

VAN TEIJLINGEN, KAROLIEN Y DUPUIITS, EMILIE

2021 Estrategias comunitarias frente a conflictos socioambientales: más allá de la resistencia. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (69), 7-16.

VÁZQUEZ-GARCÍA, VERÓNICA

2020a Género y privatización del ejido en San Salvador Atenco, México. *Perfiles latinoamericanos*, 28(55), 325-348.

2020b Venta de tierras y transformación del waterscape en San Salvador Atenco, Estado de México. *Cuicuilco, Revista de Ciencias Antropológicas*, Núm. 77, enero-abril.

VEBER, HANNE

2014 “Memories of the Ucayali: The Asháninka Story Line”. En: Oakdale, Suzanne y Magnus Course. *Fluent selves: autobiography, person, and history in Lowland South America*. Lincoln: University of Nebraska Press: 93-120.

VELASCO SANTOS, PAOLA

2017a Ríos de contradicción: contaminación, ecología política y sujetos rurales en Nativitas, Tlaxcala. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas.

2017b Deshilando etnográficamente la mezclilla: materialidad y entramados socioambientales paradójicos. *Alteridades*, 27(54), 95-106.

VELHO, RAQUEL Y URETA, SEBASTIÁN

2019 Frail modernities: Latin American infrastructures between repair and ruination. *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society*, 2 (1), p. 428-441.

VICTORIANO RAMÍREZ, LIBERIO Y DÍAZ SÁNCHEZ, SALVADOR

2014 *Educación Agrícola Superior: Cambio de Época*. México: Centro de Estudios para el Desarrollo Rural Sustentable y la Soberanía Alimentaria y Cámara de Diputados LXII Legislatura.

VILLASEÑOR, ALEJANDRO TORTOLERO

2006 "Los caminos de agua en la producción y el comercio en el sureste de la cuenca de México en la segunda mitad del siglo XVIII." *Empresas y modernización en México desde las reformas borbónicas hasta el Porfiriato*, pp. 15-44.

VIQUEIRA LANDA, CARMEN

1990 Los procesos de cambio en el Acolhuacan. Cuadernos de Posgrado en Antropología Social, (6).

2001 El enfoque regional en antropología. Universidad Iberoamericana.

2005 "Presentación". En *La economía de un sistema de mercados en México: un ensayo de etnografía contemporánea y cambio social en un valle mexicano*. Universidad Iberoamericana

VISACOVSKY, SERGIO

2016 "Lo *narrativo* y la investigación antropológica sobre la producción de historias" en: Myriam Jimeno, Carolina Pabón, Daniel Varela, Ingrid Díaz (eds.), *Etnografías contemporáneas III: las narrativas en la investigación antropológica*. Bogotá, Colombia: CES Universidad Nacional de Colombia. Pp. 23-56.

VITZ, MATTHEW

2012 "The lands with which we shall struggle: land reclamation, revolution, and development in Mexico's Lake Texcoco Basin, 1910-1950", in *Hispanic American Historical Review*, 92 (1). Pp. 41-71.

2018 *A city on a lake: Urban political ecology and the growth of Mexico City*. Duke University Press.

WILLIAMS, RAYMOND

2000 *Marxismo y literatura*. Barcelona: Península.

YIE, MAITE

2016 "Narrando (desde) el despojo. Mediaciones morales y conceptuales de la noción de despojo en las luchas de los sectores populares rurales de los Andes nariñenses." *Revista Colombiana de Antropología* 52.2: 73-106.

ZAMORA NAVA, ALMA SCARLETT

2005 *Modernidad y tradición en Chiconcuac*. Tesis de Maestría. Universidad Iberoamericana Ciudad de México. Departamento de Ciencias Sociales y Políticas.