



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES

ARAGÓN

**EL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE
MÉXICO EN LA ZONA ORIENTE DEL ESTADO
DE MÉXICO Y SUS DESAFÍOS: LA RESISTENCIA
CIVIL DE ATENCO. ¡TIERRAS SÍ AVIONES NO!
REPORTAJE**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN COMUNICACIÓN
Y PERIODISMO
PRESENTAN:**

**KARLA PAOLA MELÉNDEZ GARAY
MAURICIO BUENDÍA CORREA**

ASESORA: LIC. CELIA CÁNDIDA RODRÍGUEZ ESCOBAR

SAN JUAN DE ARAGÓN, ESTADO DE MÉXICO

2007





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas

Tesis Digitales

Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



Dedicatoria

Dedico este proyecto a las personas más importantes de mi vida, mi familia que me apoyó anímica, moral, material y económicamente para que fuera una realidad. A mi padre, por su ejemplo, por ayudarme a estar más cerca de mis metas profesionales, por guiarme y protegerme. A mi madre, por la aceptación incondicional, por darme su cariño, paciencia, apoyo, consejos y, sobretodo, valor para seguir adelante. A mis hermanas, por ser y estar, por compartir el espacio y los momentos significativos. A mi hermano, *q.e.p.d.* A mis abuelitos *q.e.p.d.*, en donde se encuentren yo sé que están conmigo a cada paso de mi vida.

También quiero dedicar esta investigación a mi compañero, novio y amigo, a quien agradezco su entrega, apoyo y paciencia; por compartir esta etapa profesional de nuestras vidas y el comienzo de otras más.

A los ejidatarios, quienes compartieron su testimonio de lucha por el respeto dedicación y amor a su tierra, patrimonio de generaciones.

Y por último, no por eso menos importante, a mis amigos que siempre brindaron interés y apoyo para concretar nuestra investigación.

"La verdad jamás daña a una causa que es justa."

Mahatma Gandhi

K
a
r
l
a

P
a
o
l
a



Dedicatoria

M
a
u
r
i
c
i
o

Este trabajo lo dedico principalmente a mis padres, porque sin el apoyo de ellos esto no hubiera sido posible. También dedicar a mis hermanas Azucena y Orquídea, a mis sobrinos Monse y Joel. A mi abuelita Balbi *q.e.p.d.* Los quiero mucho.

Por supuesto también dedicar a mi novia, amiga y compañera de investigación. Seguramente fue duro aguantar todas las ideas locas que yo tenía. También aprovecho para agradecer sus ideas porque sin ellas esta investigación no sería lo que es.

No puedo olvidar a los actores principales de esta investigación, a los ejidatarios que día a día trabajan la tierra para poder salir adelante. A todos aquellos que con sus palabras y actos encausaron una lucha histórica por defender aquello que nuestro país está olvidando poco a poco, el amor a la tierra y a la tradición.

También dedicar a mis amigos (híjole son un remontón para mencionarlos a todos) que con sus pláticas y observaciones sobre el tema me ayudaron a fundamentar ideas para aportar a la investigación.

*"El que pelea con monstruos debe cuidar
no convertirse en uno de ellos."
Nietzsche.*



Agradecimientos

Agradecemos a la profesora Celia Cándida Rodríguez Escobar quien nos asesoró y guió, brindándonos las herramientas necesarias para la realización de nuestra investigación.

Nuestro sincero agradecimiento al profesor Alejandro Contla Carmona, cronista del municipio de Texcoco quien nos brindó su apoyo incondicional, así como el contenido de valiosos escritos sobre esta región.

Agradecemos a Abraham Sánchez Gómez, cronista de Atenco, quien de manera significativa participó en nuestra investigación, así como a Miguel Sánchez Argüelles, periodista y amigo.

A los habitantes de Atenco, a Ignacio del Valle, Adán Espinosa, David Pájaro, quienes fueron parte testimonial de esta investigación, así como a Salvador Díaz Sánchez por ayudarnos a ver el movimiento desde otra perspectiva (gracias a sus documentales) y por su resistencia solidaria.

A los señores Manuel e Isabel de Uribe por hacer posible este trabajo tangible para los lectores.

“Más vale ser vencido diciendo la verdad, que triunfar por la mentira.”

Mahatma Gandhi



Índice

Introducción

Capítulo 1 Proyecto ambicioso en la Ciudad de México: nuevo aeropuerto

1.1 Un proyecto que se decidió años atrás	9
1.2 Adiós al PRI, ahora el PAN gobierna	20
1.3 Especulaciones, cabildeos y enfrentamientos	25

Capítulo 2 Viable aterrizar en Texcoco

2.1 Riesgos para el nuevo aeropuerto	30
2.2 La decisión es Texcoco	35
2.3 La polémica por el nuevo aeropuerto	39

Capítulo 3 Adiós al rescate ecológico del Lago de Texcoco

3.1 El Lago de Texcoco: mitos y leyendas	50
3.2 Una opción de vida para el valle de México	59
3.3 Organizaciones civiles oponen resistencia y defienden a las aves	67

Capítulo 4 Atenco defiende sus tierras con machete en mano

4.1 El Atenco de ayer y hoy	75
4.2 ¡Fox entiende Atenco no se vende! Crónica de un movimiento anunciado	81
4.2.1 La lucha legal por la defensa de la tierra y la adhesión de organizaciones sociales del país	90



4.2.2 La semilla por la defensa de la tierra está sembrada	95
4.2.3 Atenco refuerza sus filas	99
4.2.4 “No insistan no venderemos nuestras tierras”: Atenco	105
4.2.5 La negociación será sólo con los ejidatarios: Creel	111
4.2.6 Reunión sin solución	116
 4.3 Salida de emergencia, derogación	 118
4.4 ¡El gobierno insiste, Atenco vive, la lucha sigue!	121
 A manera de conclusión	 128
Fuentes de consulta	137
Glosario	149



Introducción

El día 22 de octubre de 2001 el gobierno federal encabezado por Vicente Fox Quesada notificó mediante el *Diario Oficial de la Federación* la expropiación de tierras en los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, y así construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México. Un total de 5 mil 383 hectáreas expropiadas para la realización del proyecto más importante de su sexenio. “¡Una decisión con los pies en la tierra!” afirmaba el gobierno federal.

Este hecho desató inmediatamente un debate nacional para ver si era la mejor resolución o no; los actores políticos más importantes del país opinaban sobre el tema; mientras tanto, en el campo donde las tierras dejarían de dar sus frutos para dar paso a las máquinas del aire, los campesinos preparaban la defensa de su patrimonio milenario, incluso estaban dispuestos a dar la vida.

¡Tierras sí aviones no! Respondieron miles de campesinos a Vicente Fox. Los enfrentamientos iniciaron en Atenco el mismo día de la notificación de expropiación; nosotros regresábamos de la Escuela Nacional de Estudios Profesionales-Aragón, hoy llamada FES-Aragón, íbamos de regreso a casa; recordamos muy bien que en la caseta de cobro de la Autopista Peñón-Texcoco había muchos tráileres estacionados, se lograba ver un importante número de policías, había camiones llenos de granaderos; no sabíamos qué era lo que pasaba.

Salimos de la autopista y en la tienda de autoservicio Comercial Mexicana vimos que aguardaban otros cientos de gendarmes de la Policía Federal Preventiva (PFP), no permitían el paso en la carretera a Lechería, sólo



estaban esperando la orden de ataque. Unas pocas horas después nos enteramos que los ejidatarios de Atenco habían tomado las calles para protestar sobre la decisión que había tomado el gobierno federal de construir el nuevo aeropuerto.

A partir de estas circunstancias nació el interés de investigar el por qué se suscitaron dichos acontecimientos. Algo que llamó la atención en el conflicto y en los medios de comunicación nacionales y extranjeros fue la fuerza de una organización social del municipio de Atenco, por cierto no surgió a partir del aeropuerto, como informaron muchos medios. En la década de los ochenta la organización se llamaba Habitantes Unidos de San Salvador Atenco (Hausa), posteriormente es conocido como el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.

Uno de los objetivos principales para esta investigación es destacar la importancia social que implicó este movimiento de resistencia civil de campesinos provocada por la insistencia de un gobierno que expropió tierras sin tomar en cuenta a los dueños de los terrenos. Sin duda habría que darle la justa dimensión a los acontecimientos que ocurrieron y denunciar el trasfondo que había entre políticos y empresarios, porque estaba en juego miles de millones de dólares, miles de hectáreas afectadas por la expropiación, y el futuro ambiental de la zona de rescate ecológico que a lo largo de 30 años le ha costado al pueblo mexicano una millonaria inversión.

Igualmente es relevante analizar las reacciones generadas por la decisión del gobierno para la construcción del aeropuerto en Texcoco, Estado



de México, debido a que el sector más beneficiado, señalan los afectados, serían los inversionistas de capital extranjero y la clase política de nuestro país.

Decidimos encaminar nuestra investigación en el periodismo interpretativo con base en el reportaje profundo o llamado también gran reportaje, —que durante las décadas de los 50 y 60 vivió sus momentos dorados — para proporcionar al lector los antecedentes que originaron la noticia, dar el alcance que tuvieron los hechos y circunstancias en el momento en que ocurrieron, explorar lo que pueda resultar de ellos en el futuro; y analizar las situaciones descritas.

Sobre el reportaje existe un tratado exhaustivo; sin embargo acudiremos al autor norteamericano Neale Coppel, quien enfatiza los siguientes aspectos principales de un reportaje profundo: proporcionar al lector antecedentes completos de los hechos que originaron la noticia; humanizar: escribir de tal forma que la información tenga sentido para el lector; investigar: sacar a la luz los hechos que están bajo la superficie; orientar: situación de los relatos en el mundo de los lectores acercando los hechos a la vida cotidiana del receptor.¹

Para la realización de este reportaje recurrimos en primera instancia con los libros y documentos históricos del municipio de Atenco, las fuentes hemerográficas de los principales diarios nacionales con la finalidad de dar un seguimiento cronológico a los acontecimientos; y revisamos información institucional a través de Internet para complementar datos que implícitamente abordaban las publicaciones.

¹ Julio del Río Reynaga, *Periodismo Interpretativo, el reportaje*, p.14.



En segundo lugar, iniciamos la investigación de campo a través de entrevistas con los líderes y pobladores, si bien ya habían pasado tres años de la derogación de expropiación de terrenos, se mostraron hasta cierto punto con precaución al decir las cosas; advirtiéndonos que “no se podía hablar del tema”, porque aseguraron que con frecuencia los visitaban personas que se hacían pasar por reporteros, o estaban involucrados con el gobierno o con las autoridades del municipio.

Las declaraciones que hicieron los pobladores de Atenco adquirieron un gran peso en esta investigación, pues en el transcurso logramos obtener información de sus líderes del movimiento de resistencia, incluso vimos los documentos originales de los terrenos. Este acercamiento permitió entender mejor la concepción de la vida en el campo y el valor de la tierra que representa para el campesino.

El estudio se dividió en cuatro apartados; el primer capítulo, “Proyecto ambicioso en la Ciudad de México: aeropuerto”, presenta de manera cronológica la historia del aeropuerto en la Ciudad de México y la necesidad evidente de construir un nuevo aeropuerto en tierra mexiquense, y las políticas del nuevo gobierno en la presidencia que trae consigo la firme intención de realizar el megaproyecto aeroportuario que por muchas décadas priistas se pospuso.

El segundo capítulo, “Viable aterrizar en Texcoco”, expone los aspectos más relevantes entre los proyectos de Tizayuca y Texcoco para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM). Sin embargo, el gobierno tomó la decisión de ejecutarlo en Texcoco, Estado de



México, lo cual causó polémica entre personajes de la vida política del país, empresarios, ambientalistas y sociedad civil.

En el tercer apartado, “Adiós al rescate ecológico del Lago de Texcoco”, destacamos el papel que ha tenido el Lago de Texcoco a través de la historia del país, a partir de la época prehispánica para entender la cosmovisión de nuestros antepasados y la continuidad que le dan los pobladores del lugar. Al mismo tiempo, establecemos las consecuencias que implicaría la desaparición de la zona lacustre en nuestros días.

En el cuarto y último capítulo, “Atenco defiende sus tierras con machete en mano”, exponemos la lucha de los ejidatarios de Atenco que al enterarse de la expropiación de sus tierras para la construcción del aeropuerto se enfrentaron y retaron con machetes en mano a las autoridades locales, municipales y federales, sin temor de perder la vida. A pesar de la derogación del decreto de expropiación de tierras ejidales para la construcción del aeropuerto, el proyecto lleva más de 30 años en estudio, por lo que el gobierno actual y los siguientes no quitarán el dedo del renglón para que se realice. Aunado a la necesidad del país de estar a la altura de las exigencias del mercado mundial.

Los alcances obtenidos en este trabajo se deben al acercamiento que tuvimos con los habitantes de Atenco y con los líderes del movimiento de resistencia, sin su apoyo no hubieran sido posibles estas líneas; también aportaron los elementos necesarios para entender la vida en el campo y su resistencia civil para conservar las tierras.



Como limitaciones podríamos señalar la negativa de algunas autoridades gubernamentales para concedernos una entrevista o información sobre los acontecimientos ocurridos en Atenco. Los motivos reales los desconocemos, pero sí constatamos que las secretarías se limitaban a decirnos que en ese momento no era posible atendernos o que el funcionario tenía una agenda muy apretada como para darnos la entrevista.

La aportación de este trabajo, a través de un reportaje, radica en denunciar la falta de comunicación entre las autoridades gubernamentales y la sociedad civil que, con mayor frecuencia pide a gritos que la escuchen y tomen en cuenta. No sólo se trata de observar el fenómeno de la resistencia de un conjunto de pueblos, va más allá, se ponen en evidencia los intereses económicos creados ante un proyecto de tal magnitud. Esta investigación que se realiza bajo la tutela de la UNAM, dice José Abraham Sánchez Gómez, cronista de Atenco, será el primer referente de muchos que habrá más adelante.



Capítulo 1

Proyecto ambicioso en la Ciudad de México: nuevo aeropuerto

La decisión de construir el nuevo aeropuerto en la Ciudad de México es sin duda muy importante. No se trata de construir cualquier cosa, los aeropuertos no se hacen cada año. La cantidad de dinero que se invierte alrededor de esto es monumental, y sus efectos sobre las ciudades son a largo plazo. Por ello la decisión de que se construyera en Texcoco o en Hidalgo, ambos lugares eran estratégicos, debía ser bien tomada aunque desde hace más de 30 años se planeaba la construcción de una nueva terminal aérea en Texcoco. El inesperado cambio de régimen en nuestro país en el que el PRI dejó de estar en el poder y el PAN entró con la firme convicción de hacer el nuevo aeropuerto.

1.1 Un proyecto que se decidió años atrás

Diariamente llegan a las pistas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México aeronaves de muchos colores y tamaños, simulando una danza en la que todos son miembros del ballet aéreo; despegando uno a uno para dirigirse hacia su destino mientras que otras esperan en fila su turno de salida. Todo este espectáculo es admirado por ciudadanos que esperan ansiosos en los descuidados y malolientes miradores, el momento en el que las majestuosas máquinas se encarreran y toman el aire como camino.



Ante el desarrollo económico que el país necesita, la vida del actual aeropuerto ya es insuficiente para la demanda de usuarios que año con año la incrementan en un promedio de 1.047 por ciento², simplemente en el año de 2006 el número de pasajeros fue de 24 millones 727mil 296.³ Es así como se toma la decisión de construir un aeropuerto en la capital.

Para entender el aplazamiento de una megaconstrucción aeroportuaria es necesario remitirse al pasado. En la década de los cincuenta del siglo pasado, inicia la existencia del Aeropuerto Central Benito Juárez en la Ciudad de México, construido a la altura de los mejores del mundo.

México era un país que se expandía más allá de las películas, literatura, música, pintura, danza, arquitectura, artesanías, teatro y el cine fue colmado con exaltación. La clase media va dejando de reconocerse en las películas nacionales cuya repetición no extendía ya estímulos para el emergente modernismo cultural.⁴

El escritor José Emilio Pacheco describe aquel México donde:

había escuelas llenas de personas con poliomielitis, de la fiebre aftosa, fusilaban por decenas de miles reses enfermas en todo el país; de las inundaciones: el centro de la ciudad se convertía otra vez en laguna, la gente iba por las calles en lancha. La cara del señor presidente en dondequiera: dibujos inmensos, retratos idealizados, fotos ubicuas, alegorías del progreso con Miguel Alemán como Dios Padre, caricaturas laudatorias, monumentos. Adulación pública, insaciable maledicencia privada[...] aún quedaban ríos, se veían las montañas, era el mundo antiguo.⁵

² Estadísticas de los pasajeros que hacen uso del AICM, www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Estadisticas/index.php?Publicacion=169, resumen, acceso enero de 2006.

³ Estadísticas 2006, www.asa.gob.mx/wb/webasa/asa, acceso marzo de 2007.

⁴ Daniel Cosío Villegas, *Historia general de México*, pp.1528-1529.

⁵ José Emilio Pacheco, *Las batallas en el desierto*, p.10.



La economía había entrado al mercado internacional, era un proceso de cambio cualitativo irreversible, la industrialización y la inversión privada crecieron notablemente en tanto que las grandes obras oficiales se multiplicaron. Las inversiones para el riego favorecieron al agricultor sobre el ejidatario por ser más productivo.

El sector empresarial por su parte tuvo confianza en la actividad agrícola, pues la llamada “pequeña propiedad” rural recibió toda clase de garantías. El resultado fue un aumento de la producción agrícola que se consideró como uno de los grandes éxitos económicos de la administración alemanista por lo que las aspiraciones del gobierno eran convertir al Distrito Federal en una ciudad de primer mundo.⁶

El poeta Pacheco cita en su obra antes mencionada que:

mientras nos modernizábamos, incorporábamos a nuestra habla términos que primero habían sonado como pochismos en las películas de Tin-Tan y luego insensiblemente se mexicanizaban; como *tenquíu*, *oquéi*, *uasamara*, *serpa*, *sorry*, *uan móment plíis*. Empezábamos a comer hamburguesas, *pays*, donas, *jotdogs*, malteadas, *áiscrim*, margarina, mantequilla de cacahuete. La cocaola sepultaba las aguas frescas de jamaica, chía, limón. Los pobres seguían tomando tepache. Se servía whisky en lugar de tequila para blanquear el gusto de los mexicanos. Los mayores se quejaban de la inflación, los cambios, el tránsito, la inmoralidad, el ruido, la delincuencia, el exceso de gente, la mendicidad, los extranjeros, la corrupción, el enriquecimiento de unos cuantos y la miseria de casi todos.⁷

Con el fin de lograr que el Distrito Federal fuera de primer mundo, el presidente Miguel Alemán Valdes (1946-1952) en el año de 1947 expropió tierras para la ampliación y remodelación del entonces aeropuerto con el afán de que fuera el mejor modelo en su género en América Latina. Se previno

⁶ Daniel Cosío Villegas, *op. cit.*, pp. 1277, 1278 y 1280.

⁷ José Emilio Pacheco, *op. cit.*, pp. 10-12.



invertir una suma de 30 millones de pesos para el equipamiento del nuevo Aeropuerto Internacional.⁸

Los terrenos expropiados estaban ubicados en el ejido de Peñón de los Baños, dichas tierras eran utilizadas principalmente para la siembra de maíz, alfalfa y rábano de bola; así lo afirmó uno de los 40 sobrevivientes de los 262 fundadores de ese ejido para *La Jornada* (2 de agosto de 2002). También se realizaba la pesca en donde aún existía el Lago de Texcoco; se cazaban chichicuiles, patos y recolectaban mosco. En la actualidad lo único que se puede cazar son bolsas de basura o patos muertos infectados dada la contaminación que existe en el lago.

Después de seis años de remodelación, el 19 de noviembre de 1952 fue inaugurado oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) por el licenciado Miguel Alemán, que de inmediato posó para los fotógrafos al tomar los controles en tierra de un gigantesco *Strato Clipper* (un avión de lo más moderno y grande de ese tiempo de la Pan American World Airways), Alemán Valdés fue calificado por el licenciado Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, como “El presidente Constructor” debido a las obras de infraestructura carretera que se realizó durante su mandato.⁹

En medio del estruendo de los aparatos que surcaban el espacio, y durante un solemne acto en que miles de personas, así como los miembros del cuerpo diplomático, representantes del Congreso y de todos los sectores sociales, presenciaban la obra, el Jefe de la Nación manifestó las palabras rituales de inauguración, acompañado de Agustín García López. El significado

⁸ Mario Huacuja, “Vinculación territorial y humana de nuestro país”, *Novedades*, p. 1.

⁹ Adrián Vilalta, “El aeropuerto central, uno de los mejores y más modernos del mundo, inaugurado anteayer”, *Excelsior*, p. 12.



social de la obra construida durante su gestión gubernamental de Miguel Alemán fue parte de todo un proyecto en materia de carreteras, ferrocarriles, aviación, caminos vecinales, entre otros.

Finalmente, la construcción alcanzó un costo total de 55 millones, y comprendió una estación de pasajeros dividida en un ala nacional para oficinas de las compañías que operaban en el país, además de salas de espera y locales para entrega de equipajes; otra ala internacional con iguales secciones, sumando oficinas de migración, Aduana y Sanidad.¹⁰

Estos acontecimientos dieron cima a una vasta tarea emprendida que duró seis años en materia de comunicaciones para abrir las rutas de vinculación territorial y humana que vinieron a consolidar la unidad nacional;¹¹ al menos así lo creía la mayoría de los periodistas porque de inmediato se olvidaron de los ejidatarios a quienes, con promesas falsas, les quitaron sus tierras. Ejidatarios sobrevivientes o hijos de ejidatarios declaran para *La Jornada* (2 de agosto del 2002), que el gobierno les prometió indemnizarlos con una casa a cada uno de los 262 dueños de los ejidos; a unos cuantos les entregaron casas que con el paso de los años terminaron pagando, mientras que a otros ni las gracias les dieron.

En el periodo presidencial de Ruiz Cortines (1952-1958), el ritmo del país tuvo problemas de devaluaciones y deudas con el Banco Mundial principalmente provocadas por la guerra en Corea y la balanza de pagos de carácter mundial. En 1954 bajaron las exportaciones mexicanas y agravó más

¹⁰ Mario Huacuja, *op. cit.*, p. 4.

¹¹ *Ibid.*, p. 1.



la situación económica. Además trató de combatir la corrupción alemanista, hecho que dio cierto resultado al mejorar la imagen pública del régimen.¹²

El gobierno de Adolfo López Mateos (1958-1964), la Revolución cubana propone a través de la Casa de las Américas y de sus concursos literarios (iniciados en 1960) formas específicas de política cultural. En México se va creando la atmósfera de un nuevo desarrollismo, esta vez cultural. En medio de confianza, entusiasmos, colonialismo e ingenuidad, el sector ilustrado de las clases medias va declarando fuera de época a los nacionalismos y chovinismos. Este periodo presidencial estuvo caracterizado por represiones a grupos obreros como el ferrocarrilero en 1959, el movimiento normalista que duró de 1958 a 1968, un intento frustrado de oposición democrático: el Movimiento de Liberación Nacional, las manifestaciones en favor de la Revolución cubana y en contra de la guerra en Vietnam estuvieron disueltas por granaderos.¹³

El sexenio de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), desistió de todo intento de cambio. Fue una etapa de enfrentamientos con las manifestaciones de descontento en la clase media y de respuesta abierta a la represión. En 1965 se reprimió el movimiento de los médicos, invadieron la Universidad de Morelia en 1966; al año siguiente la matanza de copreros en Acapulco; la invasión de la Universidad de Sonora. El año de 1968 es sin duda un parte aguas en la historia del México moderno, un movimiento estudiantil nacional tomaba las calles para protestar las injusticias de todo el país.

De modo tajante, el gobierno de Díaz Ordaz liquida el movimiento con la matanza del 2 de octubre en la Plaza de las Tres Culturas y el

¹² Daniel Cosío Villegas, *op. cit.*, pp. 1284 y 1285.

¹³ *Ibid.*, pp. 1492, 1493 y 1494.



encarcelamiento de los principales líderes. Casi en sentido estricto el acto genocida de Tlaltelolco es el epílogo del deterioro de una imagen optimista y milagrosa del país y el principio de una revisión crítica de los presupuestos de sus formas de gobierno y su cultura.¹⁴

En el artículo de Manuel Mejido publicado en *El Sol de México*, menciona que desde la época en que Gustavo Díaz Ordaz gobernaba el país, los diversos sectores de la industria aeronáutica mexicana empezaron a reclamar a las autoridades la construcción de un nuevo aeropuerto para la capital de la república; sin embargo, la situación política no lo reprimió sólo se realizaron ampliaciones y parches en el aeropuerto para prolongar la obra gigantesca.

Posteriormente se presentaron propuestas para resolver la problemática de la ubicación del aeropuerto, por lo que se creó un sistema aeroportuario metropolitano con nueve propuestas ubicadas en: Ampliación, Zumpango, Santa Lucía, Tlaxcala, Puebla, Toluca, Cuautla, Texcoco e Hidalgo.

Al respecto, se publicó en *La Jornada* y *El Financiero* que en junio de 1979 Aeropuertos de París (ADP) realizó un estudio técnico y socioeconómico en el que entre varias opciones para ubicar un nuevo aeropuerto, presentaba a Texcoco como la mejor de todas; entre las ventajas encontradas en el estudio se menciona un bajo costo de adquisición de terrenos federales por decreto, límites al oeste bien determinados, conservación de un espacio no urbanizado en la aglomeración futura, posibilidad de crear zona industrial y empleos, mínimos problemas de ruidos, posibilidad de adquirir reservas, entre otras. En 1984 quedaron como únicas opciones Texcoco e Hidalgo.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 1493, 1494 y 1502.



En el transcurso de los gobiernos priistas de Luis Echeverría, José López Portillo, Miguel de la Madrid, Carlos Salinas de Gortari y Ernesto Zedillo Ponce de León, nunca se atrevieron a tomar la gran decisión. Aarón Dychter, subsecretario de Comunicaciones y Transportes, mencionó que desde noviembre de 1996 las diversas consultas hechas para recabar opiniones de los sectores involucrados habían permitido tener una “masa crítica” de información que permitiría tomar la mejor decisión a principios de 1997 e iniciar en ese año la construcción del nuevo aeropuerto para que antes de concluir el sexenio de Zedillo esté en operación.¹⁵

No obstante Agustín Arellano, director de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam), en el sexenio de Zedillo, aseguró que ya se tenía que resolver donde sería NAICM, también dijo que Texcoco era la mejor opción ya que si se escogía Tizayuca, lo más probable era que el actual aeropuerto siguiera funcionando, cosa que no sería en el municipio mexiquense.

Por otra parte, Manuel Ángel Núñez Soto, gobernador de Hidalgo en ese tiempo, hacía énfasis en que esta decisión era impostergable para el gobierno Federal, y hacía mención de que los opositores aseguraban que Tizayuca estaba muy retirado de la ciudad, por lo cual defendió su posición dando referencias de las distancias similares o mayor como entre Denver a Tokio-Narita.¹⁶

¹⁵ Araceli Cano, José de Jesús Guadarrama y Hugo González, “Apresura Segob Aterrizaje del nuevo aeropuerto”, *El Financiero*, p. 24.

¹⁶ Roberto Mena, “Opción Tizayuca”, *Novedades*, p. B6.



A finales de 1999, Yalín Cacho López publicó en *El Financiero*, sobre la expectativa de la construcción de un nuevo aeropuerto, pero en Tizayuca, Hidalgo. Esta sugerencia permitió que crecieran los intereses para que fuera en esta zona, para sacar de la pobreza a dicho estado, además atraería inversión nacional e internacional por más de 15 mil millones de dólares, lo cual generaría más de dos millones de empleos en 20 años –a partir de su funcionamiento– y denotaría el crecimiento económico de la región, así como el aumento del comercio internacional en México.

Patricio Chirinos Calero, director general de ASA en el sexenio de Zedillo, notificó que en ese mismo año los cálculos monetarios para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se acercaban a los 2 mil 500 millones de dólares; también se preveía que las operaciones aeroportuarias del país alcanzarían los 20 millones de pasajeros y que el volumen de pasajeros aumentaría a razón de 6 por ciento anual.¹⁷

Al mismo tiempo, Horacio Ríos Cano, secretario de Desarrollo Económico de Hidalgo, y Luis Miguel Hernández, director general de Constant, empresa constructora en seguridad aérea, presentaron un estudio titulado *Una solución integral a las demandas de servicios aeroportuarias en la zona metropolitana del valle de México*, realizado por ADP, en el que presentaron los argumentos económicos, técnicos, sociales, urbanísticos, ecológicos, financieros y de espacio aéreo que hacían viable su realización. Además de que incorporaría grandes flujos de inversión privada y de empleos, construcción de hoteles, campos de golf, desarrollos industriales, de servicios,

¹⁷ Jaime Hernández, "Costará más de 2 mil 500 mdd el aeropuerto alterno: Chirinos", *El Financiero*, p. 20.



urbanísticos y turísticos, así como centros de diversión que se ubicarían en el centro del aeropuerto en una superficie de 60 mil hectáreas. También aseguró que, con base en estudios realizados en Tizayuca, las condiciones de vientos, temperaturas, precipitación y presión atmosféricas eran propicias para la construcción del NAICM.¹⁸

Este proyecto fue presentado al presidente Ernesto Zedillo y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el día 11 de septiembre de 1999. Indicaba que el aeropuerto se ubicaría a 60 kilómetros aproximadamente de la Ciudad de México, tendría cuatro pistas disponibles para aterrizaje y despegues, lo que permitiría aproximaciones paralelas, simultáneas e independientes, con su respectiva calle de rodaje, edificios terminales y una base de control.

Este aeropuerto ocuparía cuatro mil hectáreas y permitiría transportar a 250 millones de personas, con 650 mil operaciones anuales en un promedio de 25 años tiempo en el que se estima que un aeropuerto alcanza normalmente su nivel de saturación.

Entre los inversionistas estaba el aeropuerto de Charles de Gaulle, así como importantes empresarios extranjeros y nacionales, y un promedio de 59 empresas de diversos ramos que invertirían 14 mil millones de pesos en un periodo de dos años; razón por la cual se creía que el proyecto fuera aceptado por el presidente Zedillo.

¹⁸ José Kermith Zapata, "El aeropuerto en Tizayuca generaría 5 mil empleos", *Novedades*, p. B5.



El calendario avanzaba al igual que las pugnas políticas por el nuevo aeropuerto. Las declaraciones de que antes que terminara el sexenio de Zedillo la decisión sería tomada, eran avivadas por el subsecretario de Comunicaciones y Transportes, Aarón Dychter Poltolarek, también señalaba que los estudios eran complejos y por ello la decisión tardaba tanto, porque abarcaba aspectos fundamentales como los estudios ambientales, ecológicos, facilidades de acceso, además de los económicos.¹⁹

Ante las indecisiones se decía que ASA tendría que pagar a la arrendadora Fumisa alrededor de 100 millones de dólares por incumplimiento de contrato, puesto que en 1992, ASA y la arrendadora firmaron un contrato en el que se le daba a Fumisa la concesión de un estacionamiento con capacidad de 1,300 cajones para autos. Dicha cláusula del acuerdo decía que la concesión sería a partir de 1994 con una duración de 20 años.

Culminaba el año de 1999, a la vez que el subsecretario de Equipamiento Urbano Estatal del Estado de México, desestimaba declaraciones de grupos ecologistas opositores a la construcción del nuevo aeropuerto en la zona lacustre de Texcoco, al considerar que estos grupos sociales difícilmente pueden obtener información técnica del nivel de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de la Asociación General de Aeropuertos y Aeropuertos Auxiliares.

Culminó 1999 y la decisión quedó en el aire.

¹⁹ José Kermith Zapata, "El aeropuerto alterno se decidirá este sexenio", *Novedades*, p. B4.



1.2 Adiós al PRI, ahora el PAN gobierna

El Partido Revolucionario Institucional (PRI) que gobernó más de 70 años en el país ahora cede Los Pinos al Partido Acción Nacional (PAN), y así comenzó una nueva etapa en el país.

Este nuevo gobierno de la alternancia de Vicente Fox Quesada (2000-2006), es calificado como la administración carente de contenidos en programas sectoriales de su Plan Nacional de Desarrollo o la iniciativa de reforma fiscal de 750 cuartillas que incluye siete proyectos de decretos en materia fiscal y nueve financieros, La reforma proyectaba llegar al final del mandato del presidente Fox Quesada.

Entre los puntos que cabe destacar está la propuesta de gravar con IVA a alimentos y medicinas, repatriar el dinero que los mexicanos más ricos ingresaron en cuentas extranjeras, mediante un impuesto del 1 por ciento al monto total de ese dinero. Asimismo, promovía ampliar el acceso del ciudadano medio a la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), que sería una entidad independiente y autónoma.²⁰

Las propuestas del nuevo gobierno generaron discusiones y desacuerdos centrándose en el nuevo IVA, lo que llevó a una derrota de la propuesta.

Al mismo tiempo, los secretarios de gobierno gozaban de una excesiva autonomía para declarar y decidir, con rivalidades de por medio, incluso

²⁰ Juan Jesús Aznarez, "Fox afronta la reforma fiscal más radical y contestada de México", www.elpais.es/suplementos/negocios/20010401/15fox.html, suplemento, acceso, ca. 2002.



ventiladas en los medios, situación que empañó la eficacia administrativa y política.

La relación bilateral con el vecino del norte ensombreció más el panorama del gobierno foxista en el momento del ataque terrorista a Estados Unidos en el 2001. Este hecho causó la desaceleración económica de México tanto en el turismo extranjero como en las remesas de los inmigrantes.

En el transcurso de los meses de marzo a octubre de 2001 diversos actores de la política y especialistas efectuaron estudios de suelo, ambientales y técnicos; de igual forma intervinieron las universidades, las organizaciones civiles ambientalistas, nacionales e internacionales, para discutir en foros y conferencias las ventajas y desventajas de ampliar el aeropuerto de la Ciudad de México.

En octubre del mismo año, el presidente Fox informa a través de los medios de comunicación que se construiría el nuevo aeropuerto, lo que generó una polémica casi predecible de controversia y rechazo por las diferentes partes afectadas.

Esta decisión presidencial enmarcada en su plan de modernización de las infraestructuras mexicanas, tenía el objetivo de lograr una mejor integración de la economía mexicana en los mercados globales, un proyecto que guarda una estrecha relación con la entrada del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (1994), cuya vigencia pretende ampliar el Plan Puebla-Panamá.



Este nuevo aeropuerto capitalino tendría una inversión de 2 mil 863 millones de dólares, de los cuales 2 mil 499 serían para infraestructura aeroportuaria; 648 para pistas y plataformas; mil 710 para edificios y terminales; 200 para obras inducidas exteriores; 47 para accesos viales y carreteras; 107 para obras hidráulicas; 27 para el fortalecimiento del Plan Texcoco y 163 millones de dólares para otros rubros aún no especificados. Parte del dinero sería auspiciado con el 75 por ciento del capital privado, incluso extranjero, por consiguiente provocaría una menor inversión de recursos públicos. Además de sumar 2 mil 500 millones costo total que representaría cerrar el actual aeropuerto de la Ciudad de México.²¹

Ante esta situación, la factibilidad financiera y económica exigirían amplias garantías para su ejecución y funcionamiento, aunado a que por sus características de ser patrimonio nacional se convertiría en una onerosa carga. La política del gobierno actual es dar en concesión, entre otros bienes y servicios, los aeropuertos, al proponer a los empresarios como lugares idóneos El Caracol-Texcoco y Zapotlán de Juárez-Tizayuca e incluso la ampliación del actual aeropuerto, con sus altos costos de mantenimiento y de sobre demanda, su previsible baja rentabilidad incidiría en las fuentes de financiamiento.

Esta magnificencia de obra implica una infraestructura y equipamiento urbano no existentes, de igual manera la modernización de las actuales vialidades mediante ampliaciones, distribuidores y mejoras de señalamiento. Por cierto que el 73 por ciento de la demanda se genera en la zona poniente de la capital del país y en municipios mexiquenses como Tlalnepantla, Atizapán, Naucalpan, Huixquilucan, y un 11 por ciento en el valle de Toluca; el

²¹ Manuel Mejido, "Los grandes días del 2001", *El Sol de México*, s.p.



84 por ciento de los usuarios del aeropuerto tendrán que trasladarse de poniente a oriente, factor que es determinante para la construcción de la infraestructura vial, debido a la afluencia de vehículos hacia la Ciudad de México que es de aproximadamente 614 mil vehículos diarios.

Por otra parte, es importante decir que los gobiernos federal, del Estado y de la Ciudad de México advierten que esta obra no sólo implica expropiar terrenos y construir un aeropuerto nuevo, sino la dificultad de realizar una serie de proyectos para mejorar las vialidades ya existentes como son: las vías Gustavo Baz, vía José López Portillo, Av. Insurgentes Norte-Indios Verdes, Avenida Central, Avenida Mario Colín (arco norte Anillo Periférico), la vía Morelos, vialidad Mexiquense en seis carriles (Cuautitlán Izcalli, Tultitlán, Tultepec, Coacalco y Ecatepec), modernización y ampliación de la avenida Carmelo Pérez-Venta de Carpio-Autopista Peñón-Texcoco. Libramiento Texcoco-carretera a Calpulalpan.

De igual forma, la modernización y desarrollo de autopistas como la de Atizapán-Venta de Carpio y sus ramales a Huehuetoca y Ecatepec. Autopista Venta de Carpio-Texcoco-Chalco y la ampliación de dos carriles que tiene actualmente a ocho carriles de la autopista Peñón-Texcoco, mediante concesión a la iniciativa privada.

Otro esquema de concesión a la iniciativa privada es el ferrocarril suburbano de Buenavista-Huehuetoca, el ferrocarril suburbano valle de Chalco-Los Reyes-Aragón, ferrocarril suburbano Los Reyes-Texcoco,



Transmetropolitano Ferroviario Mexiquense: Ciudad Azteca-Aeropuerto, San Cristóbal-Barrientos y, Ecotrén Barrientos-Garibaldi.²²

La inversión estimada por la SCT en infraestructura sería de mil 500 millones de pesos para la terminación del circuito transmetropolitano, con sus más de 300 kilómetros, rodeando toda la zona metropolitana de Ciudad de México a partir de Atizapán hasta Venta de Carpio, Texcoco, Chalco y Nepantla. También se preveía ampliar la Línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro que iría de Ciudad Azteca al nuevo aeropuerto, calculando un recorrido de tres km, además la posibilidad de construir un tren suburbano cuyo costo sería de 50 millones de dólares. La Secretaría de Desarrollo Económico (Sedeco) ratificó que existían estudios iniciales para construir un parque textil y otro para la industria de la confección, e incluso para la rama farmacéutica. Y la posible invitación de empresas dedicadas a la producción de componentes de sistemas de software y ampliar los servicios de agua potable y energía eléctrica.²³

El gobierno del D.F. a través del Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) muestra el estudio sobre la evaluación ambiental comparativa que realizó en dos meses con un grupo interdisciplinario de 80 especialistas.

El estudio se dividió en cuatro etapas: Preamátesis, Descripción, Predicción y Análisis Integrado. A lo largo de estas etapas se siguió un proceso de integración que combinó trabajos de investigación individuales de

²² "El Aeropuerto, ¿A Texcoco?...¿Qué las aves lo aceptaron?"

www.sct.gob.mx/mapas/edomexico.jpg, acceso, 29 de noviembre 2001.

²³ Adriana Reyes Lara, "Alista Edomex inversión para aterrizaje del nuevo aeropuerto", *El Financiero*, p. 41.



los equipos de expertos y talleres de integración. Éstos tuvieron el propósito de reunir toda la información para realizar la comparación ambiental en forma interdisciplinaria.²⁴

Esta propuesta se basó en dos sitios, Hidalgo y Texcoco, que tomaron parte de los estudios que fundamentarían la decisión sobre la ubicación del NAICM. Así mismo se analizaron los posibles efectos que la construcción y operación del NAICM sobre los principales componentes del ambiente, así como los riesgos derivados de éstos sobre la operación del aeropuerto.²⁵

1.3 Especulaciones, cabildeos y enfrentamientos

La ubicación del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México empezó a tomar la apariencia de enfrentamiento, el presidente Vicente Fox trató de calmar los ánimos entre los estados de Hidalgo y Estado de México, y señaló la decisión se llevaría “todo el sexenio”, aun cuando el proceso completaba su tercera década de discusión y análisis.

La disputa por el nuevo aeropuerto estuvo caracterizada por los eslogans publicitarios por parte del gobierno, como “una decisión con los pies en la tierra”, y la otra de Pedro Cerisola, secretario de Comunicaciones y Transportes, de que “ninguna opción está libre de pecado”.

²⁴ Universidad Nacional Autónoma de México, “Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”, www.ine.gob.mx/esesaero12.html, Resumen ejecutivo, acceso 26 de octubre 2001.

²⁵ *Ibid*, www.ine.gob.mx/evcaero4.html, Resumen ejecutivo, acceso 26 de octubre 2001.



Mientras tanto las negociaciones para tratar de llevar a Tizayuca la nueva sede estaban encabezadas por el gobernador hidalguense y, por el lado de Texcoco, el presidente de Ingenieros Civiles y Asociados (ICA), Bernardo Quintana Isaac, quien aseguraba que su empresa, “de buena fe y sin ningún interés” en cualquiera que fuera el lugar elegido estaría interesado en participar.

El panorama ensombrecía al gobierno federal; se pedía ahora un arbitraje sobre el sitio del nuevo aeropuerto; sin embargo, las declaraciones realizadas por Pedro Cerisola descartaron la necesidad de este arbitraje para la toma de una decisión, además aseguró que lo decidido por el gobierno federal no dejaría dudas.²⁶

Meses antes de la publicación del decreto expropiatorio (marzo de 2001), se efectuó la primera consulta pública en el municipio de Texcoco con la intención de que éste fuera sede del nuevo aeropuerto: 10 mil personas rechazaron el proyecto.

Entre las especulaciones, se publicó el 27 de septiembre del mismo año, un artículo de Celina Yamashiro Arcos en *El Financiero* que dice lo siguiente:

las inversiones del gobierno federal programadas para la construcción del nuevo aeropuerto quedaron frenadas debido a la falta de liquidez para enfrentar un proyecto de tal magnitud[...] El gobierno del Estado de México asegura que la inversión que requiere el proyecto de Texcoco es de unos dos mil 863 millones de dólares, el de Hidalgo advierte que Tizayuca cuesta mil 200 millones de dólares en la primera etapa.²⁷

²⁶ Araceli Muñoz y María Isabel Melchor, “Tizayuca perdió la disputa por el nuevo aeropuerto”, *Milenio*, p. 30.

²⁷ Celina Yamashiro Arcos, “Construcción del aeropuerto alternativo, hasta nuevo aviso”, *El Financiero*, p. 22.



Un mes más tarde, Georgina Howard publicó en *El Universal* que Humberto Parra, asesor del gobierno de Hidalgo en materia de desarrollo urbano y regional, y Horacio Ríos Cano, secretario de Desarrollo Económico de la misma entidad, atribuyeron que:

el subsecretario de Transportes Aarón Dychter, y posteriormente Ernesto Velasco, director de ASA, aceptaron que el proyecto de la nueva Terminal aérea que se presenta como propuesta del Estado de México fue elaborado con recursos federales dentro de la SCT, pues todos los estudios que se efectuaron fueron realizados por sus técnicos[...], el proyecto del aeropuerto de Texcoco ha sido una opción promovida por la misma dependencia y organismos del sector a partir de varias administraciones, al grado de que algunos de sus funcionarios han trabajado desde 1995 con empresas privadas como el consorcio ICA-OGDEN a fin de apuntalar esta opción aeroportuaria.²⁸

En el mismo artículo, dice que el ejecutivo hidalguense, Manuel Ángel Núñez Soto, afirma que la SCT y ASA dedicaron muchas horas a evaluar estudios sobre Texcoco, y sólo en dos ocasiones han recibido a los representantes de Hidalgo, y agregó que “la promoción de Texcoco ha incluido viajes a las instalaciones de MITRE en Washington, uno de ellos encabezado por el director de ASA, para que técnicos, diputados y ambientalistas tuvieran acceso a la información favorable al proyecto de Texcoco, pero nunca hicieron lo propio con Tizayuca”. Y hace mención del descontento de ASA respecto a los estudios que realizó el PUMA de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), que favorece a la opción Hidalgo.

En los siguientes días, Isabel Inclán publicó en *El Financiero* la opinión de Manuel Ángel Núñez Soto, gobernador de Hidalgo, que promovía en ciudades importantes de Canadá que Tizayuca era la mejor opción para el

²⁸ Georgina Howard, “Acusan a SCT de parcialidad”, *El Universal*, p. 1.



nuevo aeropuerto. Según el gobernador hidalguense dijo que si el gobierno aprobaba esa sede, la entidad se convertiría en el icono de la transportación aérea de México y América Latina.

También señaló que seguiría adelante con el proyecto de construir un aeropuerto en Tizayuca, aun cuando se decidiera construir el nuevo AICM en Texcoco. De efectuarse éste funcionaría como un aeropuerto alternativo al construido en Texcoco.

Por su parte, ICA añadió un elemento importante al jaloneo, en este caso económico, las acciones en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) de la empresa de ingeniería aumentaron en tres meses los títulos a 121 por ciento para la fecha del 3 de abril de 2001, mientras que en la Bolsa de Nueva York (NYSE), por sus siglas en inglés) sus títulos se incrementaron al 158 por ciento en el mismo periodo. Esto a razón de que los inversionistas dieron por hecho que el NAICM se haría en Texcoco, donde la constructora tendría algunos intereses e incluso apoyaría esta opción. Además, el presidente de la empresa, Quintana Isaac, aseguró que el nuevo aeropuerto no se etiquetaba como la tabla de salvación de ICA, que se encontraba en problemas financieros en ese momento, pues siempre ha estado en grandes proyectos.

Cuatro días antes de publicado el decreto de expropiación para la construcción del NAICM, Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado de México, Manuel Ángel Núñez Soto, gobernador de Hidalgo, y Andrés Manuel López Obrador, jefe de gobierno capitalino expusieron sus puntos de vista sobre cuál sería el mejor sitio para la construcción del aeropuerto. Se realizaron mesas de trabajo en el que funcionarios de ASA, la Secretaría del medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), la Comisión Nacional del



Agua (CNA), la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) y la Comisión Nacional de Población (Conapo) tocarían temas de aeronáutica, medio ambiente, agua y desarrollo urbano.

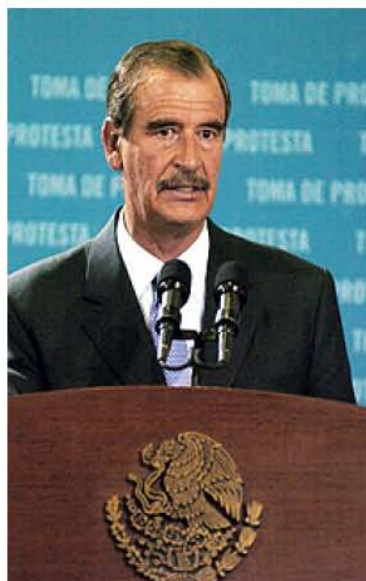
El inminente deseo de desarrollo del país a costa del reflejo económico en México y de las necesidades de los ciudadanos, que obtienen ingresos para subsistir de sus tierras, tuvo que tomar un segundo plano para que el gobierno de Vicente Fox pudiera realizar la obra más importante en materia de comunicaciones de los últimos años.



Vista satelital del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Foto: google earth, 2006.

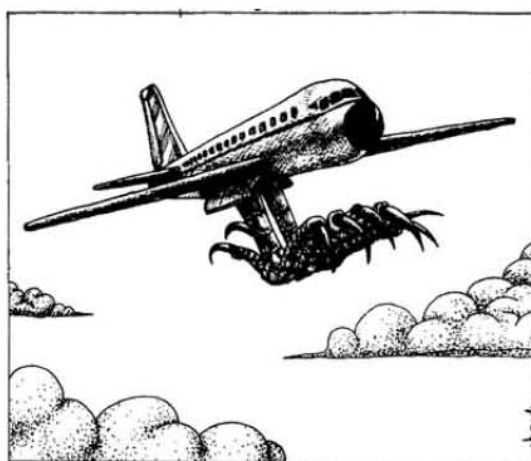


Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
Foto: Alfredo Domínguez, *La Jornada*, 8 de agosto de 2004.

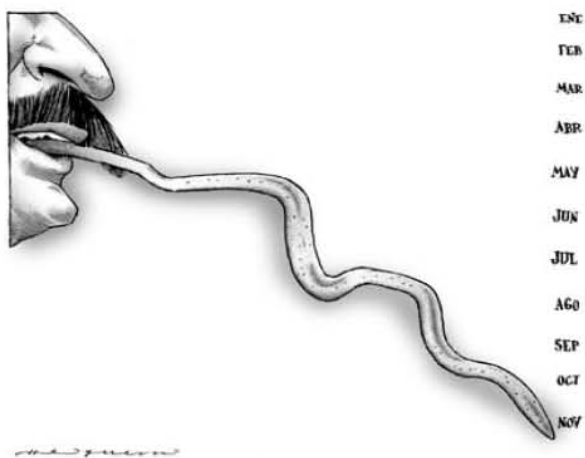


El mesiánico presidente del cambio y la democracia.

Foto: www.presidencia.gob.mx/images/principal/18116.jpg.
c.a., 2001.



Buscando aeropuertos. Autor: Ahumada, 24 de octubre de 2001



ENE
FEB
MAR
ABR
MAY
JUN
JUL
AGO
SEP
OCT
NOV

Popularidad a la baja. Autor: Helguera, 9 de noviembre de 2001.



Capítulo 2

Viabile aterrizar en Texcoco

"Las aves que viven en Texcoco tienen opinión propia y lo han demostrado desde hace muchos años cuando decidieron convivir con los aviones"; así lo afirmó Pedro Cerisola al darse a conocer la decisión de la nueva sede para el NAICM. A pesar de los estudios realizados para escoger el mejor sitio, el lugar ya desde antes elegido ganó, lo que provocó que muchos lo apoyaran o rechazaran.

2.1 Riesgos para el nuevo aeropuerto

La decisión de construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México fuera en Texcoco o Tizayuca, ambos lugares estratégicos, sin embargo, los estudios realizados intentaron dar una resolución adecuada.

El estudio realizado por la UNAM titulado *Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)*, citado anteriormente, llega a los siguientes resultados elaborados en Texcoco, Estado de México y Tizayuca Hidalgo:



- Ambas opciones se encuentran en sitios ambientalmente degradados por actividades humanas, con base en las observaciones. El agua superficial y subterránea, los suelos, la vegetación y la fauna presentan actualmente un grado de deterioro considerable.
- Cualquiera de las dos opciones tendrá efectos desfavorables sobre el ambiente, según la evaluación global.
- Los efectos desfavorables atribuibles al NAICM podrían ser prevenidos, mitigados o compensados a través de una rigurosa planeación que norme los procedimientos de construcción y manejo ambiental.
- Los efectos ambientales más severos que producirá el NAICM estarían relacionados con la disponibilidad y contaminación del agua, la expansión urbana, la exposición al ruido, y la extracción y depositación de materiales, según nuestros resultados.
- El desarrollo urbano inducido por el NAICM tendrá mayores efectos ambientales adversos que la construcción y operación del aeropuerto en cualquiera de sus dos opciones.
- Los principales efectos ambientales de las dos opciones serán los generados por el crecimiento poblacional y la expansión urbana.
- En términos ambientales, ninguna de las dos opciones predomina sobre la otra. Esto no debe interpretarse en el sentido de que no habrá efectos ambientales adversos; por el contrario, los resultados de este estudio identifican patrones de afectación específicos para cada opción que en ambos casos inciden sobre factores ambientales críticos.
- Ninguna de las dos opciones del NAICM pone en peligro de extinción a las especies de importancia biológica.



- El desarrollo urbano inducido por el NAICM producirá en ambos sitios un mayor efecto sobre la diversidad de hábitat y especies que el ocasionado por la construcción del aeropuerto.
- Los efectos adversos sobre las poblaciones de especies de importancia biológica podrán evitarse o mitigarse con una cuidadosa planeación del desarrollo urbano y la creación de reservas para la protección de la diversidad biológica.
- En las dos opciones existen especies de aves que pueden implicar riesgos para la aviación. Esta situación no es extraordinaria en instalaciones aeroportuarias en todo el mundo y hay medidas de manejo para minimizar tales riesgos.
- La operación del NAICM no será afectada sensiblemente por hidrometeoros en ninguna de las opciones, a pesar de sus diferencias meteorológicas.
- La sustentabilidad del país se vería perjudicada, y auspiciaría el crecimiento desmedido de la urbanización en lugares que no tienen agua pues el crecimiento de la ciudad ocurre constantemente y se llegan a poblar lugares que se pensaron inhabitables. Entre la carretera de Puebla y el Lago de Texcoco, las zonas semipantanosas y polvorientas en los lugares de desecación del lago, son ocupadas por colonias proletarias y se da uno de los fenómenos que ejemplifican, la emigración. Ésta crece sin planeación provocando uno de los problemas mayores de urbanismo en México. Fue necesario desarrollar programas de planificación y poco a poco se ha ido urbanizando con ciertos reglamentos a fin de combatir los problemas de vivienda.



El estudio se divide en diferentes aspectos respecto a los riesgos de operación en cualquiera de las dos opciones.

Por ubicación geológica

Texcoco	Tizayuca
Presenta aceleraciones sísmicas máximas del terreno del orden de 70 y 100 cm/s ² , que representaría un alto riesgo para las construcciones en superficie y en el subsuelo.	Debido a su mayor distancia de los epicentros y a sus condiciones geotécnicas de suelo duro, las aceleraciones son del orden de un 40 por ciento menor.
Las características mecánicas de los suelos lacustres en Texcoco presentan baja resistencia al esfuerzo cortante y menor capacidad de carga, lo que afectaría en mayor medida a la infraestructura aeroportuaria, con consecuencias hacia el subsuelo.	En Hidalgo, los suelos aluviales tienen una mayor resistencia y capacidad de carga, por lo que no se presentarían dichas afectaciones.
Los suelos son considerados heterogéneos.	Los suelos son considerados homogéneos

Riesgos por agentes biológicos

Texcoco	Tizayuca
Existen poblaciones numerosas de 27 especies de aves riesgosas. El 60 por ciento son acuáticas y el resto rapaces y canoras. El 85 por ciento del área de influencia y el total del área del aeropuerto son hábitat atrayente para las aves de riesgo.	Existen 31 especies de aves que implican riesgos para la aviación civil. En Zapotlán de Juárez hay nueve (rapaces o canoras).
Las mayores concentraciones se dan en el invierno (pues el 55 por ciento son migratorias de Norteamérica) al sur de la autopista Peñón- Texcoco, por la presencia de cuerpos de agua permanentes como el Lago Nabor Carrillo. Estas aves han causado	En Zapotlán de Juárez estos hábitats están representados por cultivos de cebada y maíz.



16 incidentes en los últimos 14 años en el AICM.	
En el Lago Nabor Carrillo hay otros cuerpos de agua permanentes que se localizan dentro de los conos de aproximación de las pistas del aeropuerto.	
Los cuerpos de agua de la zona de influencia son ambientes riesgosos por las aves acuáticas, tanto residentes como migratorias. Los tres cuerpos de agua permanentes constituyen un riesgo mayor debido a que se localizan dentro de los conos de aproximación de las pistas del aeropuerto. Las charcas estacionales son el sitio de reproducción de 7 especies y de descanso para algunas migratorias.	

Riesgos meteorológicos

Texcoco	Tizayuca
Debido a la cercanía de cuerpos de agua, las nieblas densas son frecuentes (33 días/año en promedio). Este evento es estacional (principalmente de octubre a febrero).	Presentan nieblas densas que son limitantes para la visibilidad (menos de una milla) son poco frecuentes (aproximadamente 15 días/año en promedio).
El granizo y los vendavales se presentan con una intensidad y frecuencia que no ponen en riesgo la navegación aérea.	El granizo y los vendavales se presentan con una intensidad y frecuencia que no ponen en riesgo la navegación aérea.
Las lluvias intensas son del orden de 70 mm/24 h y su frecuencia de aproximadamente 60 días al año	Las lluvias intensas son del orden de 80 mm/24 h y su frecuencia de aproximadamente 50 días al año.
Las tolvaneras son frecuentes porque se presentan ráfagas de vientos hasta de 18 m/s, aunque los suelos son menos erosionables debido a su naturaleza arcillosa.	La naturaleza limosa de sus suelos permite que las tolvaneras sean frecuentes y de carácter estacional (de febrero a mayo).



El estudio concluye en que las dos alternativas presentan riesgos por eventos sísmicos, volcánicos y hundimientos. Sin embargo, la operación de la elección Hidalgo probablemente se verá menos afectada, ya que implica la operación simultánea de dos aeropuertos.

2.2 La decisión es Texcoco

A pesar de las complicaciones de construir el nuevo aeropuerto, que lleva años de estudio remontados desde la década de los setenta cuando era presidente Luis Echeverría, por fin se ha tomado una decisión trascendental en el gobierno de Fox Quesada, los sitios propuestos son Hidalgo y Texcoco; no obstante, para el año 2001 el área más viable fue Texcoco.

El secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola y Weber, en conferencia de prensa anunció el día martes 22 de octubre del año 2001, que la mejor alternativa aeronáutica, ambiental, urbana, técnica, y financiera para la construcción del nuevo aeropuerto internacional de México, sería en Texcoco, situado en la zona oriente de la ciudad.

Y dijo que la decisión se tomó en función del interés nacional, y no de intereses particulares, pues el nuevo aeropuerto requeriría de una menor inversión de los recursos públicos y representaría menores gastos de operación, al concentrar los servicios en una sola terminal aeroportuaria y representaría una ventaja para los trabajadores al ubicarse cerca de las zonas ya urbanizadas, donde tradicionalmente habitan, porque esas instalaciones estarán a unos cuantos kilómetros del actual aeropuerto.

El transporte aéreo mexicano se fortalecería y tendría suficiente capacidad para realizar vuelos de conexión en la misma terminal, y situaría a



las aerolíneas en el mercado internacional, al ser punto intermedio entre Norte y Sudamérica. También permitiría realizar inversiones para fortalecer la recuperación hidrológica del proyecto del Lago de Texcoco, con obras para proteger a la Ciudad de México, para prever, como en otros aeropuertos del mundo, que su presencia no interferiría con la operación aeroportuaria.

Por último, los aviones sobrevolarían a la Ciudad de México en promedio 200 m. más alto, e impulsaría el desarrollo de programas sociales en zonas marginadas del oriente de la capital, y por la importante derrama económica que generaría la construcción y operación de este nuevo aeropuerto.²⁹

La Semarnat publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el decreto presidencial de la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco incluida su zona federal, así como la adquisición y aprovechamiento de inmuebles para la construcción, operación, mantenimiento, rehabilitación y desarrollo de obras públicas hidráulicas y de los servicios respectivos; la infiltración de aguas para absorber mantos acuíferos; el restablecimiento del equilibrio hidráulico de las aguas nacionales; la instalación de plantas de tratamiento de aguas residuales; la ejecución de medidas de reuso, y la construcción de las obras de prevención y control de la contaminación de agua, en dicha área.

Si bien basándose en el ejercicio de la facultad que le confiere al Presidente de la República Vicente Fox Quesada, en el artículo 89, de la *Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos* con fundamento en los artículos 27,1º, 2o, 3o, 4º, 8º, 10, 19 y 20 de la ley de la expropiación, en

²⁹Hugo Jiménez, "En Texcoco el nuevo aeropuerto", *El Sol de México*, p. 13A.



relación con el artículo 7º, de la Ley de Aguas Nacionales; 14 y 63, de la Ley General de Bienes Nacionales, y 31, 32 y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. El gobierno federal decretó la expropiación de cuatro mil 500 hectáreas de terreno en el municipio de Texcoco, Estado de México, a un precio comercial estimado en 800 millones de pesos.

La Semarnat afirma, en las 60 páginas del decreto, que el gobierno federal por conducto de la SCT, llevaría a cabo la construcción de la nueva terminal aérea en una superficie del Lago de Texcoco que forma parte del “Plan Lago de Texcoco”, y que ha tenido por objetivo el restablecimiento de balance hidrológico del valle de México, el control de la contaminación de aguas superficiales y los mantos acuíferos de dicha zona por parte de la Comisión Nacional del Agua (CNA).

Conjuntamente establecía una zona de restauración ecológica que habría de permitir el rescate del área de infiltración de agua a los acuíferos, el adecuado manejo de los sistemas de tratamiento de aguas residuales para controlar y evitar la contaminación de aguas superficiales y subterráneas, aprovechando dichas aguas para el riego de la cubierta vegetal de la zona, lo que evitaría la erosión de los suelos, al tiempo que permitiría incrementar las acciones de control y monitoreo de la calidad del agua.³⁰

Por este motivo, la Secretaría de la Reforma Agraria (SRA) ejecutó y notificó los decretos expropiatorios de bienes ejidales para el aeropuerto de Texcoco y la reconstitución del exlago de Texcoco, en el que afectaba a miles de habitantes por las expropiaciones de terrenos, con un total de 6,755 hectáreas, además de perturbar la zona federal del exlago de Texcoco, con 10 mil hectáreas, sumando un total de 16,755 hectáreas de terrenos.

³⁰ *Diario Oficial de la Federación*, pp. 5-11.



Cabe resaltar que en el megaproyecto el gobierno federal y las secretarías dejan pendiente el tratamiento para los desechos y las aguas negras, es previsible que la zona ecológica acabe por ser un gran problema de contaminación para las especies animales, vegetales y particularmente, para los seres humanos.³¹

De las 5 mil 383 hectáreas en proceso de expropiación, 70 por ciento corresponden al municipio de Atenco, 25 por ciento a Texcoco y sólo 5 por ciento a Chimalhuacán. Y de los 13 núcleos ejidales afectados destacan por la cantidad de tierra expropiada en Atenco, Santa Isabel Ixtapan y San Salvador, con 23.26 y 20.03 por ciento, respectivamente, del total de las tierras que se usarían para el proyecto; así como Nexquipayac con 16.5 por ciento. Y en los ejidos ubicados en Texcoco, la superficie afectada más grande pertenece a Tocuila, que aportaría 11.15 por ciento del total de la superficie del nuevo puerto aéreo.³²

Esta obra, Cerisola afirmó que se requeriría un total de 20 mil 811 millones de dólares en su primera etapa. El proyecto Texcoco ejecutaría una inversión de 18 mil 304 millones de dólares, de los cuales 13 mil 308 millones de dólares representan el 74 por ciento de lo que sería inversión privada. Se buscaba construir seis pistas paralelas con el fin de atender tres operaciones de aterrizaje o despejes de manera paralela, y dar servicio a 151 operaciones por hora en condiciones de buena visibilidad. Atendería unos 35 millones de

³¹ *op.cit.*, www.sct.gob.mx/mapas/edomexico.jpg, acceso, 29 de noviembre 2001.

³² "Mitre estudia el espacio aéreo del aeropuerto internacional de la Ciudad de Toluca". Comunicado 1179 www.edomexico.gob.mx/newweb/Gobierno%20en%20internet/secretarias/sctem.htm, acceso 16 de agosto de 2003.



pasajeros al año y llegaría a 90 millones con alrededor de un millón 80 mil operaciones al año.³³

2.3 La polémica por el nuevo aeropuerto

El decreto de realización del nuevo aeropuerto empujó a los poblados de Texcoco y Atenco, principales municipios afectados, a que dejaran de ser el lugar de la quietud para convertirse en la sede de una nueva forma de vida, caracterizada por el movimiento de la gente. Si bien en Texcoco y Atenco se habla el castellano y el náhuatl, ahora se escucharían por sus calles lenguas europeas, africanas, asiáticas y demás. De ahora en adelante estos municipios no sólo serían conocidos como lugares históricos sino como la zona aeroportuaria más importante de toda América Latina.

Ante la declaración sobre la ubicación del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, Pedro Cerisola enfrentó severas críticas de diputados federales, ambientalistas, etc. Al comparecer en San Lázaro el día 25 de octubre, ¿por qué una cláusula que tengan que guardar secreto cinco años los investigadores de el Puma?, fueron los cuestionamientos generados durante la reunión, Cerisola defendió el proyecto y dijo que "las aves que viven en Texcoco tienen opinión propia y lo han demostrado desde hace muchos años cuando decidieron convivir con los aviones".³⁴ Por otra parte, Horacio Ríos Cano, secretario de Desarrollo Económico Estatal, al conocer la nueva ubicación expresó que con ello se comprobaba la especulación que había tendencia a apoyar Texcoco sin tomar en cuenta a Tizayuca; aseguró que se excluyeron todos los trabajos realizados por el gobierno de Hidalgo, así como

³³ Diego Badillo García, "SCT: el nuevo aeropuerto en Texcoco; se cierra el actual", *El Universal*, p. 20.

³⁴ Alejandro Lelo de la Rea y Ella Grajeda, "Descalifican diputados a Cerisola", *El Universal*, p. 1.



los documentos de ASA de 1995 encargados a la constructora McKinsey y al Instituto de Ingeniería de la UNAM, que favorecían a Tizayuca.

El asesor del gobierno de Hidalgo, Humberto Parra, puntualizó que el estudio de la empresa Cosntant Seguridad Aérea, envió a la SCT, un documento en el que se menciona que el proyecto del aeropuerto en Texcoco había sido una opción promovida desde la misma secretaría y organismos del sector desde hacía varias administraciones, y que el último estudio de la MITRE (empresa de software) lo basó en datos que les proporcionaba ASA y Seneam, también que Texcoco era un sitio deshabitado, plano, muy grande y totalmente despoblado. Respecto a Tizayuca las consideraciones eran falsas pues menciona una colina con área residencial que no existe en tal sitio, sino que era una fábrica de ocho metros de altura que servía de almacén de grano y que podía ser removida sin problemas.

El jefe de gobierno capitalino, Andrés Manuel López Obrador opinó que el aeropuerto en Texcoco sería un duro golpe para esa ciudad y para su sustentabilidad, además generaría eventuales inundaciones, y afirmó de absurdo construir un aeropuerto en la zona oriente de la Ciudad de México, porque entre otras cosas auspiciaría el crecimiento desmedido de la mancha urbana hacia esos lugares que no tienen agua. Sin embargo la negativa de López Obrador en la construcción del NAICM fue muy cuestionada a razón de que el gobierno capitalino tenía en sus manos un proyecto titulado *Estudio sobre el manejo de residuos sólidos para la Ciudad de México*, con fecha de marzo de 1999. Este proyecto consistía en ubicar un nuevo basurero en la zona donde estaría la nueva terminal aérea.

Raúl Campilla, secretario general del Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo, dijo que por la cercanía permitiría ser el más



viable, y estuvo en desacuerdo con la forma como se tomó la decisión, pues en primera instancia el secretario de Comunicaciones y Transportes había dicho que se consultaría a todos los trabajadores, pero no fue así, la consulta fue excluyente.

El dirigente del Sindicato de Trabajadores de Líneas Azteca, Ángel Celorio, coincidió en que no fue consultado el sindicato para tal decisión, sin embargo, dijo no estar ni en favor ni en contra del aeropuerto en Texcoco.

Por su parte, Alejandra Barrales, dirigente del Sindicato de Sobrecargos, aceptó que se haya tomado la decisión, “pero esto no quiere decir que estemos de acuerdo con la ubicación de la terminal aérea”. En tanto las agencias de viajes del país avalaron la nueva propuesta. Óscar Américo, presidente de la Confederación Nacional de Asociaciones de Agencias de Viaje, explicó que el sector turístico no se vería afectado con esta decisión, pues el precio de los boletos sería el mismo independientemente de la ubicación. Y añadió que se trata de una decisión técnica que, beneficiaría a las aerolíneas porque podrían concentrar en una sola terminal su operación y no en dos, de haberse construido en Tizayuca, Hidalgo, se habrían provocado más vuelos pero con menos ocupación.

No obstante, los repudios de mayor peso procedieron de los habitantes de Texcoco y Atenco y de las autoridades del gobierno de la Ciudad de México, si bien las impugnaciones a la determinación incluyeron, además, a legisladores capitalinos de varios partidos, a diversas organizaciones sociales y ambientalistas, así como el gobierno de Hidalgo.

A tan sólo unos días de publicado el decreto, los inconformes con la decisión gubernamental de San Salvador Atenco, fueron recibiendo a



contingentes campesinos de otros poblados como Francisco I. Madero, Tolantongo, Tocuila y Boyeros, de Texcoco; Tepexpan, Totolcingo y Las Brisas, de Acolman, así como de Tequisistlán, Tezoyuca, Tulpetlac y Xalostoc para manifestar su apoyo a la resistencia.

“Con esta decisión, está imponiendo a la zona un ritmo de crecimiento más allá de la capacidad de su infraestructura que puede soportar”, subrayó Duarte Olivares, presidente municipal de Texcoco (1999-2002), porque no se podrían prestar los servicios básicos de agua y transporte. Además de manifestar que viven un “grave” problema del agua, los mantos freáticos de Texcoco disminuyen dos metros por año y exploran pozos a 250 metros de profundidad.

Agregó que la autoridad no especifica de dónde saldría el agua que requeriría el aeropuerto y que Texcoco no tiene vialidades primarias de nivel que pueda soportar la capacidad de una Terminal aérea, hace falta la central camionera, mejoramiento urbano para el casco de la ciudad y un hospital.³⁵

A su vez Texcoco dividió al sector privado, para el presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (Canacintra), Raúl Picard del Prado, significaba dejar en el rezago a los estados que realmente necesitaban ese proyecto, no escatimó que detrás de la designación existieran intereses particulares y políticos y repudió la afirmación que beneficiaría. En tanto la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) y la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (Concamin) manifestaron que no importaba el lugar donde se edificara la

³⁵ José Manuel Artega, “El gobierno pagará a seis pesos el m² expropiado”, *La Crónica de Hoy*, s.p.



terminal aérea, sino que se iniciaran las obras de construcción para que la economía comenzara a reanimarse.³⁶

Otro sector afectado por la decisión fue el de los comerciantes. La Cámara de Comercio de la Ciudad de México expresó su preocupación ante la eventual construcción del nuevo aeropuerto y argumentó que los comerciantes que se ubican en la actual terminal se verían afectados.

“Una decisión con los pies en la tierra”, fue el eslogan gubernamental de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el que el secretario Pedro Cerisola, afirmaba que ninguna opción “está libre de pecado”, fueron los anuncios publicitarios que estuvieron transmitiendo durante meses en los medios de comunicación, con el propósito de obtener un fino trabajo de convencimiento; sin embargo, no se pudo detener el rotundo jaloneo político que se generó tras la decisión tomada, los medios de comunicación se inundaban de críticas, júbilos, desacuerdos, apoyos, insatisfacciones, empero todos opinaron.

Los diputados del Partido Revolucionario Institucional (PRI), Partido Revolucionario Democrático (PRD) y Partido Verde Ecologista de México (PVEM) calificaron como una "farsa" la actuación de Cerisola, pues el fallo fue político. La decisión final anunciaba a su paso movilizaciones ciudadanas en rechazo, por su parte el senador ecologista Jorge Emilio González se alistó junto con su bancada para participar en tales levantamientos, porque calificó de arbitraria e impopular la decisión. Bernardo de la Garza, coordinador del grupo parlamentario del Partido Ecologista, y el priista Ornar Fayad, coincidieron en criticar la asignación del gobierno federal y aseguraron que

³⁶ Isabel Becerril, “Decisión divide a la iniciativa privada”, *El Financiero*, p. 29.



"desde un principio se decidió por Texcoco, pero en un afán de taparle el ojo al macho, la Secretaría de Comunicaciones llevó a cabo un falso proceso de consulta".³⁷

La Federación de Partidos Verdes de América (FPVA) advirtió que la construcción del aeropuerto en Texcoco viola el capítulo ambiental del Tratado de Libre Comercio (TLC), y manifestó su apoyo a la lucha de quienes se oponen a la nueva infraestructura aeroportuaria. Así, los ocho integrantes de la Federación respaldaron las acciones que emprendía el PVEM para impedir la construcción de la terminal aérea en el Estado de México. También expresaron su inconformidad organizaciones ambientalistas al igual que el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda) y el Grupo de los Cien al señalar las irregularidades en el estudio de factibilidad ambiental hecho por el PUMA, el cual se limitó a considerar un empate técnico.

Bajo estas circunstancias, la Federación suscribió el compromiso de oponerse al aeropuerto en Texcoco, asunto en el que algunos plantearon, a título personal, que llegarían a "bloquear el arribo de aeronaves de sus países" a México, bajo la premisa de que el gobierno mexicano "ha actuado presionado por intereses económicos". Este bloqueo podrían realizarlo con campañas para denunciar que los aviones pueden caerse por la presencia de las aves en Texcoco. El líder del Partido Verde de Uruguay, Hornero Nieves, dijo que "un solo pájaro en una turbina puede hacer caer un avión[...] En Argentina se construyó un aeropuerto en un lugar similar al de Texcoco y se afectó de manera seria a la aviación".

³⁷ Víctor Cardoso, "La decisión sobre el nuevo aeropuerto, tras enfrentamientos, cabildeos y especulaciones", *La Jornada*, p. 21.



La voz de Manuel Barquedano del Instituto de Ecología Política anunció que el "proyecto interrumpe el ecosistema de 300 especies de aves migratorias que pasan por ese sector, y si tienen su lugar de origen en Canadá y Estados Unidos afectan a esos países también, eso sin contar los problemas hidrológicos[...], está involucrado el medio ambiente de Estados Unidos y de Canadá, impacto ecológico que está prohibido por el TLC".³⁸

Por otra parte, los ecologistas de la UNAM y el Instituto de Geografía manifestaron que en esa zona era innecesario el aeropuerto, porque tiene el peligro de resentir cinco veces más la intensidad de los temblores que afectan a la Ciudad de México, incluso se contaminarían las fuentes subterráneas de agua, de las cuales depende la capital en un 70 por ciento para satisfacer sus necesidades, por lo que esta situación ocasionaría la escasez de agua.

El PRD en calidad de oposición y el gobierno del Distrito Federal presentaron juicios de controversia constitucional contra el gobierno federal ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). Las localidades que apoyaron la iniciativa perredista fueron Texcoco, San Salvador Atenco, Tezoyuca, Teotihuacán y Acolman, municipios que tienen un impacto directo en términos de facultades constitucionales.

Los argumentos que sustentaban la controversia era que el Estado violó el artículo 115 constitucional y soslayó ámbitos municipales. Dicho artículo dice que los ayuntamientos están facultados para autorizar, controlar y vigilar el uso de suelo por lo que ningún órgano de gobierno puede sustituir a otro en sus facultades; los gobiernos municipales tienen el derecho de intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público, cuando aquellos

³⁸ Carina García, "Partidos verdes de América se oponen al aeropuerto en Texcoco", *La Crónica de Hoy*, p. 13.



afecten su ámbito territorial. Por otro lado, plantea que el gobierno federal debería asegurar la participación de los municipios en este tipo de proyectos.

El gobernador del Estado de México, Arturo Montiel Rojas, citó a los medios de comunicación después de 24 horas de conocido el fallo del gobierno federal, para anunciar en conferencia de prensa un reconocimiento al gobierno de la República por el criterio utilizado en la elección del sitio donde se construiría el aeropuerto sustituto, Texcoco; sin embargo reconoció que ambos proyectos u opciones presentaban debilidades.³⁹

Mientras las bancadas del PRI y PAN en el Senado no se quedaron calladas, dieron su aval a la decisión de la mayor obra del sexenio de Vicente Fox, pese a que exigieron que el gobierno debiera transparentar el proceso que siguió para seleccionar Texcoco, además solicitaron a Pedro Cerisola sobre la decisión que se tomó con base en criterios estrictamente técnicos, y no por presiones económicas o políticas.

Arturo Montiel Rojas en gira de trabajo por dos semanas en Corea, China y Japón, anunciaba de las inversiones concretadas con estos países que ascendían a 726 millones de dólares en la rama automotriz, de la impresión, alimentaria, electrónica y proyectos mineros para el Estado de México. También recaudó 535 millones de dólares mediante el Bank of China de Shanghai que fueron puestos a disposición del gobierno mexiquense para desarrollar proyectos de infraestructura carretera, mediante programas especiales de financiamiento estratégico a largo plazo y la creación de mil empleos.⁴⁰

³⁹ María Teresa Delgado "Elogia Montiel la decisión de la Federación", *El Universal*, p. A6.

⁴⁰ Adriana Reyes Lara/Finsat, "Recursos asiáticos al aeropuerto de Texcoco", *El Financiero*, p. 43.



Las empresas privadas nacionales y extranjeras mostraron total apoyo a la decisión en Texcoco, al mismo tiempo la SCT detalló que las licitaciones serían de carácter internacional, lo cual no fue bien visto por Juan Diego Gutiérrez Cortina, presidente de la constructora Gusta, quien aseguraba que las empresas nacionales cuentan con la tecnología y mano de obra calificada para realizar este tipo de obras como el NAICM.⁴¹

No obstante, las empresas alemanes Frigor y Hoshtief Airport, la francesa ADP, como las inglesas British Airport (BAG) y Arup, y una decena de grupos estadounidenses, manifestaron a las autoridades mexicanas su interés por participar en el nuevo aeropuerto.⁴²

Aarón Dychter, subsecretario de Comunicaciones y transportes, aseguró que ya había empresas interesadas en la construcción del NAICM, entre las 25 empresas participantes, estaban Bectel, Felipe Ochoa y Asociados, ICA, entre otras, y anunciaba que el 8 de julio de 2002 se daría a conocer el ganador para iniciar con los estudios de impacto ambiental.⁴³

El beneplácito más significativo provino del presidente de la Cámara Nacional del Aerotransporte (Canaero), Ernesto Velasco, y del director general de Mexicana de Aviación, Fernando Flores, quienes destacaron que para la aviación comercial, que comprende 52 aerolíneas nacionales y extranjeras, la decisión de que fuera en un solo aeropuerto en el que se conjunten las operaciones domésticas e internacionales fue la más adecuada, ya que de lo contrario las aerolíneas se hubieran negado a operar en dos aeropuertos, en

⁴¹ Patricia Villarejo, "Empresas nacionales quieren construir el nuevo aeropuerto", *Novedades*, p. B6.

⁴² *Notimex*, "Proyecto Texcoco atrae a grupos internacionales", *El Financiero*, p. 49.

⁴³ Celina Yamashiro e Ivette Saldaña, "Veinticinco empresas se frotan las manos por el proyecto Texcoco", *El Financiero*, p. 18.



función de la duplicación de gastos en personal, oficinas y otros factores inherentes al manejo de dos terminales.⁴⁴

Al respecto, Tomás del Toro, secretario general del Sindicato Independencia que agrupa a personal de tierra, comentó que Texcoco fue la decisión más acertada, por la cercanía con el Distrito Federal, pues esto permitirá que los trabajadores no se desplacen a grandes distancias como pudo haber sido si se decide por Tizayuca.

En tanto Sergio Loza y Lizette Clavel, sobrecargos de Aeroméxico, entrevistados por el periodista Carlos Velasco, consideran como positiva la decisión del gobierno federal de construir la terminal aérea en Texcoco, pues hay más vías de acceso y rápidas que en la entidad de Tizayuca; asimismo, los costos para las aerolíneas también serían inferiores. Ambos coinciden que es normal que la decisión tomada cause rechazo por algunos sectores, pero definitivamente Texcoco fue la mejor y más viable decisión que pudo haber tomado el gobierno federal para instalar el nuevo aeropuerto.⁴⁵

Otro personaje influyente, al menos en el municipio de Texcoco y sus alrededores, fue el obispo de la Diócesis texcocana, Carlos Aguiar Retes, quien estaba en favor de la construcción del nuevo aeropuerto en esa zona, argumentando que “quienes se oponen al proyecto conforman un pequeño grupo que está en contra de los beneficios de la mayoría”.

Las reacciones en favor como en contra estaban en la puerta, empresarios, ambientalistas, y pobladores de los diferentes municipios afectados. Y ante el gobierno y el mundo, San Salvador Atenco entró en

⁴⁴ Patricia Muñoz Ríos, “Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto”, *La Jornada*, p. 20.

⁴⁵ Carlos Velasco, “Fue la mejor decisión: trabajadores aéreos”, *El Universal*, p. A7.



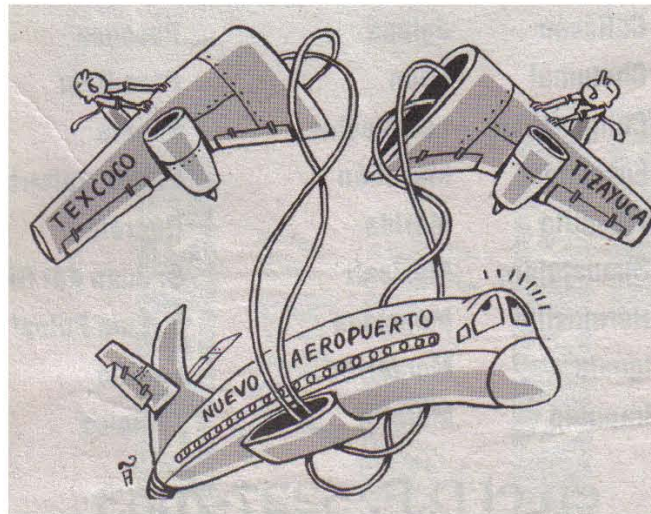
escena, "O nos morimos o a ver que hacemos, pero no dejaremos nuestras tierras", "¡Aquí no queremos aviones, ni pistas!" "Zapata vive, la lucha sigue, la tierra es de quien la trabaja" "¡Atenco no se vende!", gritaron con fuerza los ejidatarios, después de que se les notificó la expropiación.



Decisión Salomónica. Autor: El fisgón,
25 de octubre de 2001.



Peje-Vedette. Autor: Eduardo Gómez, 23 de octubre de 2001.



Mucho ruido y pocas nueces sobre el aeropuerto alterno.
Autor: A., 18 de octubre de 2001.



Los pájaros de cuenta. Autor: Rocha, 29 de octubre de 2001.



Marcha y Enfrentamiento. Foto: José Carlo González,
La Jornada, 15 de noviembre de 2001.



Texcoco, con imaginación. Autor: Magú, 18 de julio de 2002.

AEROPUERTO ALTERNO (Análisis comparativo)		
Nuevo aeropuerto	Texcoco	Tizayuca
Distancia al centro de la demanda (kms)	34	80
Vida útil prevista (años)	50	20
Pistas	6	4
Tiempo de recorrido (promedio estimado)	40 minutos	100 minutos
Infraestructura y vialidades (%)	80	No existe
Transporte masivo (kms)	8	80
Ecología	10,000 has de reserva ecológica	Generación de un nuevo centro urbano

Fuente: Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco.

Cuadro comparativo presentado en *El Financiero*, 4 de abril de 2001.



Capítulo 3

Adiós al rescate ecológico del Lago de Texcoco

El mitológico pasado, el relegado presente y el incierto futuro del Lago de Texcoco no fueron argumentos válidos para impedir que el gobierno de Vicente Fox intentara construir el NAICM. El 22 de octubre de 2001 la publicación del decreto de expropiación en terrenos que pertenecieron al Lago de Texcoco desató el debate político entre organizaciones ambientalistas que se oponían a un aeropuerto en la zona oriente del Estado de México.

3.1 El Lago de Texcoco: mitos y leyendas

El agua desempeña un papel crucial en todas las culturas del México antiguo, como muestra tenemos los cultos vinculados con las divinidades acuáticas entre los pueblos mesoamericanos, antes y después de la Conquista española. Se sabe que el agua gozaba, al igual que el fuego, de un estatuto especial, que debía a su origen misterioso y divino.

Los mexicanos representaban la tierra como un gran disco rodeado por agua, este océano prehispánico lleva el nombre de *Cem-anahuatl*, que significa “el anillo completo”. Cada día, el sol salía del mar por el oriente para unirse en él de nuevo durante el crepúsculo por el occidente. Y, al igual que el sol, los muertos debían atravesar un mar inmenso para llegar al *Mictlán*, que



significa “los infiernos”, mar que se denominaba *chiconauh apan*, que quiere decir “nueve veces el mar” o “mar que se extiende en todas direcciones”.

En la cosmovisión de los aztecas, la tierra se concebía como una isla suspendida entre el cielo y el mar. Se sabe que en la religión azteca, *Tlaloc* era para las poblaciones indias el dios del agua por excelencia. Esta deidad proveedora de las lluvias, dirigía las nubes y dominaba el rayo. Alain Musset retoma fragmentos del libro *Historia general de las cosas de la Nueva España* del fraile franciscano Bernardino de Sahún, en el que dice que los antiguos mexicanos le atribuían numerosos poderes que revelan el carácter ambivalente de las aguas. Por una parte, fecundaba la tierra; por otra, provocaba tempestades, truenos y relámpagos. También se le hacía responsable que los ríos y el mar hacían correr a los viajeros. Y Dios de dos caras, alimentaba a los hombres y provocaba su muerte.

Tlaloc ocupa un sitio privilegiado en la mitología prehispánica, las sociedades agrarias y lacustres de la cuenca del valle de México veneraban otras divinidades que ejercían poderes sobre el agua, entre ellas, *Chalchiutlicue*, gobernaba las aguas terrestres. Así mismo los piragüeros, los marineros, los pescadores y los aguadores le dedicaban un culto especial a quien se le asociaba a menudo con *Uixtocíhuatl*, diosa del agua salada y del mar, patrona de los salineros. En el valle de México esta divinidad, sin duda venida de la costa de Golfo, adquirió cierta importancia gracias a las aguas del Lago de Texcoco, donde se extraían grandes cantidades de sal.

Para los indígenas las aguas de los ríos y los lagos alojaban a monstruos acuáticos, el más conocido era el *ahuizol* que tenía el cuerpo negro, la piel lisa, orejas puntiagudas y pies y manos semejantes a los del



mono. Su principal particularidad le veía de su cola larga que terminaba en una mano, con ella atrapaba a los transeúntes imprudentes, los arrastraba y los ahorcaba. A los cuerpos arrojados unos días después a la superficie les faltaban los ojos, las uñas y los dientes. *Ahuizotl* era un animal místico llevaba al ahogado, feliz elegido, al paraíso de *Tlaloc* donde gozaba una vida eterna en medio de frutos, flores, canciones y juegos.

Los indígenas afirmaban que existía un caimán de cuatro cabezas, que ciertos penitentes debían encontrar en medio de las aguas. Este encuentro les garantizaba la seguridad e innumerables beneficios. Otra figura mística es el *teniztli* que vivía en el lago de la Ciudad de México; tenía la particularidad de poseer tres picos, dos bocas y dos lenguas pero un solo gáznate. Era de mal augurio; si se le cazaba la persona debía morir, así como todos los de su familia. Más valía evitar encontrarlo cosa más fácil pues tenía la costumbre de no salir más que de noche y era invisible de día.⁴⁶

A las deidades de la lluvia, el agua y la tierra se les realizaban fiestas, un total de 18 grandes ceremonias, cuatro eran en honor a *Tlaloc*. En pleno estiaje, en febrero, se celebraba la primera fiesta del calendario, *Atl Cahualo* “Embalse de las aguas”, dedicada a *Tlaloc* y a *Chalchiutlicue*, su compañera. Durante las fiestas se sacrificaban niños pequeños poseedores del símbolo del agua, es decir, con cabello rizado; antes de llevarlos al sitio donde se les sacrificaba, se les arrancaban las uñas, ofrenda muy apreciada por *Tlaloc*. En virtud de las reglas propias de la magia imitativa, se interpretaba el llanto de las víctimas como un buen augurio de las lluvias por venir.⁴⁷

⁴⁶Alain Musset, *El agua en el valle de México. Siglos XVI-XVIII*, pp. 25-27.

⁴⁷*Ibid.*, pp.19, 122, 123, 124.



Una de las fiestas que se hacía para ofrendar a los dioses del agua (*etzalcualiztli*), se celebraba el sexto mes del calendario azteca, cientos de hombres de los pueblos de la orilla del Lago de Texcoco y de todas las ciudades con la mayor destreza y habilidad para remar el *acalli* o canoa, participaban para elegir al que sería el conductor del *acalli* azul de las ofrendas de *Tlaloc*. El día de la fiesta todo amanecía adornado, templos, casas, en calles y canales abundaban las enramadas, los adornos florales y los manojos de caña. Las canoas también lucían especialmente llenas de flores.

Todas las canoas que estaban pintadas de brillantes colores así como sus remos eran ubicadas en una orilla específica. A la señal de sus sacerdotes, todos remaban varias leguas sin descanso, se movían con destreza y cruzaban las aguas animados por la gente reunida, que se amontonaba en las orillas del lago, los remeros ondeaban en sus barcas el *pantli*, (estandarte que era la insignia del competidor).

Los ganadores, además de lograr la admiración de su pueblo y de servir a *Tlaloc* en su fiesta, tenían el honor de conducir a los sacerdotes hasta un remolino sagrado donde se arrojarían los tributos en honor del Dios. Estos tributos los llevaban en una olla de barro pintada de azul, por ser este color el preferido de *Tlaloc*. La olla contenía la ofrenda de corazones, chalchihuites y copal.

Los sacerdotes con las caras pintadas de azul, entraban en una canoa azul grande —que era del señor de Tenochtitlán—y luego los hombres elegidos comenzaban a remar con gran prisa, los sacerdotes iban de pie y no se sentaban ni se sujetaban durante el trayecto; tras ellos, con igual prisa, iban muchas canoas.

Cuando llegaban al lugar donde se realizaría la ofrenda, las demás canoas quedaban fuera y no se acercaban al remolino. Los sacerdotes comenzaban a tocar flautas y caracoles, mientras que en la punta de la canoa el principal de ellos arrojaba la olla azul en medio del remolino. La canoa navegaba en el borde, dando vueltas junto con el agua sin dejarse arrastrar hasta el centro. La pericia de los remeros la mantenía en el borde. Después la canoa volvía hacia la tierra y toda la gente se bañaba en las aguas del lago, se purificaba en el seno de *Tlaloc*, hasta que la canoa azul era llevada al sitio de su custodia, lugar sagrado donde esperaría la siguiente fiesta.⁴⁸

⁴⁸ “Los juegos en el mundo Náhuatl”, www.sepiensa.org.mx/fd_depo/nahuatl/acalli.htm, Contenidos, acceso, 29 de septiembre 2004.



Cuenta Carlos Mallen Rivera que los nativos daban por deducido que los seguimientos morales se acataban como la responsabilidad de cada humano tenía sobre la preservación de todo un equilibrio cósmico, *Tlaloc* tenía su paraíso propio que era llamado el Tlalocan, se dice que ahí es donde iban todos los que terminaban su vida en el agua, a consecuencia de ello o en relación con ella, por ejemplo, ahogados, enfermos de hidropesía y a veces muertos por algún rayo.⁴⁹

La historia que se ha contado a través de los siglos dice que: *Huitzilopochtli*, dios de la guerra, dijo a los habitantes de *Aztlán* que buscaran un lugar en donde un águila devorara una serpiente sobre un nopal. Ese acontecimiento les indicaría el lugar donde sería fundada la ciudad para vivir.

La peregrinación duró más de doscientos años y por fin al llegar a un valle donde principalmente había lagos, encontraron la señal de *Huitzilopochtli*. Se asegura que esto sucedió alrededor del año de 1325 aunque muchos estudiosos en arqueoastronomía consideran que pudo haber sido mucho antes de la fecha dada. La ciudad fue fundada en los alrededores del lago salado y comenzó así una era de dominio azteca.

Moctezuma, último emperador azteca, en su afán de continuar con la grandeza de la ciudad de Tenochtitlan en todos sus aspectos, mandó a obreros y artesanos a buscar una piedra gigantesca para plasmar ahí la imagen de *Coatlicue*, la patrona de la vida y la muerte. La piedra fue encontrada y llevada a la ciudad a través de la calzada principal que atravesaba el majestuoso y salado Lago de Texcoco.

⁴⁹ Carlos Mallen Rivera, "El Lago de Texcoco", tesis, p. 57.



Musset también comenta que los franciscanos enseñaron a los indios que sólo Dios podía apaciguar el agua del mar y que los ríos no obedecían a la diosa vestida de jade. En su voluntad de destruir todas las creencias referentes al agua, buscaron remodelar la imagen del universo como lo concebían los mexicanos antes de su llegada. El mar perdió entonces su dimensión cosmogónica. Los indios vieron su mundo reducido a algunos fenómenos naturales gobernados por un dios inaccesible y sin rostro. Los antiguos lugares de culto fueron sacralizados. Los manantiales quedaron bajo el patrocinio de una advocación de la virgen o de un mártir para canalizar el sentimiento religioso de las poblaciones indígenas. San Juan Bautista vinculado al símbolo del agua, fue impuesto como patrono en los sitios más marcados por el elemento líquido.

Musset retoma el libro de fray Diego Durán titulado Historia general de las Indias, el cual sugería que el lago salado de Texcoco tenía contacto directo con el océano que baña las costas de la Nueva España. Apoyaba su razonamiento en una experiencia que había sido realizada por los aztecas antes de la Conquista: éstos, deseosos de saber de dónde provenía la sal que volvía tan amargas las aguas de su laguna, enviaron a observadores a la orilla del mar. Llegados a su destino, constataron que en un cierto punto un río salía del océano para hundirse bajo tierra, sin tener en cuenta ninguna ley de la física habiendo arrojado en su corriente una calabaza cerrada herméticamente, se tuvo la sorpresa de hallarla unos días más tarde flotando en el agua de Texcoco: quedaba así echa la prueba de una comunicación entre el valle de México y el mar.

Ya en el sincretismo de la religión indígena con la española, se dieron casos en los que se le atribuía a San Antonio de Padua que la ciudad no fuera



inundada con las aguas del Lago de Texcoco, debido a que el periodo de trabajo de los franciscanos en el desagüe del lago (1637-1691) nunca sufrieron una inundación, así lo afirma Alain Musset.

En su afán por explicar la salinidad de los lagos del valle de México, los españoles a su llegada decían que probablemente los cinco lagos de la cuenca eran vestigios del gran diluvio universal. Aseguraban que en los lagos se adivinaba el trazo de la bestia del Apocalipsis; donde el lago de Chalco formaba la cabeza y el cuello; una peña, el ojo; la calzada, el collar; el Lago de Texcoco, el estómago; los cuatro ríos, los pies; el gran lago de México, el cuerpo; los dos ríos de Texcoco y Papalotla, las alas; el lago de San Cristóbal y de Xaltocan, la cola; los dos ríos de Tlalmanalco y de Tepeapulco, los cuernos; y que los otros lagos se formaron de la baba de la bestia.⁵⁰

La conquista espiritual de los españoles hacia los indígenas, logró que los nativos disminuyeran la veneración a sus deidades relacionadas con el agua para pedir a la virgen y los santos que el agua de los lagos no invadiera su territorio por inundaciones.

El maravilloso paisaje que se veía de una orilla a otra del Lago de Texcoco simulaba un auténtico ballet náutico con canoas y piraguas de todo tipo, llenas de pasajeros y mercancías, dejaron impresionados a los conquistadores a tal grado de compararlo con Venecia, único referente que tenían de una ciudad sobre el agua.

⁵⁰ Alain Musset, *op. cit.*, p. 135.



A juzgar por Musset existe un documento del siglo XVI conservado en la Biblioteca Nacional de París que muestra los lagos del valle de México divididos en zonas de influencia reservadas a las poblaciones ribereñas que tenían la exclusividad de su explotación. Se trata del legajo de una causa judicial, acompañado de tres planos, que expresa las reivindicaciones al reparto del agua del Lago de Texcoco, efectuado en su detrimento bajo el reino de Itzcóatl (1427-1440). El documento se remonta hasta la fundación de Tlatelolco, una zona que nadie reclamaba para sí, lo cual trajo una guerra con Texcoco, donde salió vencedor Tlatelolco. Cuauhtlahuatzin, señor de Tlatelolco, concedió entonces a los pescadores de su ciudad el derecho a disponer a sus anchas de las aguas conquistadas. Sin embargo al crecer el poderío de Tenochtitlan, los habitantes de Tlatelolco tuvieron que reducir sus pretensiones sobre el lago.

Cabe señalar que en la obra de Musset atiende a las crónicas más antiguas y menciona que la primera inundación sufrida por la capital del imperio Azteca tuvo lugar en 1382, bajo el reinado de Acamapichtli, las aguas conservaron el mismo nivel durante cuatro años, y los habitantes de la Ciudad de México debieron renunciar a vivir del producto de las chinampas.

Musset relata, que para el año de 1449, bajo el reinado de Moctezuma Ilhuicamina se cree que se dio la inundación más grave vivida por la ciudad, por lo que Moctezuma solicitó a Nezahualcóyotl, señor de Texcoco, su asesoría para resolver el problema. De esa época dataría la construcción del famoso dique de Nezahualcóyotl, que separaba los lagos de México y de Texcoco.



Gerardo Cruickshank añade que el dique se construyó con empalizadas de troncos y emplastamientos, apuntalados y revestidos con barro para impermeabilizar; se instalaron compuertas que permitían controlar dentro de ciertos límites la circulación del agua y se crearon varias áreas lacustres grandes, caracterizándose cada una de ellas por un régimen diferente de alimentación de agua. También hace hincapié que la descripción genuina y nativo del mecanismo de los diques es aún desconocida.

Fueron casi 20 mil trabajadores los que se emplearon en tal obra. No se conoce con exactitud cuándo iniciaron las obras de este acueducto, sin embargo fuentes coinciden en que alrededor de 1466 empezó a funcionar. Conforme las necesidades aumentaban se construyeron más diques.⁵¹

Todos los testimonios acerca de la Conquista recabados en el libro de Alían Musset muestran que los indígenas sabían sacar provecho de los lagos. La pesca, la caza, la recolección de frutos ocuparon durante varios siglos un sitio importante en la economía de los poblados de la región. El término “civilización del agua”, en lo que les concierne, se justifica, pues, hasta finales del siglo XIX, cuando la desaparición de los lagos marcó el final de las últimas actividades vinculadas con ellos. A principios del siglo XX todavía pudieron fotografiarse pescadores que tendían sus redes sobre el Lago de Texcoco para atrapar al vuelo patos salvajes y aves acuáticas mediante las mismas técnicas que sus ancestros.

Narra Mallen Rivera que en el viaje que iniciaron a México Carlota y Maximiliano se hicieron acompañar por la condesa Paula Kolonitz en el año de

⁵¹ Carlos Mallen Rivera, *op. cit.*, p. 50.



1864, y a pesar de que ya no era el mismo paisaje lacustre que algún día llegó a ser; la condesa no pudo dejar de escribir unas líneas acerca del valle de México que decía así:

Comenzamos a bajar y subir hasta llegar a una selva de cedros donde eran espléndidas las muchas variedades de abetos y pinos blancos, de larguísimas hojas tan verdes que parecían cintas de esmeralda pendientes de largas agujas y ¡oh maravilloso encantamiento! [...] Descendimos lentamente el valle, donde mejoran los caminos. Aquí hay trazas de guerra pasada y después de un largo rodear llegamos a los lagos, los cuales vistos de cerca no son, desgraciadamente, tan bonitos ni tan alegres. Los españoles fueron siempre enemigos de las florestas. Sus devastadoras manos también pasaron por aquí. Los Lagos todavía dan prueba de algunos prehistóricos residuos que llenan al viajero de estupor y de admiración [...] El Lago de Texcoco, que antes bañaba la ciudad que surgía del agua como Venecia, uniendo sus barrios entre sí por medio de terraplenes, ahora está a más de una hora de distancia. Los canales de desagüe y las antiguas devastaciones de la floresta hicieron retroceder el espejo de agua.⁵²

3.2 Una opción de vida para el valle de México

Desde la fundación de la gran Tenochtitlan hasta nuestros días, la zona del Lago de Texcoco ha sufrido varias alteraciones en su entorno ecológico, lo cual ha transformado radicalmente su fisonomía a tal grado de secar la superficie del lago. Sin embargo existen proyectos que buscan rescatar parte de la zona lacustre debido a la importancia que tiene como sistema hidrológico del valle de México.

En la época prehispánica, uno de los problemas que afectaban a la capital del país eran las constantes inundaciones, que provocaban graves daños económicos y sociales, por lo cual a lo largo de los años se tomaron

⁵² *Ibid*, pp. 110,111.



medidas para evitarlas, como fue la desecación de los cuerpos de agua adyacentes a la ciudad de México, lo que provocó la formación de una gran zona sin humedad, y con el tiempo, se erosionó y trajo consecuencias ambientales muy dañinas para la población.⁵³

El documento *El rescate del Lago de Texcoco* (2004), que aparece en internet, registra la desecación de 10 mil hectáreas del Lago de Texcoco, lo cual propició la formación de una extensa área de suelo salino desprovista de vegetación, la acción de los vientos dominantes de la región genera partículas suspendidas menores de 10 micras PM10, que son transportadas por el viento hacia el D.F. y los municipios conurbados, ocasionando un grave problema de salud para los millones de habitantes del valle de México.

Se tiene el antecedente que la zona federal del exlago de Texcoco fue creada en 1968 para albergar al original Proyecto Texcoco, plan imaginado por el ingeniero Nabor Carrillo, que proponía la construcción de varios lagos y canales artificiales como alternativa para el manejo de avenidas y el tratamiento de las aguas residuales de la ciudad. Sin embargo, la ciudad optó por el sistema de drenaje profundo, haciendo con esto que el proyecto quedara como meramente experimental.⁵⁴

También menciona que en 1971 un grupo de hombres comandados por el doctor Nabor Carrillo planteó la necesidad y urgencia de recuperar el Lago de Texcoco así, a través de la tecnología y el ingenio humano, el "Proyecto Texcoco" desarrolló importantes técnicas para la construcción de los lagos

⁵³ "El Rescate del Lago de Texcoco", www.aguaydesarrollosustentable.com/200304/Articulo1.html, acceso ca. 2004.

⁵⁴ Concepción Peralta Silverio, "La recuperación del histórico Lago de Texcoco una epopeya ambiental", Revista *México Desconocido*, pp. 17-24.



artificiales y su posterior llenado de aguas residuales; para drenar y lavar los suelos invadidos por las costras de salitres, hasta lograr que renaciera la flora y regresara la fauna silvestre que hoy habita en el lago; y para detener la fuerte erosión que se presentaba en la zona alta.

El ingeniero Cruickshank García establece los objetivos de las obras y acciones del proyecto Lago de Texcoco que son los siguientes:

1. Mejorar el ambiente y la ecología regional, erradicar las tolveneras y crear una gran área como parque recreativo de reserva y de refugio de la vida silvestre.
2. Mejorar, controlar y mantener en forma racional el sistema hidrológico de la cuenca suroriental del valle para detener el agua y los azolves, a fin de evitar las inundaciones, propiciar infiltraciones y recargar los acuíferos.
3. Bonificar los suelos y reusar los excedentes de aguas residuales y pluviales que se generan en la zona, procurando siempre incrementar la recarga de los mantos subterráneos.
4. Mantener esa área lacustre libre de invasiones poblacionales, que permiten desarrollar las obras necesarias sin interferencias.
5. Construir un sistema de plantas para tratar las aguas residuales, con objeto de utilizarlas en el riego agrícola, la industria y los servicios, intercambiándolas por agua de buena calidad que se extrae del subsuelo mediante pozos someros y profundos y;
6. Rescatar mediante drenaje y lavado, los suelos salino-sódicos del exlago para su aprovechamiento con fines agropecuarios y forestales.⁵⁵

El área recuperada comprende 10 mil hectáreas de la zona federal, de las cuales mil 800 son ocupadas por los lagos artificiales. Éstos son suministrados con aguas residuales que, tras un riguroso proceso de tratamiento y purificación quedan libres de todo compuesto químico, este hecho permite que las aves, que año con año llegan a este lugar, se alimenten perfectamente bien de las algas y organismos que ahí nacen. Estos lagos

⁵⁵ Gerardo Cruickshank, *Proyecto Lago de Texcoco, rescate hidroecológico*, p.94.



permiten preservar el ambiente natural del exlago, el autor Cruickshank destaca los siguientes puntos a manera de resumen:

- Lago Nabor Carrillo Flores. Inicio de operaciones en el año de 1982. Ocupa una superficie de 1 000 hectáreas y su capacidad es de 36 millones de metros cúbicos.
- Lago de regulación Horaria. Se encuentra en una superficie de 150 hectáreas y tiene una capacidad de 4.5 millones de metros cúbicos. El funcionamiento del lago está considerado para la regulación y almacenamiento de las aguas pluviales y residuales provenientes de la Ciudad de México y del suroriente del valle de México.
- Lago Churubusco. Inició operaciones en 1983, cuenta con una superficie de 270 hectáreas y tiene una capacidad de 5.10 Hm³. Tiene el mismo funcionamiento del de regulación Horaria.
- Laguna de Xalapango. Funciona desde 1982 con una superficie de 240 hectáreas y una capacidad de 3.6 Hm³. Funciona como embalse que regula y almacena las avenidas de los ríos de la cuenca oriental: Papalotla, Coxacoaco y Xalapango.
- Lago recreativo. Su operación inició en 1982, tiene una superficie de 25 hectáreas con capacidad de 0.375 Hm³. Funciona como refugio de las aves nativas y migratorias.

El gobierno del Estado de México a través de las secretarías de Ecología, Desarrollo Urbano y Obras Públicas, en coordinación con la Comisión Nacional del Agua, elaboraron en 1998 el “Programa para Mitigar la Emisión de Partículas Suspendidas en el valle de México”, y hace patente doce proyectos diferentes.



El programa fue autorizado el 23 de noviembre de 1998 con una inversión de 99 millones 700 mil pesos. Adicionalmente la CNA aportó 35 millones de pesos para una planta tratadora de aguas residuales.

Hasta febrero del 2003 se construyeron 23 mil 800 metros de terraplén en la zona federal del exlago de Texcoco para formar barreras rompevientos y evitar la generación de tolveneras, utilizando tepetate para contrarrestar la salinidad del suelo. Asimismo se realizaron 20 mil viajes con camiones de volteo y se plantaron en los terraplenes 359 mil 500 árboles.⁵⁶

De igual forma, se construyó un sistema de riego destinado a humedecer con agua residual tratada, las 800 hectáreas que forman la estructura del evaporador solar denominado “El Caracol” para evitar la dispersión de partículas. Con esta acción se atiende una demanda ambiental realizada por los habitantes del municipio de Ecatepec al disminuir las tolveneras generadas, principalmente en los meses de estiaje en la extinta empresa Sosa Texcoco, S.A. de C.V. Además, con una inversión de 749 mil 932 pesos del Programa de Inversión Estatal, se contrató el servicio de electrificación del cárcamo de bombeo del sistema de riego.

Para suministrar el agua requerida en varias actividades del programa, la CNA construyó una planta de tratamiento secundario de aguas residuales con capacidad de 500 litros por segundo. Además, con recursos del Fideicomiso ambiental del valle de México, el gobierno del Estado de México adquirió el equipo de aereación por casi 20 millones de pesos y en el 2002, con una inversión de 609 mil 500 pesos del Programa de Inversión Estatal, se

⁵⁶ *Op. cit.*, www.aguaydesarrollosustentable.com/200304/Articulo1.html, acceso ca. 2004.



realizó su instalación. En los años de aplicación del “Programa para Mitigar la Emisión de Partículas Suspendidas en el valle de México”, el avance en diferentes aspectos ha sido notable.

En los días posteriores a la publicación del decreto de expropiación, se repartió entre los pobladores afectados un documento titulado *Nuevo Proyecto Texcoco*. Proponía rescatar el antiguo lago como parte de una visión integral de infraestructura, ecología y desarrollo: un sistema de lagos artificiales, interconectados por infraestructuras urbanas que generarían un litoral de 80 km. El proyecto estaba basado en el reconocimiento y fomento de la vocación natural y potencialidades del suelo, como estrategia para recuperar el esplendor ambiental de la zona, organizar su desarrollo y producir y repartir riqueza.

El proyecto se concretaba en ocho componentes básicos:

Agrícola:

- Se planteaba incorporar a grupos, habitantes e instituciones como el Centro Internacional de Mejoramiento del Maíz y Trigo (CIMMYT), y la Universidad Autónoma Chapingo (UACH), a participar del proyecto, estableciendo programas educativos y proyectos productivos, mediante distintos esquemas de asociación (público-privada y social).
- La creación del distrito de riego valle de México, a implementarse en las tierras aluviales medias y bajas, y en los deltas. Tecnificando el riego, mediante el reuso de aguas urbanas previamente tratadas, se lograría una alta productividad y eficiencia.

Ambiental:

Con el proyecto de metabolismo urbano-ambiental se logra un verdadero rescate ecológico vigoroso, con beneficios para toda la ciudad.



- La creación de un nuevo parque metropolitano que, a manera de cinturón, garantice la conservación de la zona.
- La implementación del nuevo “Vivero Nezahualcóyotl” que contribuya a la reforestación de la zona.
- La organización de un sistema de manejo y reciclaje de residuos sólidos, que incluye la conformación de reservas de tierra para la instalación de rellenos sanitarios, capaz de absorber las necesidades de la zona metropolitana para más de 20 años.
- Una mejora sensible en las condiciones atmosféricas de todo el valle; el nuevo régimen atmosférico que el proyecto generaría (por el efecto de los vientos y la mayor humedad proveniente de los lagos) provocaría, según modelaciones computarizadas realizadas por el Dr. Jascilevich y el Instituto de Ciencias de la Atmósfera de la UNAM, un descenso de 30 por ciento en los máximos de los principales contaminantes.

Hidráulico:

Se respeta la intención de la CNA, de conservar el área como zona de regulación hidráulica. Además se proponen otras estructuras y acciones que permitirán un mejor manejo, aumentando la capacidad de regulación propuesta y logrando otros beneficios hidráulicos: paulatinamente se construyen lagos permanentes hasta regenerar la máxima área lacustre posible: multiplicando así los beneficios.

- Dada la gran capacidad de almacenamiento propuesta, se facilita y fomenta un mayor tratamiento y reuso hidráulico.
- Se explota el potencial recreativo y deportivo.
- Y, sobre todo, mediante un ejemplo tangible, verificable, se propone una nueva cultura del agua.

Desarrollo social:

Se vinculará a toda la población a formar parte activa del proyecto, participando de los empleos y los programas.

- Se construirán las clínicas, escuelas y demás equipamientos y servicios de los cuales la región actualmente carece.
- Se distribuirán las plusvalías producidas al diversificar e intensificar los usos de suelo propuestos, promoviendo el desarrollo de la región.



Desarrollo urbano:

Se organiza el crecimiento futuro de la ciudad en la zona oriente de forma sustentable.

- La creación de polígonos de crecimiento urbano integrando, desde el principio, la instalación de áreas públicas, equipamiento e infraestructura adecuada se minimizan los costos económicos y ecológicos de hacerlo anárquicamente.
- La instalación de sistemas de transporte masivo no contaminante reduciría los costos y tiempos de enlace al centro de la ciudad.

Desarrollo económico:

- Es un proyecto auto-sustentable.
- Al desarrollar el litoral de 80 km y promover la acción de proyectos productivos, se aprovechan las sinergias y se logra distribuir la riqueza de manera equitativa.
- Como se ha explicado, se capitalizan y amplían los beneficios del proyecto aeroportuario.

Desarrollo cultural:

Al promover el estado y el conocimiento del patrimonio de la zona.

- Se fomenta la tradición de siglos mediante el desarrollo de la región y la difusión de sus formas de vida y de sus atractivos turísticos.
- El proyecto, al representar a reconciliación de la ciudad con su geografía e historia, implica un potencial de revolución cultural sin precedente.

Aeronáutico:

El proyecto es respetuoso de la propuesta aeroportuaria de ASA, proponiendo alternativas de emplazamiento así como flexibilidad en el número y posición de pistas y terminales, dependiendo de etapas de tiempo.

- Se propone un aeropuerto de 2 pistas dobles (ampliable), ubicado exclusivamente dentro de la zona federal actual; es decir sin afectar a ningún municipio.⁵⁷

El lago es el refugio invernal de aves migratorias, un sitio destinado a la reproducción de la fauna local que coloca como una zona de gran importancia y prestigio internacional. La cercanía con la ciudad más poblada del mundo le

⁵⁷ Proyecto Nuevo Texcoco, boletín.



confiere un gran potencial ecológico, turístico y recreativo por excelencia. Por esta razón, los habitantes de Atenco veían al proyecto ambiental antes mencionado como una buena opción para todos; el problema sería si de verdad se llevaría a cabo.

3.3 Organizaciones civiles oponen resistencia y defienden a las aves

Grupos ambientalistas de México, Estados Unidos, Canadá y la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), apoyados por el Grupo de los Cien, presentaron un amparo ante la Comisión de Cooperación Ambiental (CEC) organismo creado bajo el TLC, sobre el impacto al medio ambiente del proyecto del gobierno federal de construir el nuevo aeropuerto en el Lago de Texcoco. Por consiguiente solicitaron la realización de un estudio basado en el artículo 13 del Acuerdo Norteamericano sobre Cooperación Ambiental, para evaluar las consecuencias ecológicas que afectarían a los tres países que tienen firmado el acuerdo internacional. Gustavo Alanís del Cemda comentó que la lucha legal contra el aeropuerto apenas empezaba y todavía estaba por verse si se construía o no, pues el gobierno federal sabe que el Lago de Texcoco no es urbanizable y tiene un grave riesgo de inundaciones, además de que es una zona muy propensa a los sismos.

En un video presentado en el marco del Foro Contra el Nuevo Aeropuerto, los ambientalistas señalan que el controversial proyecto desplazará a miles de familias pobres que viven en comunidades



adyacentes.⁵⁸ Al respecto *La Jornada* publicó el 25 de octubre de 2001, que alrededor de 849 familias y los 337 ejidatarios serían removidos de sus casas ubicadas en El Salado; el pago de dichos inmuebles sería de 6 pesos m², según lo ofertado por el gobierno, por lo que el total que se pretendía pagar no cubre ni la décima parte de lo invertido por cada familia. El precio estimado de cada casa era de un valor aproximado de 200 mil pesos.

La asesora Maribel Reséndiz Cortés de El Salado, que forma parte del ejido Santa Isabel Ixtapan, explicó que las tierras ejidales fueron dotadas en 1995 y un año después Ramón Pineda Miranda, comisariado ejidal con el apoyo de autoridades municipales y de la Procuraduría Agraria; de ese entonces, inició la venta de los lotes de 140 metros cuadrados en promedio. "Nada se hizo para impedir que se fraccionara el ejido y se destinara a uso habitacional; incluso el entonces síndico de Obras Públicas, Rubén Sánchez Duana, aseguró a las familias que podían construir por una módica cantidad a su favor". Seis años después se procede a una expropiación que dejará a esas familias sin nada. "Será una pérdida irreparable del patrimonio familiar; la gente invirtió allí todo lo que tenía". Los terrenos ¿comentó? se vendieron entre 60 y 100 mil pesos; a eso habría que sumar los gastos de construcción de las casas. El ejido Santa Isabel Ixtapan dejaría de existir, ya que se le quitarían las mil 252 hectáreas que lo conforman.⁵⁹

Las presiones de grupos ecologistas, organizaciones civiles y Organizaciones No Gubernamentales (ONG) obligó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a realizar un estudio de impacto ambiental. El secretario de Medio Ambiente, Víctor Lichtinger, indicó que éste debería cumplir con todos los requerimientos mínimos ambientales establecidos en las conclusiones del estudio realizado por el PUMA. Sobre las denuncias de grupos ecologistas de que en la construcción del aeropuerto pondría en riesgo la vida de 300 mil aves, el secretario del Medio Ambiente aseguró que no

⁵⁸ Rocío Leyva Martínez, "Ambientalistas presentan amparo contra nuevo aeropuerto", *Novedades*, p. A12.

⁵⁹ Javier Salinas, René Ramón Alvarado y Matilde Pérez U., "Habrà violencia advierten en San Salvador Atenco", *La Jornada*, p. 23.



habría matanza de estas especies, y aclaró que el proyecto no era contra las aves.⁶⁰

Recordemos que cada invierno llegan miles de aves de Canadá y Estados Unidos hacia esta zona. El principal problema para el proyecto aeroportuario con respecto a las aves son los accidentes que pueden provocar éstas. En México, señala la Federal Aviation Administration (FAA) ha registrado 46 incidentes de este tipo, de éstos 32 ocurrieron durante el invierno, época de migración de las aves. Y de acuerdo con especialistas, el número de aves en la zona del lago llega a las 300 mil, principalmente patos, garzas y garcetas, pelícanos y chichicuilotos.⁶¹ Para Edward C. Cleary de la FAA, al lugar llegan cada temporada cerca de 30 mil aves migratorias y la instalación del aeropuerto afectaría a unas 16 mil 700, reconoce el experto en aves.⁶²

La diversidad de especies registrada hasta el momento es de 134, de las cuales 74 son de ambientes acuáticos; destacan por su abundancia las variedades relativas a los patos y a las aves de ribera, a las garzas y otras que son típicas de ambientes marinos como gaviotas y pelícanos blancos. Las 60 especies restantes habitan bosques y pastizales. En primavera, en las áreas con vegetación acuática se observan nidos de gallina de agua (*Fulica americana*), galleteras (*Gallinula chloropus*) y zambullidores (*Podiceps nigricollis*).

⁶⁰ Ruth Rodríguez, "Estudian impacto ambiental", *El Universal*, p. A7.

⁶¹ Jeanette Becerra Acosta, "Tizayuca versus Texcoco, la pugna por el nuevo aeropuerto", www.milenio.com/semanal/184/art-36-1.htm, artículo, acceso ca. 2003.

⁶² Rebeca Jiménez y Almendra Vázquez, "Impulsan proyecto ante el rechazo de colonos" www.pa.gob.mx/noticias/2001/180701.html, acceso 15 de julio 2004.



Las poblaciones de patos que se reproducen en la zona son las cercetas de alas azules (*Anas discors*), cercetas de alas café (*Anas cyanoptera*), el pato tepellate (*Oxyura jamricensis*), y el pato mexicano (*Anas platyrhynchos diazi*). Es importante destacar que esta última población se ha logrado proteger, lo que es un éxito, ya que los expertos la consideraban en grave peligro de extinción, en el mundo. Ahora el exlago de Texcoco se encarga de ofrecerles un hábitat potencial para su desarrollo.

La Sección Mexicana del Consejo Internacional para la Preservación de las Aves (CIPAMEX),⁶³ organización que agrupa a los ornitólogos, estudiantes y conservacionistas mexicanos dedicados al estudio y conservación de las aves en nuestro país, en un comunicado vía Internet titulado “Pronunciamiento CIPAMEX sobre el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México”, firmado por Pelaez Goycochea Alejandro-FC plantea la preocupación sobre llevar a cabo la construcción del NAICM dado que el Lago de Texcoco sustenta actualmente un promedio de entre 100 mil y 150 mil aves, pertenecientes a más de 150 especies que utilizan el área con fines de reposo, alimentación, formación de parejas e incluso para la reproducción.

El comunicado manifiesta la importancia que tienen las miles de aves acuáticas migratorias que viajan a través de América del Norte, logro que el sitio fuese declarado Área de Importancia para la Conservación de las Aves (AICA) en el año 1996 por CIPAMEX, y también son reconocidos por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio) y

⁶³ CIPAMEX tiene una participación que comenzó en la década de los sesenta mediante la participación individual o de un grupo de biólogos en el Consejo Internacional para la Preservación de las Aves (hoy BirdLife International) que en 1988 formalizó su constitución como una Asociación Civil, su preocupación por la conservación de las aves y sus hábitats en México está reflejado en proyectos de importancia nacional e internacional como la Iniciativa para la Conservación de las Aves de América del Norte que agrupa los esfuerzos de conservación de México, Estados Unidos y Canadá.



los expertos nacionales en la materia como una Región Hidrológica Prioritaria para México.

De igual forma, subraya que el Lago de Texcoco es fuente de servicios ambientales para la Ciudad de México y su Zona Metropolitana (en la regulación del clima, la recarga de acuíferos, el control de tolvánicas y de inundaciones, y el tratamiento de agua residual, por mencionar algunos).

CIPAMEX confirma que existen varios factores de riesgo tanto para las aves como para el funcionamiento del posible nuevo aeropuerto, y destaca que revertiría sustancialmente la recuperación ecológica lograda, puesto que se perdería en su totalidad el área de inundación temporal somera (que constituye prácticamente el 100 por ciento del hábitat ocupado por todas las especies de aves playeras migratorias y por las poblaciones reproductoras de la zona) y generaría la posibilidad de tener que eliminar la presencia de aves en los cuerpos de agua que permanezcan, para evitar el riesgo aviario en las operaciones aeroportuarias.

La presencia de miles de aves en el Lago de Texcoco, y en el resto del valle de México, durante diferentes épocas del año, es resultado de conductas que han evolucionado en decenas de miles de años, definiendo las rutas migratorias que estas aves siguen por el centro del país. Los estudios realizados hasta la fecha, para conocer la dinámica espacial y temporal de las aves acuáticas en el valle de México, indican que no se incluyeron monitoreos con tecnologías modernas que permitan establecer, inequívocamente, que los movimientos de las aves en los cuerpos de agua no van a afectar el funcionamiento de las pistas.



Con base en los planteamientos anteriores, CIPAMEX reiteró que la ubicación del NAICM en el Lago de Texcoco sería un grave sacrificio de nuestra herencia biológica y cultural en la cuenca del Valle de México, lo cual significaría una pérdida más a la ya de por sí disminuida riqueza biológica representativa en las aves acuáticas actualmente presentes en esta zona. Y añade que el costo económico podría verse reflejado en gastos adicionales por parte de los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México al no contar con los servicios ambientales que presta el lago en la actualidad.

Sin duda alguna cientos de miles de aves se verían afectadas con la construcción de la nueva terminal aérea, y las pérdidas serían fuertes para las empresas aeronáuticas. Pedro Cerisola y Weber informaba en los comunicados que las aves no significaban ningún obstáculo, sino al contrario tenían opinión propia y ya habían decidido que sí se construyera el nuevo aeropuerto en Texcoco. En una reunión que tuvo el titular de la SCT con diputados de oposición, Cerisola concedió que lo criticaran por la decisión de construir el aeropuerto en Texcoco, pero a quienes argumentaron que esto acarrearía daños ambientales, replicó: “creo que las aves tienen opinión propia y lo han demostrado por sí mismas”.

Por otra parte, la revista *Proceso* (noviembre del 2001) publicó un reportaje en el que Teodoro González de León, Alberto Kalach, Juan Cordero, José Manuel Castillo Olea y Gustavo Lipkau presentaron un proyecto de más de cuatro años de estudio para rescatar el Lago de Texcoco. El arquitecto González de León afirmó que “el lago no existe, hay que recuperarlo en la medida de lo posible; el 80 por ciento es un desierto y no para devolver a la ciudad el mito de su existencia sino para crear en la zona un polo de desarrollo urbanístico ambiental a 20 años”.



El proyecto “México, ciudad futura” planteaba la inundación del lago con agua proveniente de las sierras aledañas, la reducción de las costosas fugas a estándares internacionales, la reinyección del subsuelo, el cuidado de los bosques y un plan agresivo de reforestación; de esa manera no se tiraría 97 por ciento del agua hacia el golfo de México. La nueva terminal aérea en el esquema de este proyecto estaría integrada al desarrollo total como un islote dentro del lago, además de amplias zonas ecológicas, avenidas fluidas y trenes ligeros. El costo según estimaciones del titular de este proyecto, González de León, sería de 200 millones de dólares menos que lo que el gobierno federal escatimaba para el NAICM en Texcoco. Los creadores de este proyecto afirmaron que “debía ser lago más aeropuerto, no aeropuerto más rescate ecológico”.

En otro número del semanario *Proceso* (12 de agosto del 2001) hace mención de una entrevista realizada a José Manuel Castillo Olea en la que afirma que tanto Santiago Creel como Vicente Fox Quesada conocían el proyecto “México, ciudad futura” desde la campaña electoral para la presidencia de la república (2000-2006).

La construcción del aeropuerto, la relevancia actual y potencial en términos biológicos, ecológicos y culturales que el Lago de Texcoco posee actualmente se verá condicionada por la dudosa posibilidad de que el nuevo proyecto de conservación resultara compatible con la actividad aeroportuaria. A pesar de las contradicciones ecológicas y de factibilidad ambiental, el gobierno ya había tomado una decisión pero faltaba la última palabra, los pobladores de Atenco.



Lago de Texcoco, fundación México-Tenochtitlan. Foto: <http://sepiensa.org.mx/contenidos/fddepo/> nahuatl/acalli.htm, c.a., 2003.



Códice que representa la fundación de Tenochtitlan

Foto: <http://florycanto.net/images/tlacuilart/tenochtitlan.jpg>, c.a., 2003.



Ilustración del Lago de Texcoco y las comunidades aledañas a él. Foto: www.semarnat.gob.mx/.../caracteristicas.shtml, c.a., 2004.



Suelo en época de estiaje, 1975.

Fotografía tomada del libro *Proyecto Lago De Texcoco. Rescate Hidroecológico*.
Ing. Gerardo Cruickshank García.
Antes de la Restauración. Foto:
mx.geocities.com/protexcoco/espa3.html

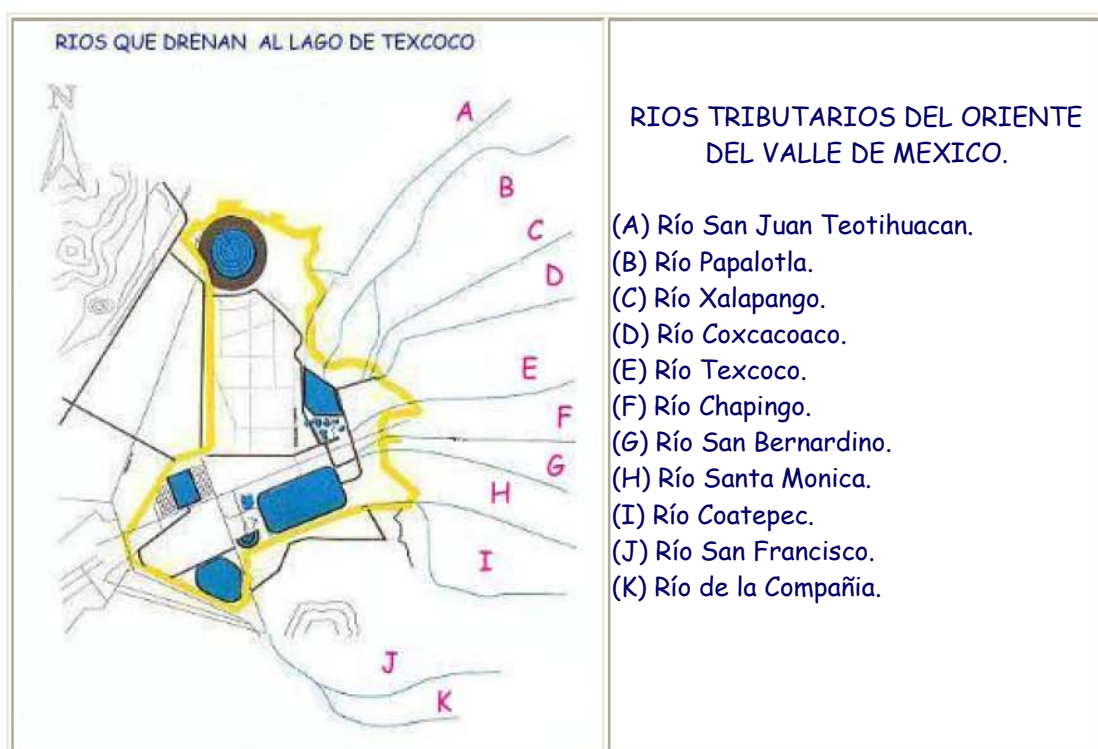


Ilustración tomada del libro *Proyecto Lago De Texcoco. Rescate Hidroecológico*.
Ing. Gerardo Cruickshank García.



Polluelos de anátidos nadando. Foto: <http://mx.geocities.com/protexcoco/espas6.html>, c.a., 2004.



Pequeños lagos artificiales. Foto: www.semarnat.gob.mx/.../obras.html



Garza blanca (*Casmerodius albus*), en el Lago Nabor Carrillo. Foto: <http://mx.geocities.com/protexcoco/espas6.html>, c.a., 2003.



Patos silvestres y aves playeras. Foto:
<http://mx.geocities.com/protexcoco/espas6.html>, c.a., 2003.



Avocetas (Recurvirostra americana). Foto:
<http://mx.geocities.com/protexcoco/espas6.html>, c.a., 2003.



Criterio de convivencia. Autor: Camacho, 26 de octubre de 2001.



Línea punteada, actual aeropuerto; línea continua ubicaci aeropuerto en Texcoco.
Foto: google earth, 2006.



Línea continua, Nueva ubicación
para el NAICM.
Foto: google earth, 2006.



Capítulo 4

Atenco defiende sus tierras con machete en mano

¡Tierras sí aviones no! Era el grito de guerra de miles de pobladores de Atenco que durante nueve meses se defendieron de golpes y amenazas del gobierno federal. Éste optó por una salida de emergencia, la derogación del decreto expropiatorio; sin embargo han pasado varios años y el problema sigue, se rumora que la construcción del NAICM en tierras texcocanas y en Atenco se hará.

Antes de iniciar el debate sobre la decisión del NAICM nadie sabía sobre Atenco; el procurador mexiquense Navarrete Prida aseguró que este municipio era un pueblo sin historia y de inmigraciones de otros estados; ese pueblo sin historia como él llamaba alzó la voz y reclamó lo que por derecho es suyo. Levantaron sus machetes retando al gobierno y probaron su historia y su dignidad.

Durante los enfrentamientos entre pobladores y policías José Enrique Espinosa fue brutalmente golpeado; en apariencia murió por problemas diabéticos, lo cierto es que él afirmó antes de fallecer que aunque se derramara su sangre lucharía por el patrimonio de los suyos y muchos meses después los pobladores de Atenco lucharon por defender la tierra.



4.1 El Atenco de ayer y hoy

*Lugar sobre las aguas saladas
pueblo de historia sagrada
para recordar hoy y mañana[...]
pueblo alguna vez de pescadores[...]
lugar de chichicuילות y patos[...]
¡oh! pueblo querido, que desfilas has visto a los arrieros,
trabajar los jornaleros y ver correr a tus campesinos tras el pato herido.
Has creado un potencial de gente que cada día se supera
y rinde honor a quien lo merece, querido pueblo.*

Rogelio Rodríguez Galicia y Sergio Contla
(Fragmentos de *Atenco*, monografía municipal)

Cuenta la leyenda que hace muchos años, en lo que hoy se conoce como el parque de Los Ahuehuetes o El Contador, se posó un águila sobre un nopal, devorando una serpiente; no se sabe dónde se paró el águila, pero se tiene conocimiento de que un habitante de Atenco intentó cazarla; sin embargo, el águila se asustó y voló hasta lo que hoy se conoce como Tenochtitlan; por ello se comenta que si este cazador no hubiera asustado al águila, entonces el pueblo de Atenco sería Tenochtitlan.⁶⁴

Entre los pobladores se cuenta que el jardín predilecto del rey Nezahualcóyotl era el de Los Ahuehuetes, lugar que inspiró al gobernante para escribir varios de sus poemas. El poeta Nezahualcóyotl era poseedor de muchas mujeres provenientes de cada una de las poblaciones dominadas por su señorío.

⁶⁴Leyenda contada por Selva Pedraza Gallegos citada en Abraham Sánchez Gómez, *Atenco*, monografía municipal, pp. 96-97.



Abraham Sánchez Gómez relata una leyenda que dice así:

El rey Nezahualcóyotl se encontraba sumamente enamorado de una linda joven, doncella de noble linaje, hija del cacique de Acuexcomac, a quien todas las noches iba a buscar a la orilla del lago. Su barca, testigo fiel de su amor, le acompañaba diariamente por las riberas de Atenco, Chiconcuac (señorío de Coatlinchan) y Acuexcomac. El señor cacique de Acuexcomac de quien se dice era muy sanguinario, despreciaba el refinamiento, la sabiduría y la cultura de Nezahualcóyotl y al enterarse de que su hija era amada por el rey poeta, le prohibió asistir a las citas con su enamorado. La hermosa joven se rebeló contra su padre y fue enviada al sacrificio, ofrendándola a los dioses. “Jamás caería una mancha sobre su pueblo por la desobediencia de una hija que además era sierva”, se decía. Con la amargura en el corazón y el llanto en los ojos el rey poeta exclamaba con desesperación al ver rota sus ilusiones: *quezquipaniauh ayac*, que quiere decir “cuantas veces voy no estás”. Ella lo amaba con la misma intensidad y trató de evitar la muerte, Por lo que huyó en medio de la oscuridad, pero los dioses no la protegieron, ya que quebrantaba la ley de su pueblo, por lo que el sacrificio debía consumarse. “La barca del rey de Texcoco llegó a la ribera del lago en la noche aquella en que las aguas se tiñeron de sangre”, cuenta la leyenda. El cuerpo de su amada, en vaivén por las olas, yacía descansando sobre la arena, sus vestiduras resplandecían bajo el manto negro de la noche, destacando a la altura del pecho, una rosa encarnada. A partir de ese momento, aquella orilla del lago fue llamada la tierra sagrada de Nexquipayac, y hacía estos lugares emigraron algunos servidores del rey para dar comienzo a la fundación del pueblo del mismo nombre.⁶⁵

La historia de Atenco es muy compleja. Este municipio en la época prehispánica pertenecía al señorío de Texcoco; por lo que su historia es del señorío como tal. Los libros *Panorama socioeconómico y demográfico de Texcoco* escrito por Celsa Cosío Ruiz, y *Atenco*, monografía municipal coinciden en que Texcoco fue fundado por dos tribus, los chichimecas y los toltecas, quienes guiados por Xólotl se asentaron a las orillas del Lago de Texcoco aproximadamente en el año 968 d.C., y su descendiente Nopaltzin, se casó con Azcaxochitzin, nieta del último rey tolteca llamado Nopiltzin, para confirmar con este matrimonio el linaje tolteca-chichimeca, del cual descendía

⁶⁵ *Ibid*, pp. 95-96.



Netzahualcóyotl y su calpixqui o mayordomo llamado Tochtli, personaje que expulsa a los chichimecas que inicialmente habitaron Atenco; así Tochtli se queda en ese poblado por lo que los habitantes de este lugar descienden de chichimecas y toltecas, es decir, de guerreros, artistas y sabios.

Atenco, es una palabra compuesta de dos sustantivos y un sufijo o desinencia locativa: *atl*, agua; *tentli*, orilla; y *co*, desinencia locativa, en. La palabra *atl*, agua, pierde su terminación *tl* para unirse con la siguiente; la palabra *tentli*, orilla, pierde también su terminación *tli* para unirse con la desinencia *co*, quedando Atenco. El significado de Atenco es “en la orilla del agua” o “lugar de la orilla del agua”.⁶⁶

Desde el inicio de la historia de Atenco como comunidad, sus habitantes se dedicaron principalmente a la agricultura. Sembraban maíz, frijol, calabaza, chile ancho y menudo, además de tomates. Utilizaban la irrigación, construyeron canales que conectaban al caudal de los ríos que desembocaban en el Lago de Texcoco.

La propiedad de las tierras en Atenco se dividían en tierras de nobles o linajes reales, tierras de palacios reales o tierra del Estado, y finalmente tierra de los barrios. A la llegada de los españoles de inmediato se apropiaron de tierras pertenecientes a los nobles indígenas bajo la jurisprudencia de la Corona española sobre tierras conquistadas, lo que suscitó un problema entre los gobernantes indígenas y los conquistadores, debido a que los invasores reclamaban el tributo que debían dar al gobernante texcocano.⁶⁷

⁶⁶ Definición de Luis Flores Torres, profesor de náhuatl en la Escuela Nacional de Antropología e Historia, citada por Martín Abraham Sánchez Gómez, *op. cit.*, p. 13.

⁶⁷ Marco Antonio Ayala, J. Alfredo Castellanos y Jorge Ocampo, *Segundo Foro de Investigación y Servicio del Oriente del Estado de México*, pp. 275-276.



Atenco ha sido rico en historia y gastronomía; dice Abraham Sánchez que en el pasado se cultivaba con mayor frecuencia *ahuautli* (huevo de hormiga) con lo que se preparaban tortas y era el platillo típico, cuando llegaban gran cantidad de aves a la laguna se preparaban platillos típicos como la barbacoa de pato, el chichicuilete en chile macho. También se consumía un gusano de la laguna cuyo nombre es *poshi*. Entre las bebidas que datan de la época prehispánica y que en la actualidad poco se consumen está el aguamiel y el pulque, ya sea curado o solo.

En la época de la Colonia, Atenco siguió formando parte de Texcoco, por lo que la historia atenquense referente a la Nueva España va de la mano con la ciudad texcocana.

El reconocimiento de Atenco como municipio se dio en el año de 1825 debido a que se establecieron las bases para la organización de los ayuntamientos, un requisito para que los pueblos se convirtieran en municipio era que deberían contar con 4 mil habitantes. En la primera memoria de gobierno de 1826 se manifiesta que Atenco ya era ayuntamiento. A partir de esos años, la vida de la municipalidad es incierta.

En tiempos del porfiriato, Atenco contaba con las haciendas La Grande y La Chica, lugares en la que los habitantes de esa localidad estaban obligados a prestar sus servicios como peones, jornaleros o arrendatarios.

En los años de la Revolución los habitantes se incorporaron a las filas zapatistas. La gente guardaba sus alimentos bajo tierra para que las tropas no los despojaran de ellos; las amas de casa hacían tortillas de noche, procurando no hacer mucho humo para evitar que los revolucionarios se las



quitaran.⁶⁸ Jesús Adán, en entrevista, dice que la primera repartición de tierras que se hace en Atenco la llevaron a cabo su abuelo y el tío de Ignacio Del Valle en 1917, a finales de la Revolución mexicana. Desde entonces la familia Del Valle ha sido parte de luchas agrarias en el municipio; por ejemplo en 1929 su tío, don Odilón del Valle, organizó a los campesinos de la zona para reclamar las tierras de la hacienda grande, donde habían trabajado sus padres como peones. Longinos del Valle, abuelo de Ignacio, se dedicaba a abrir pozos artesianos para los cultivos.

En una crónica de María Rivera, reportera de *La Jornada*, presenta la visión de un anciano de Atenco llamado Antonio Pájaro:

Mi familia es nativa de aquí. Nuestro apellido es Tótotl, pájaro en náhuatl. A mis 70 años nunca tuve que salir del pueblo para formar a mis hijos. Fueron 11 y a todos les di estudios, tienen manera de defenderse sin necesidad de ir a una fábrica. Con el campo los he sostenido hasta ahorita. Esta es nuestra vida, si quieren terminarnos, pues allá ellos, pero que quede claro: no vendemos. [...] Mis abuelos, Herculano Pájaro y José Morales, fueron peones de raya de la hacienda grande -relata-. Cuando llegó la Revolución don José se hizo villista. Todavía hasta hace poco por ahí andaba la 30-30 con la que combatió. Nos platicaba mucho de don Pancho Villa, que era un hombre que no peleaba así como así, lo hacía contra el mal gobierno, y también que nunca tenía miedo. Había días que no comían ni tomaban agua, y todo para tener un cachito de tierra. Y ahora a nosotros nos lo quiere quitar un gobierno que dice esto es mío, ¿pero de dónde, me pregunto yo? ¿Qué hicieron ellos para tenerlo, cómo se lo ganaron?

Terminó la Revolución y por los rumbos de Texcoco, al igual que en el resto del país, las esperanzas se multiplicaron. El gobierno trató de resolver el problema político. El 22 de marzo de 1920 a 225 campesinos del rumbo se les dotó de 245 hectáreas para constituir el ejido de San Salvador Atenco. Diez años más tarde se concedió una ampliación del núcleo ejidal, con mil 396 hectáreas, que beneficiaron a 557 ejidatarios más.

⁶⁸ Martín Abraham Sánchez Gómez, *op. cit.*, p. 77.



Esa era la buena nueva. La mala, la calidad de los terrenos: yermos, estériles, baldíos. Apenas pasado el caserío de San Salvador, comenzaba el borde salino donde una que otra hierba luchaba por salir adelante, y un poco más allá todo era dominio del pasto salado, señal aciaga de que nada más que esos filosos tallos crecerán ahí. [...] En la actualidad, tras 80 años de trabajo, tres cuartas partes de esos suelos son fértiles. Algunas de las parcelas llegan a producir hasta 10 toneladas de maíz por hectárea, cuando el promedio nacional es de dos.⁶⁹

Se dice entre los pobladores que en el tiempo de cosecha de maíz si los hijos de las personas mayores que trabajaban la tierra lograban una cuantiosa cosecha podían casarse, porque si tenían buen maíz aprovechaban los granos, la hoja y el zacate. Con el zacate mantenían vacas o borregos; con estos animales se tenía carne y leche para venderlos y así tener dinero; por eso los compromisos matrimoniales eran largos, alrededor de ocho meses tardaría para el día de la fiesta.

Actualmente Atenco tiene más de 30 mil habitantes, el 70 por ciento se dedica a las actividades del campo, entre ellas, la siembra del maíz, frijol y alfalfa, que utilizan para el autoconsumo, alimentación de sus animales o comercialización. La mayoría de los pobladores no cuenta con seguridad social y se cuenta con una sola ambulancia en la localidad en caso de emergencia. El municipio tiene altas cifras de analfabetismo y alta deserción escolar en la primaria a causa de la economía de la población. El 13 por ciento de las casas no cuenta con servicio de drenaje ni escusado y el 68 por ciento de la población económicamente activa no percibe dos salarios mínimos.⁷⁰

⁶⁹ Rivera María, "Atenco, de campo yermo a suelo fértil", *La Jornada*, p.56.

⁷⁰ Martín Abraham Sánchez Gómez, *op. cit.*, pp. 33,35, 36 y 59.



4.2 ¡Fox entiende Atenco no se vende! Crónica de un movimiento anunciado

En entrevista con Adán Espinosa Rojas y David Pájaro afirmaron que no se les hizo raro la expropiación de sus tierras. Afirman que desde hace unos 30 años ya se encontraban estacas de diferentes colores, verde, amarilla, roja, entre otros. “Sin saber para qué eran no las llevábamos para hacer leña; y jugábamos entre ellas. Aprendimos a vivir con el rumor de un aeropuerto.” David Tótotl (pájaro en náhuatl). En este caso la delimitación territorial con las estacas fue para construir la autopista Peñón-Texcoco. El gobierno de Carlos Salinas de Gortari expropió terrenos en el municipio de Atenco para tal fin; Espinosa Rojas afirma que, hasta ahora nunca han pagado esa expropiación.

A la edad de 15 años David Pájaro se convierte en ejidatario, desde ese entonces se ha encargado de sus tierras; le llevó años para lograr que sus hectáreas dieran buenas cosechas y, asegura que, fue con base en mucho esfuerzo y considerable dedicación hacerlas productivas.

Quiero contarles señores,
lo que en Texcoco pasó:
el presidente de Atenco
a su pueblo lo vendió
con el maldito gobierno
para poner su aviación.
Muchas tierras de cultivo,
muchas tierras de labor,
mucha gente trabajando
pa’ cultivar su frijol.
Los niños ya están llorando
por culpa de ese traidor,
malditas las elecciones que el
campesino escogió.
Ya les quitaron sus tierras
pa’ que aterrice un avión,
la gente está encabronada
quiere linchar al cabrón.
Únanse todos los pueblos
con palos y sus machetes
para enfrentar al gobierno[...]

“Corrido de Atenco”.

Autor: Ezequiel Hernández,
comunero de Atenco



Ignacio del Valle al igual que David Pájaro recibió el título de Ejidatario; en una crónica de María Rivera, reportera de *La Jornada*, se menciona que a Ignacio le tuvieron que pintar bigotes para hacerlo pasar por adulto y poder ser ejidatario. Desde entonces la vida del señor Ignacio ha estado totalmente ligada al campo sembrando maíz, frijol y calabaza.

Adán Espinosa relata — en entrevista— que siendo él comisariado ejidal e Ignacio del Valle encargado del agua potable en 1995, ambos miembros del grupo Habitantes Unidos de San Salvador Atenco, la Segob se acercó a él con el objeto de evitar una nueva repartición de tierras. Al saber esto el gobierno intentó comprar a Espinosa Rojas; “los honrados se mueren o mínimo saldrás como el más ratero de los comisariados”, le dijeron enojados al ver la negativa del comunero, fue la primera amenaza de muerte.

De inmediato Espinosa comunicó a los ejidatarios la propuesta del gobierno y decidieron que hubiera un reparto equitativo de la tierra, de 723 parcelas en total, a hijos de ejidatarios así como a mujeres que fueran viudas y madres solteras. La respuesta del gobierno, dijo Jesús Adán, fue que lo mandaron matar; dos personas desconocidas se le acercaron, portaban como arma unas flechas de camión, en el evento había más de 200 personas, de inmediato los pobladores se dieron cuenta del intento de ataque y rodearon a los extraños para evitar la agresión, esto sucedió el día 12 de octubre de 1997.

Años después de que terminó el cargo el señor Adán, un integrante del PRI llegó a ocupar el comisariado ejidal así como presidente municipal y demás puestos de elección popular en esa comunidad y poco a poco comenzó a sonar más fuerte el rumor de la construcción de un nuevo



aeropuerto en ese municipio. En junio de 2001, Espinosa afirma que gobernación mandó a llamarlo junto con Ignacio del Valle. La reunión se dio por el Toreo de Cuatro Caminos a la una de la mañana; “¿qué quieren?, de entrada hay una casa para cada uno de ustedes a donde quieran y como la quieran, porque vamos a empezar a trabajar y no nos gustaría que hicieran algo”, les dijeron. Espinosa y Del Valle se negaron a aceptar dinero alguno, también les ofrecieron dos senadurías y buen sueldo. “La dignidad no se vende”, contestó Ignacio. Los representantes de gobernación dieron por terminada la reunión.

David Pájaro comentó — en entrevista— que el gobierno no se acercó a negociar la venta de las tierras, porque aceleraban el detonador de un conflicto con los pobladores de Atenco, nunca supieron cómo acercarse y lo más importante para él es que subestiman a la gente del campo. “Éstos son los errores que marcaron a Fox y probablemente a los próximos gobernantes del país”, añadió Pájaro.

En agosto de 2001, miembros de la Segob, de la CNA y del gobierno del Estado de México organizaron una asamblea en el auditorio municipal para los ejidatarios de Atenco. En la reunión se les presentó a los comuneros un proyecto en el que se planteaba un aeropuerto en sus tierras; la negativa de los campesinos fue inmediata.

Ignacio del Valle relata que el día 8 de octubre de 2001, mientras se conmemoraba la erección del municipio en la cabecera municipal, ya se encontraba maquinaria en el cerro del Tepezingo realizando el muestreo de los terrenos. “De manera hipócrita”, resalta Del Valle, las palabras del edil de



Atenco hacían énfasis en la grandeza de la historia de ese municipio cuando ya se habían manejado cifras de dinero para la venta de los terrenos.

A raíz de la publicación del decreto de expropiación de octubre de 2001, habitantes del pequeño municipio mexiquense de manera triste recibieron la noticia, el gobierno federal les quitaría sus tierras sin haberles consultado, por lo que en una muestra de impotencia lloraron y gritaron improperios contra Fox.

“Ya no son nuestras tierras”, le dijeron a Adán Espinosa cuando regresaba de trabajar de su nopalera. Al llegar al poblado se encontró con barricadas y llantas quemadas; fue ahí cuando él se dio cuenta que le habían expropiado sus tierras. En ese momento es cuando este personaje entra a la lucha para defender lo suyo.

Atenco que a través de su historia se caracterizó por ser un pueblo de guerreros, en esta ocasión lo volvió a demostrar. Armados con machetes, piedras, varillas, tubos, palos y bombas caseras, protestaron lo que para ellos era la peor injusticia cometida en contra de los trece núcleos ejidales perjudicados por las expropiaciones. Las voces que hicieron vibrar a México en la lucha pronunciada como la ¡lucha de la justicia! fue San Salvador Atenco.

Al punto de las ocho de la mañana después de resonadas las campanas de la iglesia del Divino Salvador, cada uno de los comuneros escuchó uno por uno los nombres de las personas a quienes se les despojaba de su tierra. La violencia poco a poco le ganó al llanto, la tensión prevaleció por más de cinco horas entre los más de 500 granaderos y los habitantes. Los inconformes



cerraron los accesos al palacio municipal y la carretera México-Lechería, lo que llamó rápidamente la atención de los automovilistas detenidos en ambos lados de la carretera. Todos ellos preguntándose qué era lo que pasaba. Sólo podían ver el humo de las llantas que los inconformes quemaban o el alboroto que hacían los curiosos que asombrados veían pasar helicópteros de la policía o de los medios de comunicación nacionales.

En el municipio se convocó a una junta de urgencia para decidir las acciones a realizar. Juan Manuel Galicia, José Gil García, acompañados de José Elías Martínez Robles, presidente del comisariado ejidal, formaron el grupo Atenco Unido, en el que se notó la mano del partido del sol azteca. El objetivo, según Espinosa Rojas, era acomodar a gente perteneciente al PRD para así abanderar la lucha por la tierra con las siglas de la Revolución Democrática.

Cabe resaltar que los ejidatarios no estaban de acuerdo en todo con José Gil García y el Movimiento Atenco Unido debido a que lo ligaron con un movimiento político del PRD. Se dieron cuenta de esto debido a los nexos que éste tenía con el entonces presidente municipal de Texcoco, Horacio Duarte Olivares y de éste último con Andrés Manuel López Obrador. Gil García propuso al jurista Ignacio Burgoa Orihuela como abogado de los ejidatarios como una pieza más del PRD, según nos afirma Jesús Adán Espinosa Rojas.

“Nos estamos preparando para la guerra porque esta tierra no nos la quita nadie; lucharon mis abuelos para tenerla, lucharon mis padres trabajándola y ahora me toca luchar para conservarla y, si es necesario, ofrezco mi vida para defenderla.” Así lo expresó Miguel Ángel Martínez, hijo de



un ejidatario afectado por la expropiación.⁷¹ Así como ésta había muchas historias que contar en la que el joven Martínez afirmaba que en caso de ser necesario utilizarían hasta 50 cañones de diferente tamaño que usaban para representar la Batalla de Puebla.

José Luis Rico, responsable de Desarrollo Rural del ayuntamiento de Atenco, aseguró que desde 1998 las tierras expropiadas ubicadas en Atenco se cotizaban a no menos de 300 pesos el metro en valor comercial, y ante la especulación por el inminente anuncio de que la zona sería ocupada por la nueva terminal, los precios se dispararon hasta los 500 pesos el metro. Asimismo dijo que las reformas del artículo 27 de la Constitución mexicana que aún para tierra bajo el régimen de ejido se pueden tomar en cuenta los precios comerciales.⁷²

Los días pasaban y el 29 de octubre (2001) realizaron una marcha rumbo a la residencia oficial de Los Pinos. Alrededor de 5 mil pobladores de San Salvador Atenco, pedían a gritos que se revocara la decisión de construir el NAICM en sus tierras. En su afán por desviar la atención del movimiento social, Manuel Cadena, exsecretario de gobierno del Estado de México, afirmó que los campesinos carecían de información acerca del contenido del decreto y dijo que no existían propietarios de tierras, sino sólo ejidatarios a quienes se les ofrecía la cantidad de siete pesos el metro cuadrado. Por su parte, Arturo Montiel Rojas aseguró que tendría una reunión con la Segob para que se pusiera en mesa de discusión el pago de las tierras.

⁷¹Antonio Betancourt, "Nos preparamos para la guerra, esta tierra no nos la quita nadie", *La Crónica de Hoy*, p. 19.

⁷²Carina García, "Desde 1998 está en \$300 el metro de tierra en Atenco: Ayuntamiento", *La Crónica de Hoy*, p. 17.



A ocho días del anuncio de la construcción del nuevo aeropuerto, los ejidatarios de San Salvador Atenco dieron una conferencia de prensa, donde los protagonistas fueron los patos. El ejidatario José Gil García, irónico, contra el titular de la SCT, ofreció los micrófonos a los patos y les preguntó si estaban de acuerdo en convivir con los aviones. Luego de un momento, los patos respondieron con un ¡¡cuac!!, que todos interpretaron por “no” rotundo.⁷³

Las expresiones de rechazo no sólo se hicieron ver tomando las calles del D.F. y cerrando vialidades del Estado de México. En el municipio en lucha podían observarse infinidad de pintas referentes al problema, leyendas como “¡No a la construcción del aeropuerto!” “La tierra de mis padres y mis hijos no se vende”, y “Aviones no”, se contemplaban no sólo en las paredes de las calles; ejidatarios pintaban su ganado para así también protestar. Pancartas multicolores adornaban el palacio municipal de Atenco, templetes improvisados eran el escenario de los representantes del pueblo. Murales que si bien no eran de Diego Rivera, reflejaban el sentimiento de la población, representados por Emiliano Zapata, Benito Juárez, los hermanos Flores Magón, la Virgen de Guadalupe, otro personaje que de unos años para acá se ha convertido en estandarte de la lucha indígena-campesina, el Subcomandante Marcos, Che Guevara, entre otros. Todos reunidos como si lucharan junto al pueblo.

Los ejidatarios en su afán de defender su patrimonio, solicitaron que la CNDH mandara observadores para que se garantizaran los derechos básicos de los inconformes. Pero no fueron los únicos, Arturo Barajas Ruiz, diputado local del PRI, presentó una denuncia ante el organismo de Derechos Humanos porque aseguró, las tierras serían pagadas a una cantidad “ridícula”

⁷³ “Los patos dijeron no al aeropuerto”, *La Crónica de Hoy*, p. 12.



cuando su valor real era de 500 veces superior a los seis pesos ofrecidos por el gobierno federal.

Otra parte de la lucha de los ejidatarios fue la vía legal. El presidente municipal en turno de Texcoco, Horacio Duarte Olivares, mencionó que la Coordinación Jurídica del gobierno municipal, en asesoría con el jurista Ignacio Burgoa Orihuela, interpondrían una controversia constitucional para presentarla ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Dicha controversia se argumenta en el artículo 115 respecto a la facultad que tienen los municipios en la planeación, zonificación, uso de suelo, licencias de construcción y desarrollo de programas para el transporte público.

El día en que los ejidatarios de Atenco en compañía de Duarte arribaron a la residencia oficial de Los Pinos, Adán Espinosa relata que el Plan Alternativo que reasentó el edil texcocano era una artimaña para que Atenco fuera una central camionera para que él fuera el concesionario. En esa misma reunión Espinosa Rojas retó a un debate público a Vicente Fox, ante esta invitación no hubo respuesta.

Integrantes de núcleos agrarios afectados expresaron su descontento ante los abogados de la Confederación Nacional Campesina (CNC) debido a que éstos querían cobrar 10 mil pesos por cada ejidatario para asesorarlos legalmente. Por su parte, el gobierno mexiquense con apoyo de asesoría jurídica a los campesinos, buscaron impugnar los avalúos de sus tierras hechas por el gobierno federal. El objetivo era la revaloración del costo de las tierras. Montiel Rojas propuso reunirse con funcionarios de la Secretaría de la Reforma Agraria para reubicar a 141 familias en las inmediaciones de



Ecatepec, cuyas viviendas se encontraban en el polígono decretado para el megaproyecto, indicó que se les dotaría de terrenos y pies de casa.

Ignacio Burgoa Orihuela dijo que presentaría una queja ante el Tribunal Colegiado en materia administrativa en Toluca, para exigir los documentos al gobierno federal que no hicieron públicos. Orihuela también señaló que “a lo que le temían las autoridades era a la aplicación del derecho. El derecho hace temblar a los políticos y que éste tenía que ser aplicado en el caso de los ejidatarios aunque esté involucrado el propio presidente y el titular de la SCT”.⁷⁴

El día 14 de noviembre alrededor de mil 500 ejidatarios de Atenco montados en caballos, tractores, carretas y a pie, los hombres, mujeres y niños campesinos, con machetes y palos en mano realizaron una marcha de Texcoco al Zócalo capitalino. En su camino fueron interceptados por elementos de la policía, quienes intentaron detenerlos lo que provocó un enfrentamiento que dejó como saldo dos granaderos y varios campesinos heridos. Los uniformados lanzaron gases lacrimógenos para tratar de repeler a los inconformes, mientras que los ejidatarios se defendieron con piedras, palos y machetes. Más tarde en el Ángel de la Independencia se congregaron 300 ejidatarios, miembros del Frente Popular Francisco Villa, estudiantes de la UNAM y órganos de las ONG para mostrar su apoyo con la causa de los pobladores de Atenco. Ya en la plancha del Zócalo, cerca de 3 mil personas escucharon el discurso de Ignacio Del Valle Medina, quien señaló que no

⁷⁴ Marisela Ortiz y Ángel Castillo, “Burgoa exige publicar documentos del nuevo aeropuerto”, *Novedades*, p. A14.



estaba ahí para negociar con autoridades sino sólo para exponer los argumentos de la lucha a la opinión pública.⁷⁵

Los niños de Atenco se sumaron a las protestas, realizaron una marcha infantil el día 19 de noviembre en las calles de este municipio; salieron con pancartas y vestidos de revolucionarios. El principal argumento de los niños para protestar fue que según ellos “habría mucha contaminación”, “ya no tendremos patos”, “fue una mentira que el presidente Fox quiere a los chiquillos”. Por eso, decían, apoyaremos las manifestaciones de nuestro pueblo.

4.2.1 La lucha legal por la defensa de la tierra y la adhesión de organizaciones sociales del país

El día 28 de noviembre, los amparos interpuestos por ejidatarios surtieron efecto. El Juzgado Sexto de Distrito otorgó la suspensión del decreto expropiatorio de más de 128 de las 5 mil 391 hectáreas correspondientes al ejido de San Miguel Tocuila. Lo anterior permitía a los propietarios de las tierras mantener sus tierras hasta que se determinara si dicho decreto era constitucional o no. Ante estos hechos Arturo Montiel Rojas afirmó que aunque se dio este primer amparo el proyecto de construcción del NAICM seguía en pie. Días posteriores los pobladores de San Salvador Atenco lograron el segundo amparo, en esta ocasión se vieron beneficiados 330 ejidatarios de Santa Isabel Ixtapan así como a sus mil 300 hectáreas de tierra ejidal.⁷⁶

⁷⁵ Guadalupe Álvarez y Guadalupe Cadena, “Chocan campesinos de Texcoco con granaderos”, *El Financiero*, p. 52.

⁷⁶ Elizabeth Díaz y Jorge García, “Conceden el primer amparo contra la expropiación de las tierras ejidales en Texcoco”, *Novedades*, p. A17.



“Si por defender mi tierra soy guerrillero, entonces soy guerrillero”, son las palabras que dijo Adán Espinosa al cuestionársele sobre si era un guerrillero o no. Además aseguró que “el mejor amparo es todo el pueblo unido” y que el trabajo de Orihuela lo tomarían como antecedente.

Y mientras esto sucedía en los municipios afectados, Pedro Cerisola y Weber titular de la SCT afirmaba que para la licitación de construcción del NAICM podrían darse alianzas entre empresas internacionales y mexicanas como ICA, Cemex y Apasco. Esto lo afirmó el día 5 de diciembre en una ponencia titulada “El sector comunicaciones y transportes”.⁷⁷

En tanto Cerisola ya afirmaba la licitación entre empresas mexicanas y extranjeras, en San Salvador Atenco crecía la desconfianza a tal grado que personas que llegaban a ver de cerca el problema social eran abordadas por habitantes del municipio. A los periodistas se les daban acreditaciones y se llevaba un control de visitas; todo para no verse sorprendidos por actores de la Segob que se hacían pasar por comunicadores o miembros de alguna organización civil.

El día 8 de diciembre de 2001 integrantes del Congreso Nacional Indígena (CNI) provenientes de cuatro poblados del estado de Morelos se sumaron a la lucha de Atenco. La comisión de morelenses de Xoxocotla, Cuentepec, Ocotepec y Santa Catarina llamaron a los ejidatarios mexiquenses a no ceder en su defensa de la identidad cultural y del tejido social comunitario que mantenían, porque se habían convertido en ejemplos de los pueblos de

⁷⁷ José de Jesús Guadarrama H., “Habrá licitación para construir el nuevo aeropuerto”, *El Financiero*, p. 28.



México. Los llamaron a combinar adecuadamente una estrategia de lucha “que no implicara derramamiento inútil de sangre, aunque la gente estuviera dispuesta a morir. No tenemos que estar pagando con cuota de sangre lo que legítimamente les corresponde.”⁷⁸

El día 11 de diciembre, maestros de toda la república y ejidatarios de Atenco interrumpieron una sesión en el Congreso de la Unión en la que se aprobaron iniciativas de ley para otorgar un apoyo de mil millones de pesos a las aerolíneas mexicanas; este dinero sería parte del presupuesto otorgado a la SCT. Profesores miembros de la Confederación Nacional de Trabajadores de la Educación (CNTE) protestaron por mejoras al sector educativo y unieron gargantas con los ejidatarios mexiquenses para que se escucharan las demandas de ambos.

El día 18 de diciembre dos pobladores sufrieron la agresión de efectivos policíacos del municipio de Atenco, uno de ellos identificado como el director de Seguridad Pública Municipal Gabriel García Gómez. Los agredidos mencionaron que fueron golpeados y encañonados mientras se dirigían a su trabajo. Al respecto la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México (Codhem) se pronunció en contra de estos actos y pidió que los involucrados en la resistencia y sus familiares así como civiles no fueran intimidados.⁷⁹

Entre la población se corría el rumor de que el gobierno federal repartía material para construcción, computadoras y máquinas de coser a cambio de que se aceptara el proyecto aeroportuario. Los campesinos repartieron miles

⁷⁸ Javier Salinas Cesáreo, “El CNI se une a la resistencia de ejidatarios de Atenco”, *La Jornada*, p. 39.

⁷⁹ Javier Salinas, René R. Alvarado y Silvia Chávez, “Policías golpean y amenazan a líderes de ejidatarios de Atenco”, *La Jornada*, p.13.



de volantes en los que se decía que no aceptarían la representación del primero, segundo y tercer delegado, Leoncio Morales Medina, Antonio Bojórquez y Juan Altamirano Flores, respectivamente; así como al presidente del Consejo de Participación Ciudadana, Alejandro Santiago, y su tesorero, José Medina Moreno. Los campesinos mencionaron que estos funcionarios servían a la vez como espías de la Secretaría de Gobierno; por lo tanto acordaron desconocer a los delegados y mencionaron que en los próximos días nombrarían nuevas autoridades auxiliares.⁸⁰

Ante la incertidumbre de la población, los habitantes de Atenco de inmediato comenzaron la construcción de barricadas, con costales llenos de arena para detener las maquinarias que poco a poco arribaban al municipio. Además de las barreras, construyeron puestos de vigilancia en puntos que ellos consideraban estratégicos para el inicio de la construcción.

A su lucha se sumaron al menos 300 ejidatarios del poblado de Acuexcomac, advertían que en los últimos días del año incrementarían la vigilancia, incluso de noche debido a que Fox anunció que la construcción del nuevo aeropuerto comenzaría los primeros días del 2002. Por lo que construyeron zanjas y más barricadas para impedir el paso a maquinaria pesada. Grupos de diez personas alternaban vigilancia en el auditorio municipal Emiliano Zapata, en el que al mismo tiempo que se pintaba un mural titulado *La sangre de los abuelos no se vende* por el muralista Javier Campos; en el que es plasmado el rechazo por la construcción del aeropuerto en tierras Atenquenses, dicho mural fue inaugurado el 23 de diciembre de 2001.

⁸⁰ José Galán, René Ramón Alvarado y Javier Salinas Cesáreo, "Demandan campesinos detener la expropiación carretera había Texcoco", *La Jornada*, p. 42.



Mientras tanto otro número de personas vigilaban desde los cerros de Huatepec y Tepezingo para percatarse de cualquier movimiento de la policía.

Al término del año 2001 no fue para los habitantes de Atenco de celebración y convivencia. En la cabecera municipal, los campesinos continuaron la colocación de barricadas y se prepararon para los festejos para recibir el Año Nuevo, al cual bautizaron "el año de la resistencia por la defensa de la tierra". Mientras que los rondines de los policías vestidos de civiles se intensificaron a las orillas de las comunidades de Atenco y Texcoco con el objetivo de intimidar a la población.

Al filo de la media noche del 31 de diciembre, en el cerro de Huatepec donde según la leyenda el emperador Nezahualcóyotl se sentaba a mirar el Lago de Texcoco, pobladores de Atenco también acudieron pero no para observar el lago, que ya no existe, sino para recibir un nuevo año que auguraba más resistencia. Unos en tractores o trocas, a caballo, a pie, en bici, todos con antorcha y machete en manos acudieron a la plaza del pueblo para gritar las ya escuchadas consignas de toda su lucha. Un pequeño castillo de pirotecnia dibujaba la imagen de un campesino y la leyenda "Vivan los pueblos, por la tenencia de la tierra"; al mismo tiempo con machetes en alto, los pobladores escucharon retumbar cinco cañoncitos y quince disparos de salva al aire que anunciaban la llegada del 2002. El panorama denotaba que los ejidatarios llegarían hasta las últimas consecuencias en su lucha por la tierra.



4.2.2 La semilla por la defensa de la tierra está sembrada

“¿Saben a qué jugaban los niños en las escuelas? A los granaderos y a los campesinos; y siempre ganaban los campesinos”, así comentó esta anécdota David Pájaro —agrega—, cómo entre la población más joven, en este caso los niños de Atenco, ya se daban cuenta de las cosas —y continuó con los ejemplos—, dos familias de la comunidad tenían opiniones diferentes en torno a vender las tierras o no. Los miembros de la familia que estaba dispuesta a vender, el gobierno le daba 500 pesos al mes por informarles sobre lo que pasaba, a estas personas les llamaban “traidores”. En las escuelas primarias y secundarias se podía escuchar a los niños y adolescentes decirles a otros que su familia estaba llena de traidores. “Tu papá es un traidor y tú eres un traidor y así te vas a quedar toda la vida. ¿Ta (sic) cabrón no? Y no exagero”, y asegura el señor Pájaro que el movimiento por la defensa de la tierra jamás acabará.

El movimiento de Atenco no sólo involucró gente con historia, muchos jóvenes también se sentían parte de él. Adán Espinosa declaró que los jóvenes de Atenco quedarían a merced de las empresas extranjeras, que cotizarían su mano de obra muy barata. Apunta que en la entrada de San Salvador, “hay una maquiladora de nacionalidad coreana, Star horse, donde a los trabajadores les piden trabajar mínimo 10 horas con 15 minutos para tomar café sin derecho de ir al baño. Al entrar les hacen firmar su renuncia para no crear ningún derecho. [...]Si dejamos que nuestras tierras queden en manos extranjeras se acaba nuestro futuro. Sí queremos que haya licenciados, doctores, ingenieros, pero que la base del pueblo siga siendo la agricultura.”⁸¹

⁸¹ María Rivera, “Atenco, el temor a ser esclavos”, *La Jornada*, p.10.



En los primeros meses de 2002, la Comisión de la Reforma Agraria en el Congreso de la Unión emitió un dictamen en el que reconoce como legítima la lucha de los pueblos de Atenco. Además, sugirió a Vicente Fox se entable el diálogo con ejidatarios para llegar a un acuerdo sobre el precio de las tierras. Los diputados consideraron como injusta la cantidad que el gobierno federal pretendía pagarles; 72 mil pesos por hectárea de temporal y 250 mil por hectárea de riego; lo que arrojaba un precio de 7 y 22 pesos el metro cuadrado respectivamente. Solicitaron se informara la población todos los detalles del proyecto, así como los avances de las posibles negociaciones.

Habitantes de Atenco con machete en mano detuvieron una máquina perforadora de la empresa TGC Geotecnia S.A. y dos camiones pick-up en las inmediaciones de los ejidos de Tocuila y San Felipe Santa Cruz, municipio de Texcoco, en los que cinco trabajadores realizaban estudios de mecánica de suelos. Luis Eduardo Águila Palacios, supervisor de la empresa Geotecnia, informó que estaban haciendo estos trabajos “con permiso de los propietarios”, presuntamente ordenados por Luz y Fuerza del Centro. Los campesinos afirmaron que era una provocación debido a que no se podía realizar ninguna obra del NAICM, el operador de la máquina se vio obligado a despojarse de su playera con propaganda de la campaña de Vicente Fox, la cual fue quemada por los habitantes.⁸²

A poco más de dos meses del decreto expropiatorio, los ejidatarios continuaban con su lucha; advertían que con sus vidas defenderían a “Coatlicue Tonanzin”, la madre tierra. La tensa calma rodeaba a su vez la

⁸² Informaron los diarios *El Universal* y *La Jornada* (8 de enero del 2002).



posible intervención del gobierno al poblado que constantemente era vigilado por helicópteros de la PFP y otro del ejército mexicano alrededor de cuatro a cinco veces al día. Mientras que en tierra los ejidatarios hacían guardia permanente acompañados por el siempre recordado por las luchas de la tierra, Emiliano Zapata, y unos cuantos cañones que estaban pertrechados con pólvora, vidrio molido, hierro y demás materiales que harían más daño que una bomba molotov.

La actividad del municipio continuó con la detención de más automóviles en la localidad, el día 11 de enero detectaron los labriegos que en sus ejidos se encontraban cuatro vehículos del ayuntamiento de Atenco y uno de la Secretaría de Gobierno mexiquense; los cuales fueron retenidos y llevados a la cabecera municipal. Por otra parte, el silencio del gobierno tenía en expectativa a los pobladores afectados. “Es peligroso el silencio”, sostuvo Alberto Vázquez Hernández, miembro de la comunidad y organizador de la gente en la defensa del pueblo, hasta ese momento no tenían ningún acercamiento con las autoridades de la SCT o de las estatales, y menos del presidente municipal, Margarito Yañez, a quien de plano le dieron “vacaciones” pues ya no despachaba más en esa localidad. Añadió que también se ignoraba sobre las 30 averiguaciones previas que de acuerdo con la Procuraduría de Justicia del Estado de México se iniciaron por diversos ilícitos y nadie recibió un citatorio para acudir a comparecer.⁸³

La estrategia del gobierno federal fue evitar que el valor de las tierras de los ejidatarios se incrementara. Lo anterior fue corroborado por Matilde Pérez, reportera de *La Jornada*, quien publicó el día 14 de enero de 2002 sobre el

⁸³ Jorge García Mendoza, “Atenco está preocupado por el silencio del gobierno”, *Novedades*, p. A13.



retiro del apoyo del Programa de Capitalización del Campo (Procampo) a 4 mil propietarios de las 5 mil 384 hectáreas expropiadas de Texcoco, Atenco y Chimalhuacan. El gobierno federal hizo a un lado la parte jurídica de indemnización y dejó fuera del padrón de Procampo a los campesinos de dichos municipios y así lograr que el valor de las tierras no aumentara para pagar a sólo 7 pesos el metro cuadrado y que enfrentaran individualmente los gastos para sembrar sus parcelas.

El día 15 de enero comparecieron ante la CNDH seis dependencias del gobierno federal y Estado de México respecto a las supuestas violaciones que cometieron en contra de ejidatarios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacan por expropiar sus tierras. Las dependencias argumentaron que no violaron derecho alguno de los campesinos por lo que Derechos Humanos no debía intervenir ni conocer del asunto.⁸⁴

Ante los rumores que hacían referencia a que integrantes del extinto Consejo General de Huelga (CGH) de la UNAM asesoraban la lucha de los ejidatarios, habitantes del poblado de San Martín Boyeros negaron participación de algún miembro y afirmaron que la lucha es de los campesinos por la tierra. No negaron apoyo moral alguno de grupos sociales pero descartaron la intervención o asesoramiento para llevar el movimiento de resistencia.

⁸⁴ René Ramón Alvarado y Javier Salinas Cesáreo, "Comparecieron 3 secretarías en caso Texcoco", *La Jornada*, p.15.



4.2.3 Atenco refuerza sus filas

Las mujeres de Atenco fueron un bastión importante para todo el movimiento de resistencia. Algunas se encargaban de preparar la comida para los campesinos que hacían guardia en el palacio municipal entre los que se encontraban sus esposos, padre o hijos. Las madres se tenían que encargar de las labores de la casa, ayudar a la preparación de la comida y también asistían a las marchas, no se querían quedar fuera de la actividad. Estudiantes universitarias, madres solteras, ancianas, jóvenes y adolescentes estaban dispuestas a defender el patrimonio de todos los atenguenses. En cuanto sonaban los cohetones se dirigían a lo que el destino les deparase. Al igual que otros habitantes del municipio mexiquense, las mujeres tenían la impresión que con la llegada del aeropuerto serían mano de obra barata en las fábricas que pretendían poner en el proyecto de desarrollo municipal.

Los ejidatarios de los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacan recorrieron las embajadas de Alemania, España y Francia para pedir a los representantes de esos países que se abstuvieran de invertir o participar en la construcción del NAICM, tratando de llevar su lucha a planos internacionales. Además pidieron que les ayudaran a mejorar la producción agrícola, la alga espirulina, sal de la tierra y volver a la vida el Lago de Texcoco. De las embajadas visitadas sólo en la alemana no recibieron noticia alguna. Días después, integrantes de la Comisión Civil Internacional de Observadores de los Derechos Humanos (CCIODH), recorrió parte de las tierras expropiadas en una visita. Ofrecieron a los campesinos comunicar sobre su lucha en países



como Austria, Alemania y Suecia, y llevar sus demandas ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH).⁸⁵

Ante el enojo de pobladores de Atenco con sus autoridades, los comuneros comunicaron al Congreso estatal que a Margarito Yáñez Ramos se le desconocía como edil, por no representar adecuadamente a la población de esa comunidad; por lo que pidieron al Congreso local la desaparición de poderes. Por su parte la dependencia mexiquense recomendó al presidente municipal se atiendan las demandas de los ciudadanos y negó la solicitud presentada.

El apoyo de todo el país se demostraba cada día; más de mil campesinos procedentes de Oaxaca, Guerrero, Veracruz y Baja California, pertenecientes al Frente Popular Revolucionario (FPR), se unieron al movimiento de resistencia de los ejidatarios de Atenco y juntos realizaron una marcha el 1 de marzo de la explanada de San Salvador hasta el jardín municipal de Texcoco. Además de solidarizarse con el movimiento contra el aeropuerto, miembros del FPR demandaron el hostigamiento de gobiernos estatales por pedir apoyo para el campo y la liberación de compañeros presos.

Al respecto, David Pájaro comenta una anécdota en la que menciona el apoyo de comunidades indígenas aledañas al municipio de Atenco. “Llegaron y se plantaron; de repente en un español que sonaba como si hablara un alemán porque era abstracto, pues ellos hablan náhuatl dicen: oye tú estamos contigo, refiriéndose al pueblo. Me susurran en la oreja: somos 200 dispuestos a morir”. Los indígenas que ofrecieron la ayuda no contaban con machetes

⁸⁵ Ángeles Cruz, “Labriegos llevan su causa al plano internacional”, *La Jornada*, p. 15.



sino con armas de fuego. “De repente llegaron otros de otro rumbo y nos dicen: somos 25 tu nomás dinos a donde hay que ir. Yo cuantifiqué más de 800 hombres dispuestos a morir”. Pájaro afirma que gente de la mayoría de los estados del país acudió a la entidad para mostrar su apoyo. En particular la gente de Chihuahua, David dijo lo siguiente: “Unos pelados gigantes, nortños completamente, *cowboys*, llegaron a ponerse a las órdenes del pueblo y dijeron: vamos a hacer la revolución ¡ya!” También asegura que en otra ocasión unas personas se acercaron a él preguntándole por David Pájaro; de inmediato contestó que era él quien estaba frente a ellos y le dijeron: “Ya basta de chingaderas, vamos a hacer la revolución [...]”.

Con respecto a la ayuda internacional comenta el entrevistado que la gente de Brasil, la comunidad Chicana de Nueva York, los españoles que después deportaron como supuestos miembros de la organización separatista vasca (ETA), estuvieron apoyándolos. Asegura que si bien los extranjeros los apoyaron pero nunca fueron manipulados por ellos, “Los extranjeros son muy dados a la solidaridad”. Insinúa que organizaciones civiles del país fueron las que opinaban sobre los movimientos a realizar dentro del conflicto. Indica que la ayuda que más recibían era en especie.

Por otra parte, los campesinos de San Salvador Atenco acusaron a la Iglesia católica de promover entre los feligreses la aceptación de la construcción del nuevo aeropuerto en sus parcelas. Al respecto Pájaro señala que el párroco de San Salvador, Jorge Coapio, tenía relaciones directas con la diócesis de Texcoco y con la de Ecatepec de Onésimo Cepeda. Entregaron un documento al obispo de Ecatepec y a otros jerarcas católicos, en el que les



pedían que "no se prestaran al juego del gobierno federal".⁸⁶ Los ejidatarios argumentaron que los sacerdotes habían estado presionando a los comuneros para que aceptaran la oferta del gobierno federal. Cabe recordar que el obispo de Texcoco se pronunció en contra de los opositores a la construcción del aeropuerto como lo mencionamos en un capítulo anterior. Todo lo anterior se dio en la víspera de la canonización de Juan Diego, evento que se realizaría en terrenos del exlago propiedad de la arrendadora ARA.

El día 4 de marzo en el Auditorio Nacional, ejidatarios de San Salvador Atenco expusieron ante la opinión pública los efectos negativos que traería la construcción del NAICM. El evento se desarrolló fuera de las instalaciones de ese recinto en protesta a que Vicente Fox nunca aceptó el debate público al que lo habían invitado los ejidatarios días antes. El hecho se dio ante un centenar de personas que esperaron durante más de dos horas al presidente de los mexicanos. Al no llegar el representante del ejecutivo, los comuneros lo volvieron a convocar a un debate el día 11 de marzo de 2002. Después del acaecimiento en el Auditorio Nacional, campesinos de Atenco y Guerrero se dirigieron a la residencia oficial de Los Pinos, lugar en el que pasaron la noche. Al día siguiente lograron que 23 representantes del movimiento entraran a la residencia para entrevistarse con Enrique Andrade, director de audiencias de la Presidencia de la República, con el que expusieron sus inconformidades. La respuesta de los representantes federales sólo fue de analizar el caso.

⁸⁶ René Ramón, "Acusan a la Iglesia de pedir a ejidatarios de Atenco que acepten la expropiación de tierras", *La Jornada*, p. 14.



Aunque el gobierno federal decidió la expropiación de miles de hectáreas de tres municipios mexiquenses por considerarlas infértiles, Procampo brindó un apoyo de 873 pesos para que ejidatarios de Atenco sembraran sus tierras. Al respecto, campesinos del municipio en lucha calificaron de absurdo la cantidad ofrecida por la dependencia, además de considerarla una contradicción debido a que el gobierno declaró que esas tierras no servían para producir. Por otra parte, David Pájaro insinúa que en la junta ejidal, al menos de la cabecera municipal, se decidió no aceptar cantidad alguna de lo que ellos llaman “Pricampo” debido a que caerían en una contradicción; “por aquí mentándole la madre y por acá parando la mano para que nos den dinero pos como que no”.

Los ejidatarios de San Salvador denunciaron que Margarito Yañez utilizaba al grupo priista de Antorcha Campesina para buscar una confrontación entre ellos y lograr disolver el movimiento en resistencia. Otro objetivo era desprestigiar la lucha campesina con un grupo caracterizado por radicalismo en sus protestas.

Mientras tanto Arturo Montiel Rojas anunció que en octubre de ese mismo año comenzarían las obras de construcción del aeropuerto, carreteras, hoteles, y toda la demás infraestructura referente al NAICM. También desestimó el movimiento en defensa de la tierra. Los ejidatarios calificaron las declaraciones como “una torpeza política más”, y anunciaron que defenderían con su vida la tierra. Agregaron que su lucha no era por un mejor precio; “nosotros, los campesinos, no Fox ni Montiel, porque ellos ni siquiera conocen



nuestros pueblos; no los dejaremos pasar por encima de nuestra historia, de nuestra dignidad".⁸⁷

No sólo los ejidatarios tomaron postura ante la declaración del gobernador mexiquense de que en octubre comenzarían las obras del NAICM. El presidente de la SCJN, Genaro David Góngora Pimentel, aseguró que mientras no se resuelvan las controversias constitucionales interpuestas por los afectados, no se podrían empezar obras algunas. Y afirmó que la decisión de suspender o no los decretos serían a causa de las disposiciones constitucionales y legales solamente.

A pesar de no resolverse los juicios de amparo que interpusieron los ejidatarios de Atenco, ASA publicó en el *Diario Oficial de la Federación* del 16 de abril de 2002 la licitación pública internacional para convocar a los interesados a la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo del NAICM. El concurso establecía que 51 por ciento, al menos, del monto de las propuestas debería corresponder al contenido nacional de los trabajos que se realizarían en la terminal aérea. La convocatoria indicaba que todos los participantes, tanto de origen nacional como extranjero deberían reunir las condiciones legales, técnicas y económicas requeridas. La fecha límite para la adquisición de las bases sería el 28 de mayo y los trabajos comenzarían el 15 de julio de 2002.⁸⁸

El procurador Alfonso Navarrete Prida afirmó lo siguiente: "Los mártires son aquellos que en un acto de injusticia mueren por defender sus derechos.

⁸⁷ Javier Salinas, René Ramón y Misael Habana, "Si quieren entrar por la fuerza, 'se van a llevar una sorpresa': ejidatarios", *La Jornada*, p. 12.

⁸⁸ Celina Yamashiro Arcos, "Licitan plan maestro del aeropuerto de Texcoco", *La Jornada*, p. 23.



Cuando se te ha dado toda oportunidad de defenderte y cometes un delito eres un delincuente, no un mártir", al referirse a los actos de los ejidatarios de Atenco. Para el funcionario San Salvador es un pueblo sin historia y se formó de asentamientos irregulares, ignorando parte de la historia de México en la que Nezahualcóyotl dominaba esos territorios así como historias de la Nueva España, revolución y demás etapas del México moderno en la que Atenco fue parte. Al igual que muchas personas, Navarrete creía que los campesinos eran manejados por grupos y organizaciones ajenas al problema.⁸⁹

Ante estas declaraciones, Adán Espinosa dijo que si bien el CGH y personas extranjeras estaban apoyándolos, pero el movimiento era únicamente de ellos. "Lo crean o no lo crean nos tiene sin cuidado. No vamos a esperar manos extranjeras, ni políticos, a nadie, porque no estamos a expensas de nadie y aquí estamos firmes. No se necesita tanto para decir esta casa es mía y nadie me la quita".

Por su parte, David Pájaro reía cuando le cuestionamos sobre las declaraciones de Navarrete Prida y dijo; "aseguraba que nosotros éramos peruanos, que pendejadas estaba diciendo. Yo con ese puesto y la magnitud del movimiento cuidaba mi boca".

4.2.4 "No insistan no venderemos nuestras tierras": Atenco

"Si yo me pongo en una mano un puño de tierra y en la otra un puño de billetes, ¿cuál vale más? No nos hubieran podido llegar al precio", aseveró David Pájaro.

⁸⁹ María Rivera, "Atenco, un pueblo que no quiere acabar cargando maletas", *La Jornada*, p. 18.



Las autoridades del Estado de México propusieron al gobierno federal que el pago de los terrenos fluctuara entre 50 y 86 pesos por metro cuadrado; Manuel Cadena Morales, secretario general de Gobierno, enfatizó que se hizo una propuesta al gobierno federal para involucrar a los ejidatarios expropiados además de prometer becas para los hijos de los ejidatarios quienes podrían ser capacitados en los renglones de la industria de la construcción y de la operatividad del aeropuerto; así como la concesión parcial del transporte de los materiales para la construcción (arena, grava y tierra) a empresas sociales constituidas por los ejidatarios afectados, también el servicio de transporte colectivo, como taxis, combis y microbuses; según Cadena, estas medidas anunciadas fueron parte del programa social de acción inmediata que desde noviembre de 2001 puso en marcha el gobierno del Estado de México.

En respuesta al ofrecimiento de aumento del precio de las tierras hecha por el secretario de gobierno mexiquense, ejidatarios de los 13 ejidos afectados realizaron un bloqueo en la carretera Texcoco-Lechería. Ignacio del Valle Medina, dirigente del movimiento de resistencia, señaló que el gobierno del Estado de México debería entender que la lucha no era por mejorar el precio de la tierra sino por cancelar de manera total la construcción del NAICM.⁹⁰

Una de las manifestaciones más violenta entre campesinos y policías se registró el día 11 de julio de 2002. Los ejidatarios intentaron entrar a una reunión que sostenía Arturo Montiel Rojas con pobladores de Acolman a la que fueron rechazados por policías del Estado de México. Horas antes de este encuentro se supo entre los habitantes que el gobernador Montiel visitaría el

⁹⁰ Adriana Reyes Lara, "Sugiere Montiel subir el pago a ejidatarios", *El Financiero*, p. 18.



municipio de Teotihuacan; ante el aviso comenzaron a reunir gente para ir al evento del mandatario mexiquense. Desde la salida de la cabecera de Atenco dos helicópteros seguían los rastros de la marcha; al llegar a la entrada del poblado de Acolman se encontraron con un camión de volteo el cual quitaron de inmediato. Instantes después de retirar la unidad se toparon frente a frente con los granaderos. La agresión era inevitable, los comuneros armados con machetes y palos intentaron pasar al evento de Montiel, granaderos y personas vestidos civiles armados con rifles y toletes arremetieron contra los ejidatarios. El resultado de la trifulca fue de 30 personas heridas y 15 detenidos por parte de los manifestantes.

“Lanzaban y lanzaban gases”, relató Adán Espinosa en entrevista, quien fue derribado por un bote de gas al recibir un bazucaso. No se sabía cuántos eran en total pues de entre las milpas salían cada vez más elementos de la policía;

me dijeron que Ignacio había caído, pero yo no veía a nadie, cuando veo está intoxicado y sale casi arrastrándose sin respirar, es cuando unos compañeros lo agarran. Lo suben en una camioneta pero al arrancar el chofer no vio que Ignacio cayó al suelo. Al momento de querer subir sentí un bazucaso con gas, no podía respirar; medio me acuerdo que había una salida y corrí pero no me percaté que era un corral de toros; al otro lado estaba una casita, salió una señora y gritó, “aquí hay uno”; luego luego llegaron los granaderos y me empezaron a golpear. Mientras me pegaban escuché que decían: “busquen a Adán Espinosa, él es el pez gordo”. Ellos no sabían quién era yo, al subir al autobús de la policía me preguntaron mi nombre y respondí Roberto Pérez, es cuando pierdo el conocimiento. Al despertar recuerdo que estaba con el médico legista, me preguntó mi nombre y le dije Adán Espinosa; al enterarse de quién era yo entró un judicial y me dijo, “perros, los vamos a matar y a desaparecer”. Después me subieron a una ambulancia para llevarme a una clínica, la ambulancia paró y subieron unos judiciales, me agarraron de los pies y me aventaron al piso. Me golpeaban si los veía, me golpeaban si no los veía, me golpeaban si respondía algo, por todo me golpeaban.



El señor Espinosa Rojas rememora que horas más tarde de los tantos golpes que le dieron ya no sentía el cuerpo, “era un dolor tan intenso que me hicieran lo que me hicieran ya no me dolía nada”. Al ser remitido al reclusorio del Molino de las Flores en Texcoco, Espinosa notó que había demasiados policías, todos armados. Los oficiales que lo trasladaron en la camioneta lo bajaron de los cabellos ocasionándole fracturas: “todos me golpeaban, menos uno, yo creo que era el más pasivo o el más agresivo o yo no sé, me decía yo no te voy a jalar”.

Ya en la entrada del reclusorio había una línea amarilla, ahí lo detuvieron; Adán volteó a ver en dónde estaba, al momento que giró la cabeza uno de los judiciales lo golpeó, le dijo que no volteara. Volvió a voltear y se percató que a un lado de él estaba Ignacio del Valle. Cuando Espinosa cruzó la línea amarilla los custodios del Cereso pidieron a los judiciales que no lo tocaran, ahora ya era suyo. Dentro del penal Jesús Adán afirma que teniendo su presión alta durante cuatro días y cuatro noches que estuvo en el reclusorio, sólo recibió un medicamento. Nos relata que ni él ni Ignacio probaron alimento, “se me antojaba la comida pero por instinto no la probaba; eso los desesperó”; creían que podían haber sido envenenados por lo que sólo tomaron agua.

A lo largo de su estancia en el penal, personajes del gobierno mexiquense intentaron persuadirlos para que convencieran a los habitantes de Atenco de no oponer resistencia y que era factible la construcción del nuevo aeropuerto. “Cede porque los matamos”, le decían a Adán Espinosa, y asegura que recibió amenazas de desaparecer a toda su familia; aunque dice que sintió remordimiento pues lo principal era el porvenir de su familia. “Cinco



costillas fracturadas, un ojo cerrado por los golpes, dos vértebras desviadas, mi cóccix y mis testículos casi destruidos, una de mis piernas rotas, mi tobillo roto en siete partes y una herida en la mejilla derecha”, fue el resultado de los golpes recibidos durante el enfrentamiento del día 11 de julio y del traslado al penal del Molino de las Flores.

La reacción de la gente de Atenco fue tomar como rehén al subprocurador José Antonio Mendieta Valdés, como medida de presión para que liberaran a los compañeros del movimiento. La noche cayó y el caos prevaleció en la zona de Atenco; el poblado quedó completamente incomunicado, al mantener bloqueadas las carretas Texcoco-Acolman, Texcoco libre, Texcoco-Lechería y Texcoco-Peñón por temor a que elementos policíacos entraran a la fuerza al lugar. Los pobladores encendieron fogatas hechas de llantas o patrullas de diferentes cuerpos de seguridad pública.

Después de estos acontecimientos Ignacio Burgoa Orihuela renunció al patrocinio de los ejidatarios en apego a su ética profesional, pues condenó los actos violentos suscitados. “Yo no tengo nada que ver con los ejidatarios en lo individual y mucho menos los patrocinaré en los procesos correspondientes por todos los delitos que han cometido”. Horas después los ejidatarios de Atenco condicionaron el diálogo para entablar las negociaciones, en las que establecieron:

El retiro de la Policía Federal Preventiva en los alrededores del poblado, la interlocución sólo del gobierno de Vicente Fox y una comisión de observadores formada por los diputados y senadores. A cambio, liberarían a las carreteras bloqueadas y a los retenidos. [...]No aceptarían al gobernador del Estado de México en las negociaciones. La comunidad pidió como mediador a Samuel Ruiz, Rosario Ibarra de Piedra o Francisco Gallardo. [...]solicitarían



la anulación del decreto presidencial emitido el 22 de octubre [...]se exigía dar atención médica inmediata a Abel Galicia y de un activista apodado El Zapata.⁹¹

Mientras que la negociación para la liberación de los rehenes y las peticiones de los labriegos se llevaban a cabo, numerosos contingentes de la PFP y elementos del Ejército Mexicano situados en los alrededores del poblado y en la autopista México-Texcoco, se encontraban en alerta para actuar en cualquier momento y desalojar los tres puntos de la carretera Texcoco-Lechería, que se encontraba bloqueada por lo ejidatarios desde el jueves 11 de julio.

Los días pasaban y la desconfianza a su paso, los labriegos alertaban de policías infiltrados en el movimiento como parte de una estrategia organizada por autoridades federales y estatales para desestabilizar la lucha. Por ello detuvieron a tres personas ajenas al conflicto, esto generó sospecha sobre la labor que los representantes de los medios de comunicación desempeñaban en ese momento en el área del conflicto. Uno de los detenidos se identificó como camarógrafo y después admitió ser empleado de la Secretaría de Seguridad Pública, otro de ellos dijo ser del equipo de *El Universal*, sin embargo los reporteros presentes de ese diario lo desconocieron, y el último no supo justificar su presencia en el lugar, por tanto fueron llevados al auditorio municipal con los otros 12 rehenes.⁹²

Los inconformes afinaban sus armas, las botellas con gasolina destacaban entre los instrumentos, los palos y los machetes, además de dos pipas de gas que harían explotar en caso de la intervención de la fuerza

⁹¹ Nota de la redacción y Notimex, "Ejidatarios de Atenco condicionan el diálogo", *Novedades*, p. A10.

⁹² Luis Ramírez, "El ejército toma posición cerca de San Salvador Atenco", *Novedades*, p. A10.



pública. Colocaron retenes en tres puntos específicos, uno a la entrada de Acuexcomac donde aun permanecían trailers y camiones de carga varados desde días atrás, sobre la carretera México-Lechería y en los terrenos expropiados.

4.2.5 La negociación será sólo con los ejidatarios: Creel

El día lunes 15 de julio de 2002 fueron liberados Adán Espinosa e Ignacio del Valle, alcanzaron libertad bajo caución, además de diez de sus compañeros. De esta forma se cumplió una de las condiciones que pusieron los ejidatarios para liberar a los servidores públicos y levantar el bloqueo en la carretera los Reyes- Texcoco y la vía México-Lechería. Horas más tarde en la explanada municipal de Atenco, Ignacio del Valle y Adán Espinosa, ante unas 4 mil personas, ratificaron su disposición de dialogar de frente con el gobierno federal y propusieron reunirse en la Universidad Autónoma de Chapingo.

Las movilizaciones empezaron al día siguiente al liberar unos cien trailers y camiones de carga, también levantaron las tres barricadas que habían instalado en la carretera Texcoco-Lechería. Al mismo tiempo el gobierno hizo su parte y dispuso el retiro de los contingentes de la policía quedando solo algunas patrullas, de caminos y de la federal preventiva.

Santiago Creel, secretario de Gobernación, estaba dispuesto a negociar con los ejidatarios un mejor precio para las tierras expropiadas. Mencionaba que el conflicto debería resolverse lo más pronto posible antes de la visita de Juan Pablo II para seguir con otros aspectos importantes de la agenda nacional. El titular de la Segob dijo que el gobierno federal estaba dispuesto a



negociar solamente con los ejidatarios debido a que había grupos de personas y estudiantes que se habían agarrado de ahí para hacer su lucha, así que solo los campesinos entrarían en las negociaciones.⁹³

El día 17 de julio, la Universidad Autónoma Chapingo no lucía tan sola a pesar de que era periodo vacacional y sus estudiantes regresaron a sus lugares de procedencia en su mayoría para ayudar a las labores del campo. Cientos de personas acudieron no para tomar clases sino para mostrar su apoyo a la lucha de Atenco. Música de banda y corridos que hacían alusión a la Revolución Mexicana era lo que se escuchaba mientras, impacientes, la sociedad civil aguardaba la llegada de los comuneros a la ex hacienda; algunos sentados bajo los árboles, unos más contemplaban Las Circasianas (fuente que es emblema de la universidad), mientras que los demás gritaban frases de repudio contra el gobierno.

Entre la multitud se encontraban los medios de comunicación; El Capitán Guarnís* escuchaba quejas de personas que se acercaban a él para que escuchara los problemas de su comunidad o tomarse la foto del recuerdo. Eran aproximadamente las cinco y media de la tarde cuando se escucharon unos cohetones y en la Calzada de los Agrónomos Ilustres ya se podían observar 50 jinetes, hombres y mujeres a caballo, algunos con estandartes de San Salvador y la Virgen de Guadalupe, todos con machetes en mano y una bandera mexicana que ondeaba gracias al viento que la acariciaba.

Al encontrarse frente a frente con la sociedad civil, los ejidatarios de inmediato comenzaron a corear: ¡Zapata vive, la lucha sigue! ¡El pueblo, unido,

⁹³ Alonso Urrutia, "Anuncia Creel que se replanteará totalmente el ofrecimiento a los agricultores atenguenses", *La Jornada*, p. 5.

* Personaje que participaba en el programa de televisión "El Mañanero", conducido por el payaso Brozo, transmitido por Televisa.



jamás será vencido! Los principales líderes ingresaron al lugar donde Diego Rivera plasmó sus ideas de igualdad social en murales que ahora la gente puede visitar. Ya adentro de la Sala de Consejo Universitario comenzaría la reunión; sólo faltaba una cosa para que éste se diera, los representantes de la Segob. Como era de esperarse, los funcionarios del gobierno no arribaron a la Universidad. Después de dos horas y media de espera y con la lluvia cayendo sobre las personas que aguardaban la reunión, los líderes del movimiento salieron a pronunciar un discurso en el que resaltaron la falta de compromiso por parte de las autoridades federales para entablar el diálogo.

“¡No queremos más dinero, porque la tierra no tiene precio, porque todo el dinero que nos puedan ofrecer nunca podrá comprar el amor al campo, del que comemos y, no se les olvide, del que también ustedes comen!”, fue la frase que América del Valle, hija de Ignacio del Valle y miembro del movimiento, pronunció con más fuerza durante su participación. Además resaltó, “compañeros era de imaginar que el gobierno no asistiría pues se necesita carecer de vergüenza para tratar de justificar lo insostenible, han mostrado su deshonestidad y su falta de palabra”. Conforme caía la noche y se incrementaba la fuerza de la lluvia y el frío, la gente poco a poco se retiró con una sensación de frustración pero con la esperanza de que se hiciera justicia.

El conflicto que ya había causado la disposición de los terrenos en la zona oriente también dividió a los legisladores, mientras que perredistas, legisladores y del Partido del Trabajo (PT) pidieron al gobierno foxista que actuara de manera congruente, el PAN salió en defensa del Ejecutivo federal, y el PRI tomó la postura de la negociación con los ejidatarios. El dirigente de este último partido, Roberto Madrazo, refrendó su apoyo al proyecto de



construir el aeropuerto en Texcoco y declaró que “analizar otras opciones afectaría la certidumbre de los inversionistas y daría señales negativas al país a quienes se debe tener respeto”.⁹⁴

Los hechos acontecidos en los que varios campesinos resultaron gravemente heridos al ser emboscados por más de mil granaderos del Estado de México; se dio cuando Arturo Montiel Rojas visitó el municipio de San Martín de las Pirámides cercano a San Salvador Atenco.

Días después sucedería lo que muchos temían, la muerte de José Enrique Espinosa Juárez que fue golpeado de manera brutal por granaderos, las autoridades argumentaban muerte por coma diabético aunque era difícil de creer cuando veían las heridas y los golpes en su cuerpo. Un golpe en la cabeza, causante de su muerte.

A pesar de las restricciones legales para iniciar obras referentes al aeropuerto, topógrafos de la empresa OHL (empresa constructora española con una filial en México) realizaron mediciones y estudios de su ramo para trazar las autopistas que desembocarían en el NAICM. El proyecto carretero comprendía la realización de vías de comunicación de Atizapán-Venta de Carpio y sus ramales Huehuetoca y Ecatepec-Venta de Carpio-Texcoco-Chalco y Chalco-Nepantla. Cabe resaltar que estas carreteras ya son construidas actualmente y se espera un próximo funcionamiento que comunique los estados de Puebla y Morelos con el Distrito Federal, Estado de México e Hidalgo, y que forma parte del Plan Puebla Panamá (PPP).

El procurador Navarrete Prida mencionó en Tijuana que estaban próximos a detener a ejidatarios de Atenco, "no por asuntos propiamente de

⁹⁴ Ernesto Martínez Elorriaga, “Fox debe mantener el proyecto original”, *La Jornada*, p.11.



defensa de la tierra, sino por generar un movimiento político”. Insistió que miembros de CGH habían intervenido más que los propios comuneros. Para el procurador mexiquense la falta principal de los campesinos fue organizar un movimiento político.⁹⁵

El gobernador mexiquense continuaba afirmando que los ejidatarios sí estaban de acuerdo con la construcción del NAICM; agregó que a los campesinos se les daría la concesión para operar estacionamientos y servicios en torno al nuevo aeropuerto. Por su parte, el secretario de Gobernación, Santiago Creel, anunciaba que el conflicto se debía solucionar antes de la visita del Papa y volvió a insistir en que los ejidatarios eran manejados por grupos extranjeros y del CGH.

Ante las constantes acciones emprendidas por dependencias o personajes del gobierno, ahora campesinos de Tlaxcala, Chiapas e Hidalgo acudieron al municipio en rebeldía para mostrar su apoyo a los luchadores por la tierra. También se solidarizaron profesores de Michoacán, Oaxaca, Puebla, Veracruz, Tabasco, San Luis Potosí y el Estado de México.

Después de varios meses de lucha ejidataria la estrategia del gobierno federal y mexiquense fue desvirtuar el movimiento a como diera lugar. Acusaban al movimiento de recibir asesoría de personas extranjeras o de grupos guerrilleros de México. Aseguraron que eran pensamientos que nada tenían que ver con los de los campesinos pero que sí influían en la manera de organizar su lucha. Una vez más Navarrete Prida anunció que si los ejidatarios sujetos a proceso judicial incumplían por cualquier razón acudir a firmar, serían

⁹⁵ Gustavo Castillo y Jorge Cornejo, “Estamos próximos a proceder contra ejidatarios de Atenco: Navarrete Prida”, *La Jornada*, p. 13.



aprehendidos de manera inmediata. Manuel Cadena, secretario de Gobierno mexiquense afirmó que "Estos grupos se habían ido infiltrando en intereses reales y genuinos de nuestra gente en San Salvador Atenco".

4.2.6 Reunión sin solución

El diálogo fue emprendido por ambas partes del conflicto de la construcción del NAICM. El día 19 de julio de 2002 se reunieron el subsecretario de Gobernación e Ignacio del Valle, miembro del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra. En el encuentro el funcionario del gobierno planteó a Del Valle el plan integral para los pobladores de la zona afectada por la expropiación. Era la primera vez que un funcionario del gobierno se reunía con los inconformes para plantear una solución al conflicto. Sin embargo, en la reunión no hubo acuerdos.

Una semana después se realizó una asamblea frente al recinto del Archivo General de la Nación, con aproximadamente 30 campesinos presentes, y el gobierno federal acompañado de un grupo de asesores, especialistas universitarios y dirigentes sociales. Del Valle expuso los argumentos de los campesinos quienes evocaron la historia de su cultura y el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo ratificado por México. Ignacio del Valle afirmó que el convenio protege el patrimonio colectivo de los pueblos autóctonos y al arrebatárseles sus tierras se avanza en la destrucción de sus raíces e identidad mexicana y se les despoja sencillamente la vida.⁹⁶

⁹⁶Martha García, "Sí al diálogo, no a la negociación", informe, www2.rnw.nl/rnw/es/informes/mexico/nuevaerapolitica/act020726_mexico.html, acceso, ca. 2003.



Para el secretario de la SCT, Pedro Cerisola y Weber, el conflicto de Atenco no era tan solo una prueba que le ponían al gobierno de la república. "No nos confundamos, el asunto de Atenco puede juzgarse a otro pasado como un error, y seguramente no hubo perfecciones. Sin embargo, no es un problema del aeropuerto, es un problema político. Están queriendo ver qué clase de gobierno somos y cómo vamos a resolver los problemas."⁹⁷ Cerisola afirmó que el precio ofrecido por las tierras era de siete pesos por metro cuadrado y fue hecho conforme a lo que la ley estipulaba, porque así lo concertaba el estado de derecho y no se pagaría ni un centavo más.

¿Cuánto cuestan los sueños, a ver?

Don Antonio Pájaro

"Enrique no murió. Lo mataron. El culpable es el gobierno de Montiel y cómplice por su irresponsabilidad, el de Vicente Fox", fue la frase que ocuparon los comuneros al recibir el féretro donde yacían los restos de José Enrique Espinosa Juárez. Este hombre fue golpeado enérgicamente días antes en una emboscada hecha por granaderos del Estado de México. Por primera vez, en los 9 meses de lucha, los ejidatarios habían guardado los machetes, pero no para rendirse y aceptar las ofertas del gobierno federal. Los guardaron como acto de respeto al compañero caído.

En este día los cantos de lucha se mezclaron con los de adoración a su Dios; en los rostros de los ejidatarios se lograba captar la tristeza por la pérdida del camarada y de odio hacia el gobierno. "Gobierno... ¿cuántos muertos más quieres para dejarnos en paz? ¿Qué más quieres que hagamos para demostrarte que queremos que nos dejes de molestar?" En este día no

⁹⁷ Alejandro Torres Rogelio, "La resistencia, manipulada", *El Universal*, p. 8.



cabía la idea de negociar con el gobierno; este día fue para rendir tributo al habitante de Atenco y para refrendar su lucha en contra de la injusticia y por la justicia.

La muerte de Enrique Espinosa no fue a causa de los golpes, afirmaron autoridades del gobierno; aseguraron que se debía a los problemas de diabetes y que Espinosa ni siquiera era ejidatario y no tenía problema alguno con expropiación de tierra. Ignacio Del Valle declaró que “sin ser ejidatario, sin tener un pedazo de tierra que labrar, el fallecido defendió la tierra; no hace falta hacer padrón alguno de quiénes son ejidatarios y quiénes están en esta lucha, sólo hace falta la convicción de ser parte del frente de pueblos. Perdimos un compañero pero no la lucha”.

4.3 Salida de emergencia, derogación

El conflicto en Atenco cobró la muerte de un campesino y mucho tiempo invertido. Diez meses fue el periodo en los que ejidatarios de San Salvador defendieron sus tierras ante lo que ellos llamaban una injusticia y en el que el gobierno federal consideraba era el megaproyecto que pondría a México en los primeros planos de nivel aeronáutico.

La noche del 1 de agosto de 2002 la SCT emitió un comunicado en el que cancelaba la construcción del NAICM en la zona oriente del Estado de México. La dependencia anunció que dicha cancelación se debió a la negativa de las comunidades ejidales a vender sus tierras; por lo que habría opciones convenientes para ampliar la base aeroportuaria del centro del país y rechazó que la cancelación haya sido un fracaso para el gobierno de Fox.



Las reacciones generadas por esta declaración en los habitantes de Atenco aunque fue de felicidad también fue de alerta. Los comuneros aseguraban que aunque el titular de la SCT anunció que ya no se construiría el NAICM en sus tierras debían esperar hasta que esta cancelación se hiciera oficial. América del Valle afirmó que todavía no debían festejar hasta que se hiciera oficial y que la lucha debía seguir para tratar de sacar del olvido a los pueblos.

No todo fue júbilo y alegría; Arturo Montiel Rojas, uno de los principales actores que estaban en favor de la construcción, de inmediato se reunió con miembros de su gabinete al enterarse de la suspensión del proyecto, para saber qué estrategia se seguiría ante tal anuncio. Se mostró molesto porque el gobierno federal no lo tomó en cuenta para suspender el proyecto aeroportuario, además de que de los 2 mil millones de dólares que se ocuparían para el NAICM ya se había invertido un 40 por ciento del total.

Javier Corral Jurado, presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Senado, mencionó que Texcoco no estaba descartado y que se podrían hacer variaciones en la dirección de las pistas para no afectar las tierras de ejidatarios. Además consideró que iba a quedar siempre un foco de chantaje y de presión indebida sobre el aeropuerto internacional y que en su funcionamiento siempre dependería de la posición política de un grupo radical en Atenco.

Aunque el proyecto del aeropuerto ya se había cancelado, las órdenes de aprehensión contra ejidatarios del movimiento continuaron. Entre los



ejidatarios corrió el rumor de que la Procuraduría de Justicia ya había cancelado dichas órdenes.

“Aun cuando haya muerto una persona, aun cuando hayan muerto 500, se debió haber construido el nuevo aeropuerto en Texcoco”, fue la postura del arzobispo de Ecatepec, Onésimo Cepeda, ante la cancelación del decreto expropiatorio y criticó de “debilidad” al gobierno el haber cedido ante la presión popular de ejidatarios. Dadas estas declaraciones, comuneros de Atenco reclamaron al sacerdote y aseguraron que con esas palabras se demostraba que él tenía intereses particulares en que se construyera ahí el nuevo aeropuerto.

La opinión del jurista Orihuela también se escuchó; aseguraba que la cancelación fue un movimiento estratégico debido a que el gobierno federal sabía que tenía la lucha legal perdida. “Ojalá que esto le sirva de escarmiento al Ejecutivo y que antes de tomar una decisión así, consulte a los abogados; no tiene consejeros jurídicos y debería recurrir a verdaderos juristas”.

El día 6 de agosto se hizo oficial lo que por durante 10 meses Atenco luchó; la suspensión de la expropiación para la construcción del NAICM en el *Diario Oficial de la Federación* en el que las secretarías de Comunicaciones y Transportes, Reforma Agraria (SRA) y Medio Ambiente, así como uno más relacionada con la CNA. Las consideraciones del decreto abrogatorio de la SRA refieren que tras el anuncio de la expropiación se depositaron los recursos para indemnizar a los ejidatarios, “mismos que no han sido solicitados por sus beneficiarios”. El decreto referido a la CNA da cuenta de que el uso del agua correspondiente a las tierras expropiadas se mantuvo en



poder de los ejidatarios, por lo que no hay cambio en su aprovechamiento. En el caso de la SCT, simplemente se abroga la expropiación para construir el aeropuerto.⁹⁸

En la Cámara de Diputados, los legisladores cuestionaron a Pedro Cerisola secretario de Comunicaciones y Transportes, sobre las declaraciones que llegó a hacer en el 2001 en las que aseguraba era urgente la construcción de un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México. Cerisola se limitó a responder que la SCT ya no tenía prisa y que fue una decisión madura y seria el cancelar el decreto expropiatorio.

Vicente Fox aseguró que de inmediato trataría de encontrar una solución a la demanda aeroportuaria del país aunque no descartó la posibilidad de retomar el proyecto aeroportuario en Texcoco.

Actualmente el gobierno promueve el Sistema Aeroportuario Metropolitano en el que los aeropuertos de las ciudades de Toluca, Puebla, Cuernavaca y Querétaro realizan vuelos internacionales con el fin de no saturar el AICM.

4.4 ¡El gobierno insiste, Atenco vive, la lucha sigue!

Si bien el gobierno foxista, hasta este último año del sexenio, no ha expresado o de cierta manera intentado retomar el proyecto de Texcoco, sin embargo

⁹⁸ Alonso Urrutia, "Entran en vigor decretos contra la expropiación; fin jurídico formal al aeropuerto en Texcoco", *La Jornada*, p. 6.



personajes del medio político han puesto al descubierto el interés porque se construya un nuevo aeropuerto en la zona oriente del Estado de México.

El ahora ex gobernador mexiquense, Arturo Montiel Rojas, dejó en el aire la decisión de retomar o no el proyecto del NAICM. El supuesto interés del grupo Atlacomulco por construir el aeropuerto en Texcoco no se iría cuando Montiel dejara la gubernatura.

Durante las campañas electorales para el gobierno del Estado de México, dos de los tres candidatos contendientes, de ser electo gobernador, ofrecieron reactivar el proyecto aeroportuario. Rubén Mendoza Ayala, candidato de PAN-Convergencia, señaló durante su campaña electoral que construiría el aeropuerto después de un proceso de consulta y conciliación con ejidatarios de San Salvador Atenco y demás actores de la región. "Vendré a dialogar con ellos; no creo que me macheteen porque seré gobernador de carne y hueso".⁹⁹

Por otro lado, el candidato oficial del PRI-PVEM y supuesto miembro del grupo Atlacomulco, Enrique Peña Nieto, también declaró el interés por retomar el megaproyecto del NAICM.

El habitante de Atenco de la comunidad de Santa Isabel Ixtapan y además miembro del PRI, Miguel Ángel Galicia Rojas en su interés porque el gobierno apoyara al campo de esa zona del Estado de México, encabeza un proyecto en el que retoma "México Ciudad Futura" presentado por Teodoro González de León, quien contempla un aeropuerto en la zona oriente.

⁹⁹ Javier Salinas, Israel Dávila y Silvia Chávez, "Ofrece Mendoza Ayala reactivar el proyecto del aeropuerto en Texcoco", *La Jornada*, p. 33.



Dicho proyecto lleva por nombre “POLO” (Plan de Ordenamiento del Lago Oriente) que conforma 12 rubros, entre los más importantes está la de dar vida al campo como única vía de subsistencia económica, elevar el nivel de vida de la población, cimentar un futuro alentador creando fuentes de empleo en diversos niveles sociales que no generen atracción poblacional en esta zona, así como el rescate hidrológico de la zona del Lago de Texcoco fortaleciendo la ecología y el medio ambiente.

Este proyecto que contempla la construcción del aeropuerto en San Salvador Atenco, fue presentado a Manuel Cadena, secretario de Gobierno del Estado de México, por Miguel Ángel Galicia, quien también preveía la ampliación de la Línea B del Metro, que corre de Buenavista a Ciudad Azteca. El plan vislumbra la ampliación del metro de la estación Ciudad Azteca a Santa Isabel Ixtapa con un recorrido de 25 kilómetros, y cinco estaciones más.

El proyecto POLO incluye también la implementación de un corredor industrial para proveer de trabajo a los habitantes atenquenses, como alimentar los mantos freáticos para nutrir nuevamente la cuenca del valle de México.

En entrevista con Miguel Ángel Galicia Rojas, dijo que reconoce que para llevar a cabo el Proyecto POLO la comunicación con la población de esa zona mexiquense es primordial, además evitar que existan dudas y no se deje sin protección a la sociedad.

Galicia Rojas en su carácter de presidente de la Comisión Coordinadora Interdisciplinaria Sociedad de S.S. mandó un escrito dirigido al gobernador



Arturo Montiel Rojas con el motivo de que apoyaran el proyecto. Dicho escrito, fechado el día 18 de mayo de 2004, fue recibido el 19 de julio de 2004 por la Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Rural de la Secretaría de Desarrollo Agropecuario del Gobierno del Estado de México. Cabe resaltar que el POLO ya había sido enviado al entonces presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, fechado de recibido en Los Pinos el 13 de mayo de 1998 con el propósito antes mencionado.

Enrique Peña Nieto aseguró en gira de campaña por Atenco no descartar el proyecto para la construcción del aeropuerto alterno de la ciudad de México. Ante estas declaraciones alrededor de 300 ejidatarios del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra manifestaron su inconformidad en la explanada central de la cabecera municipal. Advirtieron que de que fuera necesario ellos continuarían con su lucha para defender sus tierras. En el mismo acto electoral, Isidro Pastor Medrano indicó en un boletín que pese a que el proyecto del aeropuerto era de carácter federal, el gobierno del Estado de México podría promoverlo.¹⁰⁰

Por su parte, Galicia Rojas aseguró, en entrevista, que el PRI está preparándose para presentarse con proyectos especiales, ya no se hablaría del proyecto aeroportuario para no crear suspicacias pero sí estaría contemplado. Para constatar lo siguiente Galicia nos mostró los documentos en los que se prevé la construcción de un aeropuerto en Atenco.

¹⁰⁰ Miriam Vidal Sánchez, "Protesta de nuevo Atenco por aeropuerto", *El Universal*, p. 8.



El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Atenco publicado en la *Gaceta del Gobierno* el día 18 de marzo de 2005, dentro del Catálogo de Proyectos, Obras y Acciones señala en el punto 7.1.2 lo siguiente:

Vías Generales de Comunicación:

Construcción de carreteras, autopistas, puentes o túneles federales vehiculares o ferroviarios, puertos vías férreas, aeropuertos, helipuertos, aeródromos e infraestructura mayor para telecomunicaciones que afecten áreas naturales protegidas o con vegetación forestal, selvas, vegetación de zonas áridas ecosistemas costeros o de humedales y cuerpos de aguas nacionales[...]

Lo antes expuesto indica que el proyecto no se ha eliminado por completo. De hecho, algunas de las infraestructuras referidas a las autopistas en el Plan Municipal ya se pueden observar en operación. El Circuito Exterior Mexiquense fue inaugurado por Peña Nieto el día 24 de noviembre de 2005. Este circuito colinda con el municipio de Atenco, Texcoco y Ecatepec y una de sus ramas llega a la Autopista Peñón-Texcoco. El mismo Miguel Ángel Galicia afirmó que:

el proyecto no está muerto, está guardado, el cual desde el punto de vista que lo veamos será necesario. El gobierno municipal está obligado a hacer una evaluación para concensarlo con la ciudadanía con el objeto de proyectar nuevamente el NAICM. Sería riesgoso, pero en esta vida todo es riesgo, mas se tiene que hacer.

En el 2005, en el programa “El Espiral” de Canal Once salió el director de ASA, Ernesto Velasco, quien afirmó que la remodelación que sufrió el AICM sólo contempla ampliar la capacidad de recepción de pasajeros de 30 millones a 32, lo que provocaría que al llegar a los 32 millones se declararía saturado. Esta ampliación y remodelación del aeropuerto abarcó un espacio superior a



los 90 mil m², la inversión a la Terminal 1 entre lo que aporta la SCT y la iniciativa privada fue de 1500 millones de pesos, mientras que para la segunda fase fue de cerca de 400 millones de dólares.

Ante los indicativos de retomar el proyecto para el NAICM, uno de los dirigentes de Atenco, David Pájaro, menciona que el movimiento sigue, “esto inició y no va a terminar y si ustedes me preguntan tengo miedo, tengo miedo que la gente de este pueblo se deje convencer por el gobierno y deje las tierras, de lo demás pues nos vamos a morir, ojalá y nos agarren de frente, aunque sabemos que no es así, mientras el mundo exista, la fama y la gloria de este movimiento va a existir”.

La existencia de una posibilidad de construir el aeropuerto en Atenco se ha reflejado en las diferentes declaraciones de funcionarios y políticos. Al respecto el señor Pájaro afirmó, “pues que lo intenten, que lo intenten aquí vamos a estar, la lucha sigue, el movimiento sigue”. Y Adán Espinosa aseveró que “familia e hijos olvido por estar en la lucha” al cuestionársele sobre una nueva expropiación en el municipio mexiquense.

2006 fue el año de campañas electorales para los candidatos a la presidencia de la república. Felipe Calderón Hinojosa, candidato oficial por el PAN, en gira de campaña por el estado de Quintana Roo prometió a los inversionistas que promoverá un aeropuerto en la Ciudad de México y que “ningún machete lo detendrá”, refiriéndose a lo sucedido en el poblado de Atenco.



Por su parte, Andrés Manuel López Obrador, candidato por la Coalición por el Bien de Todos, mencionó en varias ocasiones que el nuevo aeropuerto alterno para la capital se realizará en Tizayuca, Hidalgo.

Roberto Madrazo Pintado, candidato por la Coalición Por el Bien de México, sólo comentó que estaría dispuesto a retomar el proyecto aeroportuario en Atenco.

Ante los indicadores de retomar el proyecto para el NAICM por parte de los candidatos a la presidencia de México para el periodo 2006-2012, Adán Espinosa aseveró, “se ha demostrado una cosa a lo largo de la historia de la comunidad y es que, cuando Atenco dice no, es no”.



Montieliana. Autor: Helguera, 16 de noviembre de 2001.



Comienza la lucha por la defensa de la tierra. Foto: Mauricio Buendía Correa y Karla Paola Meléndez Garay, 25 de abril de 2006.



Mujeres, niños y hombres organizan la resistencia. Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa, 25 de abril de 2006.



Graffiti en calles de Atenco en apoyo al movimiento contra la expropiación.
Foto: Mauricio Buendía Correa y Karla Paola Meléndez Garay.
7 de octubre de 2005.



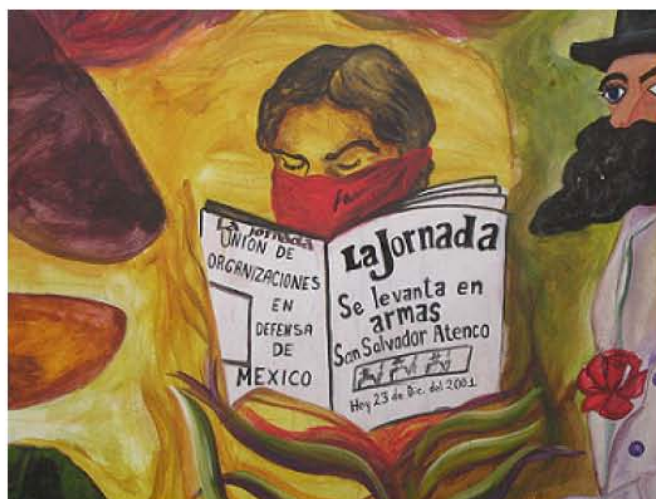
Pinta en calles de Atenco. Foto:
Mauricio Buendía Correa y
Karla Paola Meléndez Garay,
7 de octubre de 2005.



Graffiti en calles de Atenco.
Foto: Mauricio Buendía Correa y Karla Paola Meléndez Garay,
7 de octubre de 2005.



Suertudos. Autor: Magú, 5 de noviembre de 2001.



Parte del Mural *La sangre de los abuelos no se vende* por el muralista Javier Campos.
Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa, 18 de octubre de 2005.



Imágenes de los primeros enfrentamientos entre pobladores de Atenco y policías.
Periódico mural de Atenco, 25 de abril 2006.



Imágenes de los primeros enfrentamientos entre pobladores de Atenco y policías. Periódico mural de Atenco, 25 de abril 2006.



Construyendo un aeropuerto. Autor: Helguera, 12 de julio de 2002.



Dos mundos en Atenco. Autor: El Fisgón, 25 de julio de 2002.



Enfrentamiento en una marcha entre policías y pobladores.
Foto: www.marxist.com/Latinam/mexico_atenco1201.html



Imágenes de los primeros enfrentamientos entre pobladores de Atenco y policías. Periódico mural de Atenco, 25 de abril 2006.



Onésimo, el buen cristiano. El Fisgón, 6 de agosto de 2002.



Pinta en una barda en Atenco.
Foto: Mauricio Buendía Correa y
Karla Paola Meléndez Garay,
7 de octubre 2005.



A la izquierda Ignacio del Valle, a la derecha Felipe Álvarez, ambos líderes del movimiento del FPDT. Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa, 8 de octubre de 2005.



Cañones que los pobladores estaban dispuestos a usar en contra de la PFP. Foto: Mauricio Buendía Correa y Karla Paola Meléndez Garay, 25 de abril de 2006.



Ignacio del valle lider del FPDT en el cerro del Tepezingo.

Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa, 8 de octubre 2005.



Foto de la reunión a la que el FPDT citó a representantes del gobierno federal en la Universidad de Chapingo. Foto: Jesús Villaseca, 18 de julio de 2002.



Publicación hecha por miembros del movimiento cuando el gobierno federal faltó a varias citas para negociar. Periódico mural de Atenco, 25 de abril 2006.



Adán Espinosa líder del FPDT en su nopalera.
Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa,
18 de octubre 2005



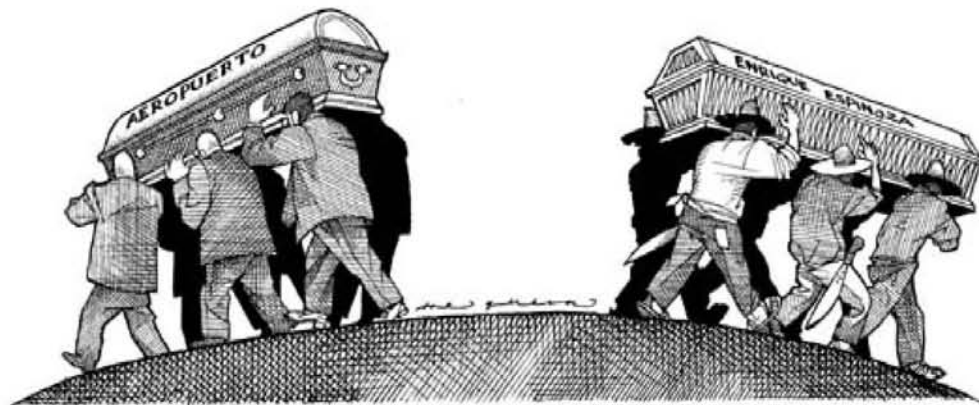
Tras la negociación. Autor: El Fisgón, 16 de julio de 2002.



¡A volar!. Autor: El Fisgón, 3 de agosto de 2002.



Piedras y machetes vs. Silencio y armas de alto poder. Autor: Salazar, 13 de julio de 2002.



Dos entierros. Autor: Helguera, 26 de julio de 2002.



Para defender la dignidad y la tierra no hay edad. Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa, 25 de abril de 2006.



La lucha sigue y sigue, listos y unidos para una nueva defensa. Foto: Karla Paola Meléndez Garay y Mauricio Buendía Correa, 25 de abril de 2006.



A manera de conclusión

La llegada de un nuevo partido al gobierno mexicano en el año 2000 trajo consigo un alud de esperanzas para dejar atrás la pobreza, desigualdad, entre otras cosas, que la población esperaba se cumplieran. El nuevo presidente electo, Vicente Fox Quesada, descubrió apenas en el primer año de gobierno que estaba ante el desafío más importante generado en su propio sexenio: construir un nuevo aeropuerto en la zona Oriente del Estado de México; y para los pobladores del lugar afectado fue un reto más para defender sus tierras, sus costumbres, su forma de vida, su pasado, su presente y su futuro. El gobierno nunca entendió o quiso entender la manera en que estos pueblos se ven reflejados en sus tierras. No es sólo cuestión de determinado número de metros de tierra y piedra o el valor monetario de ella. Es algo que va más allá, la gente tiene amor, dedicación y respeto por lo que siempre ha sido suyo, la tierra, sus tradiciones y su cultura.

La manera en que el gobierno federal montó sus estrategias en torno a los posibles lugares de construcción para el NAICM, ya en décadas atrás se había decidido que sería Texcoco, evidenció aún más los intereses que se crearon alrededor de una nueva terminal aérea. El grupo Atlacomulco, con todos sus miembros empresariales, sería el mayor beneficiado con la construcción del aeropuerto; la empresa ICA estaría a cargo de la construcción de pistas y de las principales salas; también beneficiaría al obispo de Ecatepec, Onécimo Cepeda, al vender una importante cantidad de hectáreas ubicadas en el Caracol-Texcoco, por cierto es amigo personal de personajes políticos y de empresas muy importantes.



Cuando el presidente Fox hacía referencia al proyecto del NAICM sobre sus beneficios y desventajas, jamás tomó en cuenta a la población afectada. Parecía que los intereses creados alrededor del nuevo aeropuerto estaban por encima de la población de Atenco.

Por el contrario minimizaba la capacidad de organización de la gente al señalar que unos cuantos eran los que se oponían a la construcción del nuevo aeropuerto. La gente de Atenco aseguraba que el presidente nunca tuvo la capacidad de escuchar a los campesinos pero sí todo el tiempo del mundo para escuchar y ofrecer a los inversionistas.

Todas las autoridades municipales, locales, federales como empresarios, sabían de la necesidad de invertir en el rescate del Lago de Texcoco; mas decidieron no tomar en cuenta los factores ambientales para el futuro del Valle de México. Durante varios años los científicos del país y del extranjero han trabajado para que el Lago y su entorno se recuperen y contribuir con un desarrollo sustentable.

En términos ambientales cientos de miles de aves acuden al lago año con año para reproducirse; indudablemente al construir un nuevo aeropuerto en esa zona, dichas aves se verían afectadas así como serían un peligro para la aviación en general. Ante esta situación el secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola, comentó que “las aves ya habían decidido convivir con los aviones”, afirmación que produjo críticas de toda la población. Es increíble cómo un personaje de esa investidura haya dado ese argumento con el fin de que no se cuestionara acerca del entorno ecológico del lago.



En los meses en que el gobierno intentó hacer el nuevo aeropuerto, promovió una gran restauración del Lago de Texcoco como, la reforestación, dotación de obras, así como promover el reconocimiento del patrimonio de la zona, entre otras ofertas ya mencionadas dentro de esta investigación, es claro que eran tan sólo el gancho lanzado principalmente para los especialistas en materia ecológica para evitar cualquier negativa, porque al formular la pregunta ¿Qué ha hecho el gobierno para realizar estas obras del Proyecto Lago de Texcoco que es una necesidad primordial para toda la zona del valle de México? La respuesta se tendría solo mirando las condiciones en que aún se encuentra el lago que ya a más de cinco años de este proyecto ecológico no se ha puesto el interés debido. Este lago merece una consideración seria y desde luego, exige un gobierno lúcido, comprometido no solo recordar su existencia cuando se ambiciona para fines particulares.

El Lago de Texcoco forma parte fundamental del sistema y funcionamiento hidrológico de la cuenca del Valle de México. Consideramos que es importante fomentar a esta generación y a las venideras el valor histórico y ecológico que representa este cuerpo de agua; lo importante y necesario de cuidar los recursos naturales que nos brinda la tierra.

Al otro lado en una de las zonas más olvidadas del Valle de México, los habitantes del último reducto verde de lo que fue el gran lago de Texcoco en tiempos anteriores a la conquista empezaban a fraguar una resistencia histórica más para conservar sus tierras; pocos conocían de la existencia de ese municipio, fue a partir del proyecto del NAICM cuando escuchamos a través de los medios de comunicación que el gobierno les ofrecía siete pesos el metro cuadrado por sus tierras “infértiles y salitrosas”, según las



autoridades. Los pobladores de Atenco, sin embargo han conseguido sobrevivir gracias a sus campos en los que, además de criar animales domésticos, cultivan a nivel casi de autoconsumo maíz, frijol, haba, ejote, papa, trigo, zanahoria, calabaza, lechuga; donde además crecen plantas silvestres como verdolagas, quelites, malvas, romeritos y quintoniles, entre otros.

La construcción del aeropuerto era pieza clave para "modernizar" al país y abrirles más las puertas a los inversionistas, no podemos negar la urgencia de un nuevo aeropuerto que cubra las necesidades comerciales de México para poder competir con el resto del mundo. Año con año, las operaciones en el AICM se han incrementado; no podemos negar el lugar estratégico que nuestro país tiene para las relaciones comerciales en toda América, debido a que es el puente entre centro y Sudamérica con el norte del continente, así como con Europa. Pero los planes del gobierno chocaron con la oposición de campesinos. Por otra parte, los ambientalistas señalaron una y otra vez de los peligros que conllevaba la construcción de un aeropuerto en la región de Texcoco.

Muchos que trabajan el campo de inmediato comprendieron que era una injusticia y se unieron a los campesinos afectados. En esta lucha no sólo hubo la solidaridad de muchos sectores de la sociedad mexicana, sino de otras latitudes; sus principales formas de demostrar sus desacuerdos fueron mediante marchas al Zócalo capitalino, alzando los machetes, exigiendo respeto y legalidad, puesto que el gobierno federal estaba violando la constitución política.



Los nueve meses de resistencia arrojaron el fallecimiento de una persona (Espinoza Juárez): el gobierno justificó la muerte por problemas diabéticos tratando de deslindarse de toda responsabilidad. Sabemos de antemano que la enfermedad que padecía era crónica, sin embargo no podemos descartar que la golpiza brutal que recibió por parte de los granaderos acelerara su muerte. Santiago Creel, secretario de Gobernación, se limitó a decir que el estado mexicano estaba obligado a sostener "la legalidad", esto fue de por sí un manejo reprobable de tal magnitud que la opinión pública manifestó su repudio hacia las autoridades.

La manera en que el gobierno reprimió a los campesinos no es nueva; recordemos que hace unos cuantos meses se dio la misma situación. El día 4 de mayo miles de granaderos irrumpieron el poblado de Atenco en un impresionante operativo, dejando a su paso incontable cantidad de heridos y quejas de muchas mujeres que, aseguran, fueron violadas, y sin olvidar la muerte de dos jóvenes.

Atenco no ha sido el único que ha sufrido esta vejación, los maestros en Oaxaca, los mineros en Michoacán, ejidatarios de La Parota en Nayarit, entre otras. El gobierno siempre asegura que no hubo excesos de violencia, sólo se cumplió el Estado de Derecho sin importar sus consecuencias. José Enrique Espinoza Juárez poblador de Atenco, afirmó en un documental que aún con su vida defendería las tierras. Queremos aclarar que no justificamos la violencia, es muy cierto que ejidatarios inconformes y simpatizantes con su movimiento abusaron de ella. Pero no por el hecho de que el gobierno tenga una autoridad instituida sobre los ciudadanos se justifique y minimice el abuso de la fuerza pública.



En esta lucha sin tregua, las circunstancias trágicas y políticamente delicadas fueron cosas inseparables en el transcurso de los nueve meses más largos para el gobierno y para los campesinos. Entre las ineptitudes políticas y las torpezas sociales que rodea el intento de la construcción del nuevo aeropuerto es, precisamente, la diferencia entre los conceptos de desarrollo para el gobierno y para los campesinos, lo cual impide un acuerdo.

A más de cinco años de la decisión decretada de la expropiación de los ejidos atenguenses, el país está aún lejos de disponer de un nuevo aeropuerto para su zona central; sin embargo, el poblado de Atenco es ahora considerado un foco rojo (conflicto) para el gobierno, en tanto que la gente del campo sigue en la lucha por lo que es suyo, la tierra que tras generaciones ha trabajado para que dé buena cosecha.

En las diferentes visitas a San Salvador Atenco, los pobladores aún temerosos al ver una cámara fotográfica o una grabadora, no permitían una entrevista acerca del tema aeroportuario; temían sufrir represalias fuese del gobierno o del frente de pueblos. Es importante aclarar que muchas de estas personas apoyaron incondicionalmente al movimiento de resistencia civil de Atenco durante el proceso de expropiación en el 2001; sin embargo, en la actualidad este apoyo cesó al considerar que el Frente ya no sabe lo que defiende.

También aclararon que de reanudarse el interés por construir el NAICM en esta zona, se reorganizarían para defender las tierras. "Estamos dispuestos por lo que venga". "Hemos afirmado y lo volvemos a recalcar, que con la vida defenderemos nuestras tierras". "No sabemos quién va a caer de nosotros, ni



del gobierno... pero en esa postura estamos". "La tierra no tiene precio", "Queremos nuestra tierra pa' toda la vida", "Este movimiento es como una flama y aquí ya se prendió y de aquí para adelante se prenderán más".

Los intereses económicos y la necesidad de un aeropuerto cerca de la Ciudad de México aumenta cada año, las aerolíneas demandan mejores condiciones en las instalaciones dada la saturación en todo el aeropuerto. Las remodelaciones recientes sólo buscan extender el tiempo de vida del AICM, se prevé que en cinco años a más tardar se comience con la construcción del NAICM sea donde sea, cueste lo que cueste.

En el transcurso de nuestra investigación, tuvimos la oportunidad de visitar parte de los terrenos que en su momento fueron expropiados por el gobierno, acompañados por Ignacio del Valle, Jorge Flores y Felipe Álvarez con su mujer y su pequeño hijo, recorrimos gran parte de las parcelas y nos percatamos que, en efecto, había muchas tierras sembradas; lo único que no estaba sembrado era la parte correspondiente a la zona federal. Durante el recorrido encontramos a algunos pobladores trabajando su tierra, al llegar al cerro del Tepezingo la vista era impresionante; para donde volteáramos había campo, el único ruido que se percibía era el del rugido de los motores de los aviones que pasaban sobre nosotros. "estas no son las tierras infértiles que el gobierno se quería chingar" expresó Ignacio del Valle, líder del FPDT.

La población de Atenco está conciente que el problema con sus tierras no ha terminado, de antemano saben que el gobierno del partido político que fuere, intentará construir un nuevo aeropuerto por lo que fiel a su destino campesino, Atenco espera el día y la fecha para, de nuevo, defender hasta



con su vida el patrimonio de los suyos. Los atenquenses no creen mucho en milagros y por eso confían en que el gobierno que venga tenga la sensatez para plantear un proyecto en el que incluyan verdaderamente a la población y para que respeten sus tierras.

El día 3 de mayo de 2006 el gobierno creyó haber dado el golpe definitivo al Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra; tomaron presos a los que para ellos eran líderes del Frente, Ignacio del Valle, Felipe Álvarez y otros miembros del movimiento minimizando al resto del grupo inconforme. Lo que el gobierno no sabe es que hay muchas personas más que seguramente, al igual que los antes mencionados, tomarán el rol de líderes y sabrán encausar la lucha por las tierras cuando algún gobierno intente, de nuevo, pasar por encima del pueblo. Todos son líderes al momento que intenten despojarlos.

El fin al problema de Atenco no fue tan sólo dar marcha atrás al intento de construcción de un nuevo aeropuerto, sino dar la atención y apoyo debido a todos los sectores marginados en todo el país, esa sería la forma en que toda la población se vería beneficiada. Un cambio de gobierno no implica sólo un cambio de personas o de partidos, debe darse un cambio real en forma y fondo para que toda la nación avance, no sólo los de siempre. Ese es el reto para el gobierno actual de Felipe Calderón Hinojosa.

Sabemos de antemano que mucha gente tal vez nunca tendrá la sensibilidad para comprender lo que la gente de Atenco defendía, para muchos serán los revoltosos que estaban en contra del desarrollo del país y para muchos marginados un ejemplo de la lucha por buscar la democracia, la libertad y la justicia.



Creemos que el desarrollo puede ir de la mano con el respeto a las costumbres, por eso el progreso impuso a los pueblos de Atenco y del resto del país el imperativo de responderse a la pregunta ¿quiénes somos y a dónde queremos ir?



Fuentes de consulta

Anaya, Marco Antonio, J. Alfredo Castellanos y Jorge Ocampo, *Segundo Foro de Investigación y Servicio del Oriente del Estado de México*, UACH, México, 1991.

Cosío Ruiz, Celsa, *Panorama socioeconómico y demográfico de Texcoco, Índice Poblacional*, UACH y H. Ayuntamiento de Texcoco, México, 2001.

Cosío Villegas, Daniel, *Historia general de México*, HARLA, México, 2ª reimpresión, 1988.

Cruickshank García, Gerardo, *Proyecto lago de Texcoco, rescate hidroecológico*, México, D.F., 2ª ed., 1998.

Mallen Rivera, Carlos, "Lago de Texcoco", tomo I, tesis de licenciatura, Universidad Autónoma Chapingo, México, 1994.

Musset, Alain, *El agua en el valle de México siglos XVI-XVIII*, traducción, Pastora Rodríguez Aviñoa y María Palomar, Pórtico de la Ciudad de México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, CIMPAR, México, 1992.

Pacheco, José Emilio, *Las batallas en el desierto*, Era, México, 2ª reimpresión, 2001.



Reynaga del Río, Julio, *Periodismo Interpretativo, el reportaje*, Trillas, México, 1998.

Sánchez Gómez, Martín Abraham, *Atenco, monografía municipal*, Instituto Mexiquense de Cultura, Toluca, Estado de México, 1999.

Hemerografía

Alvarado, René Ramón y Javier Salinas Cesáreo, “Comparecieron 3 secretarías en asunto Texcoco”, *La Jornada*, México, D.F., 16 de enero, 2002, p. 15.

Álvarez, Guadalupe y Guadalupe Cadena, “Chocan campesinos de Texcoco con granaderos”, *El Financiero*, México, D.F., 2001, p. 52.

Arteaga, José Manuel, “El gobierno pagará a seis pesos el m² expropiado”, *La Crónica de Hoy*, 24 de octubre, 2001, s.p. [recorte].

Badillo García, Diego, “SCT: el nuevo aeropuerto en Texcoco; se cierra el actual”, *El Universal*, México, D.F., p. 20.

Becerril, Isabel, “Decisión divide a la iniciativa privada”, *El Financiero*, México, D.F., 23 de octubre, 2001, p. 29.



Betancourt, Antonio, “Nos preparamos para la guerra, esta tierra no nos las quita nadie”, *La Crónica de Hoy*, México, D.F., 29 de noviembre, 2001, p. 19.

Cano, Araceli, José de Jesús Guadarrama y Hugo González, “Apresura Segob aterrizaje del nuevo aeropuerto”, *El Financiero*, México, D.F., 17 de octubre, 2001, p. 24.

Cardoso, Víctor, “La decisión sobre el nuevo aeropuerto, tras enfrentamientos, cabildos y especulaciones”, *La Jornada*, México, D.F., 23 de octubre, 2001, p. 21.

Castillo, Gustavo y Jorge Cornejo, “Estamos próximos a proceder contra ejidatarios de Atenco: Navarrete Prida”, *La Jornada*, 12 de junio, 2002, México, D.F., p. 13.

Cruz, Ángeles, “Labriegos llevan su causa al plano internacional”, *La Jornada*, México, D.F., 23 de febrero, 2002, p. 15.

Delgado, María Teresa, “Elogia Montiel la decisión de la Federación”, *El Universal*, México, D.F., 24 de octubre, 2001, p. A6.

Diario Oficial de la Federación, tomo DLXXVII, No. 14, México, D.F., 22 de octubre, 2001.



Díaz Elizabeth y Jorge García, "Conceden el primer amparo contra la expropiación de las tierras ejidales en Texcoco", *Novedades*, México, D.F., 29 de noviembre, 2001, p. A17.

Galán, José, René Ramón Alvarado y Javier Salinas Cesáreo, "Demandan campesinos detener la construcción de carretera hacia Texcoco", *La Jornada*, 22 de diciembre, 2001, p. 42.

García, Carina, "Desde 1998 está en \$300 el metro de tierra en Atenco: Ayuntamiento", *La Crónica de Hoy*, 26 de octubre, 2001, p. 17.

García, Carina, "Partidos verdes de América se oponen al aeropuerto en Texcoco", *La Crónica de Hoy*, México, D.F., 12 de noviembre, 2001, p. 13.

García Mendoza, Jorge, "Atenco está preocupado por el silencio del gobierno", *Novedades*, México, D.F., 15 de enero, 2002, p. A13.

Guadarrama H., José de Jesús, "Habrá licitación para construir el nuevo aeropuerto", *El Financiero*, México, D.F., 6 de diciembre, 2001, p. 28.

Hernández, Jaime, "Costará más de 2 mil 500 mdd el aeropuerto alterno: Chirinos", *El Financiero*, México, D.F., 3 de junio, 1999, p. 20.

Howard, Georgina, "Acusan a SCT de parcialidad", *El Universal*, México, D.F., 19 de octubre, 2001, p. 1.



Huacuja, Mario, "Vinculación territorial y humana de nuestro país", *Novedades*, México, D.F., 21 noviembre, 1952, p. 1, 4.

Jiménez, Hugo, "En Texcoco el nuevo aeropuerto", *El Sol de México*, México, D.F., 23 de octubre, 2001, p. 13/A.

Kermith Zapata, José, "El aeropuerto en Tizayuca generaría 5 mil empleos", *Novedades*, México, D.F., 5 de octubre, 1999, p. B5.

Kermith Zapata, José, "El aeropuerto alternativo se decidirá este sexenio", *Novedades*, México, D.F., 16 de octubre, 1999, p. B4.

Lelo de la Rea, Alejandro y Ella Grajeda, "Descalifican diputados a Cerisola", *El Universal*, México, D.F., 26 de octubre, 2001, p. 1.

Leyva Martínez, Rocío, "Ambientalistas presentan amparo contra nuevo aeropuerto", *Novedades*, México, D.F., 22 de julio, 2002, p. A12.

Martínez Elorriaga, Ernesto, "Fox debe mantener el proyecto original", *La Jornada*, México, D.F., 18 de julio, 2002, p. 11.

Mejido, Manuel, "Los grandes días del 2001", *El Sol de México*, México, D.F., 23 de octubre, 2001, s.p. [recorte].

Mena, Roberto, "Opción Tizayuca", *Novedades*, México, D.F., 21 de septiembre, 1999, p. B6.



Muñoz, Araceli, Ma. Isabel Melchor y Luis Carriles, "Tizayuca perdió la disputa por el nuevo aeropuerto", *Milenio*, México, D.F., 19 de octubre, 2001, p. 30.

Muñoz Ríos, Patricia, "Se construirá en Texcoco el nuevo aeropuerto", *La Jornada*, México, D.F., 23 de octubre, 2001, p. 20.

Notimex, "Ejidatarios de Atenco condicionan el diálogo", *Novedades*, México, D.F., 13 de julio, 2002, p. A10.

Notimex, "Proyecto Texcoco atrae a grupos internacionales", *El Financiero*, México, D.F., 29 de abril, 2002, p. 49.

Ortiz Marisela y Ángel Castillo, "Burgoa exige publicar documentos del nuevo aeropuerto", *Novedades*, México, D.F., 16 de noviembre, 2001, p. A14.

Ortiz, Silvia y Sandra Rodríguez, "Vínculos del foxismo con el proyecto promovido por Hank", revista *Proceso*, núm. 1293, 12 de agosto, 2001, p. 34.

Peralta, Silverio Concepción, "La recuperación del hitótico lago de Texcoco, una epopeya ambiental", revista *México Desconocido*, núm. 245, México, junio, 1997, pp. 16-24.

Pérez, Matilde, "Quitaron subsidio de Procampo a dueños de ejidos expropiados", *La Jornada*, México, D.F., 14 de enero, 2002, p.14.



Ramírez, Luis, “El ejército toma posición cerca de San Salvador Atenco”, *Novedades*, México, D.F., 14 de julio, 2002, p. A10.

Ramón, René, “Acusan a la Iglesia de pedir a ejidatarios de Atenco que acepten la expropiación de tierras”, *La Jornada*, México, D.F., 3 de marzo, 2002, p. 14.

Reyes Lara, Adriana, “Alista Edomex inversión para aterrizaje del nuevo aeropuerto”, *El Financiero*, México, D.F., 25 de octubre, 2001, p. 41.

Reyes Lara, Adriana, Finsat, “Recursos asiáticos al aeropuerto de Texcoco”, *El Financiero*, México, D.F., 11 de junio, 2002, p. 43.

Reyes Lara, Adriana, “Sugiere Montiel subir el pago a ejidatarios”, *El Financiero*, México, D.F., 21 de mayo, 2002, p. 18.

Rico, Salvador y Martín Román, “Protestas y júbilo entre legisladores”, *El Financiero*, México, D.F., 23 de octubre, 2001, p. 29.

Rivera, María, “Atenco, de campo yermo a suelo fértil”, *La Jornada*, México, D.F., 23 de abril, 2002, p. 56.

Rivera, María “Atenco, el temor a ser esclavos”, *La Jornada*, México, D.F., 2 de enero, 2002, p.10

María Rivera, “Atenco, un pueblo que no quiere acabar cargando maletas”, *La Jornada*, México, D.F., 30 de mayo, 2002, p. 18



Rodríguez, Ruth, “Estudian impacto ambiental”, *El Universal*, México, D.F., 30 de octubre, 2001, p. A7.

Salinas, Javier Cesáreo, “El CNI se une a la resistencia de ejidatarios de Atenco”, *La Jornada*, México, D.F., 9 de diciembre, 2001, p. 39.

Salinas, Javier, René R. Alvarado y Silvia Chávez, “Policías golpean y amenazan a líderes de ejidatarios de Atenco”, *La Jornada*, México, D.F., 18 de diciembre, 2001, p.13.

Salinas, Javier, Israel Dávila y Silvia Chávez, “Ofrece Mendoza Ayala reactivar el proyecto del aeropuerto en Texcoco”, *La Jornada*, México, D.F., p. 33.

Salinas, Javier , René Ramón Alvarado y Matilde Pérez U., “Habrá violencia advierten en San Salvador Atenco”, *La Jornada*, México, D.F., 25 de octubre, 2001, p.23.

Salinas, Javier, René Ramón y Misael Habana, “Si quieren entrar por la fuerza, ‘se van a llevar una sorpresa’: ejidatarios”, *La Jornada*, México, D.F., 20 de abril, 2002, p. 12.

[s. a.] “Los patos dijeron no al aeropuerto”, *La Crónica de Hoy*, México, D.F., 30 de octubre, 2001, p. 12.

“Texcoco salvación o desastre del D.F.”, revista *Proceso*, núm. 1308, 25 de noviembre, 2001, pp. 48-51.



Torres Rogelio, Alejandro, "La resistencia, manipulada", *El Universal*, México, D.F., p. 8.

Urrutia, Alonso, "Anuncia Creel que se replanteará totalmente el ofrecimiento a los agricultores atenguenses", *La Jornada*, México, D.F., 15 de julio de 2002, p. 5.

Alonso Urrutia, "Entran en vigor decretos contra la expropiación; fin jurídico formal al aeropuerto en Texcoco", *La Jornada*, México, D.F., 7 de agosto, 2002, p. 6.

Velasco, Carlos, "Fue la mejor decisión: trabajadores aéreos", *El Universal*, México, D.F., 24 de octubre, 2001, p. A7.

Vidal, Sánchez Miriam, "Protesta de nuevo Atenco por aeropuerto", *El Universal*, p. 8.

Vilalta, Adrián, "El aeropuerto central, uno de los mejores y más modernos del mundo, inaugurado anteayer", *Excélsior*, México, D.F., 21 noviembre, 1952, p. 12.

Villarejo, Patricia, "Empresas nacionales quieren construir el nuevo aeropuerto", *Novedades*, México, D.F., 5 de diciembre, 2001, p. B6.

Yamashiro Arcos, Celina, "Construcción del aeropuerto alternativo, hasta nuevo aviso", *El Financiero*, México, D.F., 27 de septiembre, 2001, p. 22.



Yamashiro Arcos, Celina, "Licitan plan maestro del aeropuerto de Texcoco", *La Jornada*, México, D.F., 17 de abril, 2002, p. 23.

Yamashiro, Celina e Ivette Saldaña, "Veinticinco empresas se frotan las manos por el proyecto Texcoco", *El Financiero*, México, D.F., 21 de mayo, 2002, p. 18.

Cibergrafía

Aznarez, Juan Jesús, "Fox afronta la reforma fiscal más radical y contestada de México". Suplemento de negocios. www.elpais.es/suplementos/negocios/20010401/15fox.html, acceso ca. 2002.

Becerra Acosta, Jeannette, "Tizayuca versus Texcoco, la pugna por el nuevo aeropuerto", artículo. www.milenio.com/semanal/184/art-36-1.htm, acceso ca. 2003.

Jiménez, Rebeca y Almendra Vázquez, "Impulsan proyecto ante el rechazo de colonos" www.pa.gob.mx/noticias/2001/180701.html, acceso 15 de julio 2004.

Martha García, México: "Sí al diálogo, no a la negociación", www2.rnw.nl/rnw/es/informes/mexico/nuevaerapolitica/act020726mexico.html.informe, acceso, ca. 2003



“Mitre estudia el espacio aéreo del aeropuerto internacional de la Ciudad de Toluca”. Comunicado 1179. www.edomexico.gob.mx/newweb/Gobierno%20en%20internet/secretarias/sctem.htm, acceso 16 de agosto, 2003.

[s.a.] “El Aeropuerto, ¿a Texcoco?... ¿Qué las aves lo aceptaron?” www.sct.gob.mx/mapas/edo_mexico.jpg, acceso ca. 29 de noviembre 2001.

[s.a.] “El rescate del Lago de Texcoco”, www.aguaydesarrollosustentable.com/200304/Articulo1.html, acceso ca. 2004.

[s.a.] Estadísticas de los pasajeros que hacen uso del AICM, www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Estadisticas/index.php?Publicacion=169, resumen, acceso enero de 2006.

[s.a.] Estadísticas 2006, www.asa.gob.mx/wb/webasa/asa, cuadro estadístico, acceso marzo de 2007.

[s.a.] “Los juegos en el mundo Náhuatl”, www.sepiensa.org.mx/contenidos/fddepo/nahuatl/acalli.htm acceso, 29 de septiembre 2004.

Universidad Nacional Autónoma de México, “Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”. Resumen ejecutivo. www.ine.gob.mx/esesaero12.html, acceso 26 de octubre 2001.



Universidad Nacional Autónoma de México, “Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”. Resumen ejecutivo. www.ine.gob.mx/evcaero4.html, Resumen ejecutivo, acceso 26 de octubre 2001.

Entrevistas

Ignacio del Valle, poblador de Atenco. Líder del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.

Jesús Adán Espinosa Rojas, poblador de Atenco. Líder del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.

David Pájaro, poblador de Atenco. Líder del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.

Jesús Abraham Sánchez Gómez, poblador de Atenco. Cronista de Atenco.

Miguel Ángel Galicia Rojas, poblador de Santa Isabel Ixtapa, Atenco. Militante del Partido Revolucionario Institucional.

Pobladores de Atenco, anónimos.



Glosario

ADP: Aeropuertos de París

AICA: Área de Importancia para la Conservación de las Aves

AICM: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

ASA: Aeropuertos y Servicios Auxiliares

BMV: Bolsa Mexicana de Valores

Canacintra: Cámara Nacional de la Industria de la Transformación

Canaero: Cámara Nacional de Aerotransporte

CCIODH: Comisión Civil Internacional de Observadores de los Derechos Humanos

CEC: Comisión de Cooperación Ambiental

Cemda: Centro Mexicano de Derecho Ambiental

CGH: Consejo General de Huelga

CIDH: Comisión Interamericana de Derechos Humanos



CIPAMEX: Sección Mexicana del Consejo Internacional para la Preservación de las Aves

CNA: Comisión Nacional del Agua

CNC: Confederación Nacional Campesina

CNDH: Comisión Nacional de los Derechos Humanos

CNI: Congreso Nacional Indígena

CNTE: Confederación Nacional de Trabajadores de la Educación

Codhem: Comisión de Derechos Humanos del Estado de México

CONABIO: Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad

Concamin: Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos

Conapo: Consejo Nacional de Población

Coparmex: Confederación Patronal de la República Mexicana

FAA: Federal Aviation Administration

FPR: Frente Popular Revolucionario



FPVA: Federación de Partidos Verdes de América

Fumisa: Arrendadora de bienes raíces

ICA: Ingenieros Civiles y Asociados

MITRE: Massachussets Institute of Technology's (Digital Computer Laboratory) Empresa estadounidense especializada en la industria aérea internacional

NAICM: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

NYSE: Bolsa de valores de Nueva York

ONG: Organizaciones No Gubernamentales

PAN: Partido Acción Nacional

PFP: Policía Federal Preventiva

PIB: Producto Interno Bruto

PRD: Partido de la Revolución Democrática

PRI: Partido Revolucionario Institucional

Procampo: Programa de Capitalización del Campo



PUMA: Programa Universitario del Medio Ambiente

PVEM: Partido Verde Ecologista de México

SCJN: Suprema Corte de Justicia de la Nación

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Sedeco: Secretaría de Desarrollo Económico

Sedesol: Secretaría de Desarrollo Social

Segob: Secretaría de Gobernación

Semarnat: Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales

Seneam: Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano

SRA: Secretaría de la Reforma Agraria

TLC: Tratado de Libre Comercio

UACH: Universidad Autónoma Chapingo

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México