

Lucero, Prometeo, "México: Una autopista privada atropella a una comunidad", *Biodiversidad en América Latina y el Caribe*, Buenos Aires, Argentina, 11 de marzo de 2016.

Consultado en:

http://www.biodiversidadla.org/Principal/Secciones/Documentos/Mexico_Una_autopista_privada_atropella_a_una_comunidad

Fecha de consulta: 17/08/2017.

Una autopista podría atravesar el Gran Bosque de Agua, en los límites del poniente del Distrito Federal con el Estado de México. Éste bosque, uno de los últimos proveedores de agua y aire puro en la zona conurbana, sería cortado por la autopista Toluca-Naucalpan, concesionada a la constructora Teya (filial de Grupo Higa), promovida como una autopista “verde”.

10 de marzo de 2016

Xochicuautla, Estado de México. 28 de Julio.- El 9 de julio, la Presidencia de la República publicó un decreto de expropiación en el Diario Oficial de la Federación para abrir paso, legalmente, a las obras de construcción de la autopista.

En respuesta, el Frente de Pueblos Indígenas en Defensa de la Madre Tierra mantiene un campamento de resistencia en uno de los terrenos expropiados. El paso de maquinaria está bloqueado, temporalmente, por pequeñas barricadas de piedra y troncos. La herida en la tierra roja dejada por el paso previo de trascabos está cubierto, en algunos puntos, de cemento y una vena de agua, que antes fue un pozo comunitario, se encharca. Los indígenas otomíes tienen prohibido ingresar en los terrenos, por lo que hay preocupación por represalias.

Por eso mismo hay un estricto reglamento interno que exige a los visitantes a cooperar con el trabajo colectivo, pero además, no salir solos o de noche y sin avisar ni consumir enervantes o alcohol, mantenerse respetuosos con todos los habitantes del pueblo y evitar provocaciones.

El clima es frío por la altura aunque los niños parecen despreocupados y corren cubiertos con ropa delgada. Aunque es mediodía, hay aguanieve bajo algunos magueyes, Algunos activistas limpian el campamento mientras otros reparan las fugas en la lona usada como techo y otros apoyan en la cocina o lavan trastes.

Promovida como “autopista verde” por el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares, la Toluca Naucalpan espera una afluencia de 10 mil vehículos diarios en cuatro carriles (dos en cada sentido) a lo largo de 39 kilómetros. Presume un avance físico de 95% (es decir, un gran avance antes incluso de expropiar los terrenos) y una Manifestación de Impacto Ambiental de 100%.

Una larga estrategia de división

Testimonios de los integrantes de Consejo Supremo (autoridad colectiva otomí) dejan entender que, durante largo tiempo, desde 2007, poco a poco el gobierno movía sus piezas en sigilo para, literalmente, abrirse camino entre el Gran Bosque del Agua.

Primero llegó discretamente personal de la constructora Teya a hacer estudios de topografía y mecánica del suelo al bosque, y marcar terreno. Luego a derribar árboles. Vinieron las preguntas de los pobladores: ¿quién les dio permiso de trabajar aquí? ¿qué están haciendo? Los funcionarios en un principio solo decían que estaban observando el bosque. Más tarde, dejaron entrever que ya estaba en plan una autopista.

Los pobladores otomís no sabían de qué autopista hablaban los trabajadores de la constructora y comenzaron a investigar por su cuenta. Supieron que se trataba de un proyecto privado con inversión federal que era más que una autopista. Los otomís no guardaron silencio y confrontaron a la constructora y autoridades.

“Tenemos un video en el que ellos reconocen, estaba Secretaría de Gobernación, estaba gobierno municipal, gobierno estatal, representantes de la constructora, también se Semarnat o Profepa y nos pidieron disculpas, que los disculpáramos, que habían comenzado mal, de arriba hacia abajo, así fueron las palabras que utilizaron, la gente les decía ‘es que se pasaron

de listos', no pidieron permiso y derribaron estos árboles, entonces ya no queremos tener ninguna plática con ustedes” cuenta Jaime Vargas, del Consejo.

El 25 de febrero del 2008 en una asamblea se informa al pueblo sobre la situación. El pueblo toma la decisión de no permitir el proyecto en sus tierras.

El contra ataque

“A partir de ahí, ellos vieron que iba a ser imposible de esa manera sacar un voto favorable para que construyeran su autopista y ellos deciden dividir a la población convocando a que se levantara el registro de comuneros reconocidos”, explica Vargas.

El padrón quedó con cerca de 441 comuneros de San Francisco Xochicuautla y otros 441 de su anexo, La Concepción Xochicuautla. Un total de 882. Se hicieron más asambleas. “salió la lista de comuneros y empiezan a hacer asambleas a puerta cerrada. Los que no eran comuneros registrados no tenían derecho de participar” cuenta Antonio Miguel Reyes Valdés, en cuyo terreno se encuentra el campamento de resistencia.

El 11 de mayo del 2014, de todo el núcleo de 882 comuneros, solamente participaron 371. Y de ellos, solamente votaron a favor de la autopista 109. Algunos de demás se habían abstenido de votar. Pero de lo legal, el gobierno pasó a la presión: envió granaderos. Tantos, dicen, que rebasaban en número a los comuneros presentes, quienes no podían pasar.

“Había más granaderos que comuneros. Entonces, como no reunió las medidas, las formalidades especiales que marca la Ley Agraria en el juicio que ganamos fue el juicio de nulidad, anuló esa asamblea y por ende, todo lo demás. Es el juicio que ganamos” explica Vargas.

Además, hubo dinero en medio para quienes apoyaron el proyecto. “Les ofrecieron 40 mil 400 pesos por votar a favor de la autopista. Les ofrecieron en esa asamblea y aún así, nada más votaron 109. Ahí para que se vea cómo el pueblo estaba en contra del paso de la autopista.

Y a los 109 los convencieron porque no iban a ser afectados, les estaban dando 40 mil 400 por su voto”.

La siguiente etapa, la represión y el decreto

Entonces vino la represión directa. Primero las detenciones de 14 opositores, y el 3 de noviembre de 2014, de otros 8. Desde la primer detención masiva, el Centro de Derechos Humanos Zeferino Ladrillero comenzó a acompañar en el proceso. Pudieron salir de prisión siempre y cuando no se acercaran a los terrenos.

Los indígenas otomís lograron revertir la asamblea amañada. Pero eso no fue el final, sino apenas el inicio una nueva etapa. “El gobierno sabía que iba a perder el juicio. Y al saber que iba a perder y ya lleva 8 años de retrasado este proyecto, expropia las tierras” explica Vargas. El presidente de la República, Enrique Peña Nieto, firmó el pasado 9 de julio, junto con Jesús Murillo Karam, ya como secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, un decreto de expropiación de 37 hectáreas, 93 áreas y 86 centiáreas de uso común.

El decreto, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de julio, “(...) por oficio número 211D10000/908/2014 de 26 de septiembre de 2014, el organismo público descentralizado Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, solicitó a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la expropiación de 37-39-58.59 hectáreas, de terrenos pertenecientes a la comunidad denominada”SAN FRANCISCO XOCHICUAUTLA Y SU BARRIO LA CONCEPCIÓN”, Municipio de Lerma, Estado de México, para destinarlos a la construcción de la Autopista Toluca-Naucalpan, conforme a lo establecido en el artículo 93, fracción VII, de la Ley Agraria, y se comprometió a pagar la indemnización correspondiente en términos de Ley.”

El mismo documento dice que el núcleo agrario fue notificado mediante cédula de notificación sin número el 9 de febrero de 2015 “sin que haya manifestado inconformidad al respecto.”

“Así mismo, en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 1º y 2º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; al Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes así como la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos Indígenas, los días 5, 8, 9, 10 y 12 de junio se llevaron a cabo diversas asambleas con los representantes de la Comunidad San Francisco Xochicuautla y su Barrio La Concepción, con objeto de realizar las consultas que conforme a derecho se requerían por tratarse de una comunidad indígena. Como resultado de ello, la comunidad consultada se pronunció por aprobar la construcción y operación de la Autopista Toluca-Naucalpan y autorizaron a la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, a través del SAASCAEM, a continuar con el proyecto de expropiación correspondiente.”

Sin embargo, explica Efraín Flores, del CDH Zeferino Ladrillero, nunca hubo una consulta previa.

“Se fueron directamente con el comisariado. El comisariado fue quien negoció todo. En 2007 cuando entran los topógrafos, la gente se da cuenta y es cuando empiezan a preguntar a qué se debía eso. Y ellos contestaban que venían a ver, a checar el bosque, y todo eso. Y ya cuando empiezan a marcar los árboles y algunos los empiezan a tumbar, es cuando otra vez, la gente desinformada, se acerca a las autoridades del pueblo. ”.

“Se supone que el convenio 169 de la OIT dice que al ser pueblo indígena ellos tendrían que tener una consulta libre, previa e informada” cuestiona Janet Ramírez, del mismo centro de derechos humanos.

“Libre cuando llegan granaderos a las asambleas, previa cuando ya tienen los pilares, previa cuando ya están devastando las áreas comunales e informada, el pueblo no ha sido informado. Al inicio marcaban ciertos trazos, después la autopista tiene otro trazo, y ese trazo afecta ya las casas, lugares donde ellos todavía tienen sus ceremonias como pueblo indígena otomí”. En la justificación del proyecto (*Considerando* n^o2), el decreto explica:

“Que por la ubicación geográfica de la zona metropolitana del Valle de Toluca y de la Ciudad de México, se considera que los terrenos materia del procedimiento expropiatorio constituyen paso obligado de los flujos vehiculares entre la capital del país y la Ciudad de Toluca, así como para conectar ambas áreas metropolitanas; por lo que resulta un factor determinante para el desarrollo económico y social para el Estado de México, y para la consolidación, ampliación y modernización de la red de autopistas de altas especificaciones que haga más segura, económica y confortable la interconexión de polos de desarrollo industrial, turístico, comercial y, en general, del transporte de bienes y personas. Esta obra enlaza directamente con el Aeropuerto Internacional de Toluca a toda la zona norte y noroeste de la zona metropolitana de la Ciudad de México, lo que significa una enorme aportación al desarrollo socioeconómico de toda la región centro del país”.

Aunque el decreto habla de la utilidad económica y de la indemnización económica a los afectados que acrediten ser poseedores de los terrenos, en ninguna parte menciona algo relacionado con el impacto ambiental en el bosque. Ni sobre el manejo del agua. De hecho, en el decreto, el bosque no existe como tal. Solo terrenos de agostadero (para pastoreo de ganado).

Ya Raymundo Espinoza Hernández, abogado de la Asamblea Nacional de Afectados Ambientales, había enumerado una serie de contradicciones, incluso legales dentro del propio decreto. Entre otras, respecto a la consulta, afirma:

- 1.- No fue previa, ya que se hizo con posterioridad a la notificación del proceso expropiatorio;
- 2.- No fue libre, dado que no se puede actuar en libertad cuando se tiene una notificación de procedimiento expropiatorio encima, la cual pone en cuestión la vida comunitaria y la sobrevivencia individual, y menos aún si, como también se desprende del Decreto, la zona expropiada ya estaba ocupada por el SAASCAEM con el respaldo de la fuerza pública;
- 3.- No fue informada, puesto que los comuneros inconformes no fueron debidamente notificados ni informados sobre los detalles del Decreto expropiatorio, su procedimiento y sus efectos (ni siquiera han sido debidamente informados del proyecto carretero por parte de las autoridades, quienes todo el tiempo han manipulado la información y han actuado con opacidad);

4.- No fue de buena fe, ya que subsisten recursos y juicios en trámite, además de que el territorio fue ocupado previamente y se han documentado las agresiones por parte de las autoridades y la empresa, finalmente;

5.- Tampoco fue una consulta culturalmente accesible, pues se llevó a cabo según procedimientos ajenos a los propios de la comunidad, sobre los cuales, sobra decir, tampoco fue consultada.

En el campamento llegan en apoyo estudiantes y pobladores de San Pedro Atlapulco. Llevan alimentos como apoyo a la lucha de Xochicuautla. Tras un intercambio de saludos y palabras, se comparten alimentos: habas, nopales, tortillas y frijoles. Saben que no será sencillo vencer un proyecto de esta magnitud.

Al menos por hoy, ni policías ni maquinaria son visibles, pues ayer llegaron visitantes de la Comisión Nacional de Derechos Humanos. Los indígenas otomís, sin embargo, se mantienen alerta.