

Colectivo Ratarey, “Xochicuatla: el desierto de cuota sigue creciendo”, *SubVersiones*, México, 15 de marzo de 2016.

Consultado en:

https://subversiones.org/archivos/121983?utm_source=feedburner&utm_medium=email&utm_campaign=Feed%3A%20SubVersionesAAC%20%28SubVersiones%20AAC%29

Fecha de consulta: 18/08/2017.

Ya van casi diez años desde que el megaproyecto de la autopista Toluca-Naucalpan irrumpió en el territorio y en las vidas de la comunidad ñhatō de San Francisco Xochicuatla. Diez años de lucha constante. Diez años de trabajo comunitario, organización, amparos, enfrentamientos y defensa de la tierra. Diez años en los que el gobierno ha hecho todo en su poder para seguir talando el bosque otomí y hacer de éste un desierto de cuota.

El bosque otomí es el último reducto no urbanizado entre la Ciudad de México y Toluca. Un último pulmón sitiado entre dos gigantescas manchas urbanas. Aunque el aire de Xochicuatla ya se siente contaminado, dentro del bosque aún se respira limpiamente. Una buena parte de la población todavía vive de la tierra y visita los lugares sagrados en las montañas, recorriendo los antiguos caminos de peregrinación. Quienes defienden su tierra, se les escucha hablar aún de costumbres que en su infancia aprendían de sus abuelos y abuelas. Como por ejemplo, formar un círculo de flores recogidas por los niños sobre el suelo, y hacer de ellas un fuego que dure hasta un día entero, o también bromear a castigar a los árboles cuando no dieran frutos convirtiendo el gesto en juego.

Esos antiguos gestos, aunque muchos de ellos estén perdidos en el pasado, atraviesan hoy nuestro presente bajo la forma de un NO resolutivo contra un mundo enfrascado en sus infraestructuras. El juego, el gesto, la costumbre y el NO de la lucha contra la carretera, van entretejidos en los mitos genuinos que se reviven para proteger el bosque. Y de ese modo la memoria y la escucha se vuelven herramientas necesarias para fortalecer y continuar la lucha, simultáneamente que para entenderla. Existe entre algunos habitantes de la zona sitiada por las dos grandes metrópolis un tejido de continuidad, dónde la lucha es una alegría también, una forma de compartir juntos un sentimiento de vinculación hacia el territorio, y que se

refleja en la constante atención colectiva al entorno que permite combatir. Porque se trata precisamente de *respirar* juntos.



Fotografía: Cristian Leyva

La lucha se agudizó el 9 de julio del 2015 con el decreto de expropiación presidencial que anuló las tierras comunales y le dio libre paso al proyecto de la empresa AUTOVAN (Autopistas de Vanguardia), subsidiaria del Grupo Higa. La avaricia de los inversionistas y del gobierno del Estado de México ha jugado a legalizar el despojo y la violación al derecho de autodeterminación de los pueblos indígenas. Fue entonces cuando la comunidad levantó un campamento en uno de los terrenos invadidos por las máquinas, campamento por el que pasan diversas personas de distintas geografías que acuden a escuchar y ayudar para detener el proyecto. Además, en el ámbito legal, la comunidad, a través de una estrategia jurídica de CAUSA y la Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de los Derechos Humanos (CMDPDH) lograron una resolución favorable en un juicio de amparo que suspende definitivamente los trabajos de construcción de la autopista, fallo que no ha sido hasta ahora respetado por las autoridades correspondientes ni por las empresas constructoras.

Las máquinas avanzan y la comunidad las detiene, pero hay lugares en los que las máquinas no han dejado de cortar los cerros y destruir las venas de agua que bajan de ellos. Éstas no

sólo llevan agua a la comunidad sino que además se incorporan al sistema Cutzamala. El Llano de los Negros, Buenavista y La Mojinera son las tres zonas dentro de las tierras comunales de Xochicuautla en las que la maquinaria insistió en seguir avanzando. El despojo epistémico no ha cesado. Los caminos de peregrinación del bosque otomí –protegidos por un amparo legal– que ascienden desde distintos pueblos hacia los cerros sagrados, fueron afectados por el paso de las máquinas. La situación está tal vez en su momento más dramático. Los manantiales se secan, los terrenos de cultivo se vieron invadidos y la comunidad se encuentra dividida entre quienes defienden su tierra y aquellos que se han dejado seducir por las falsas promesas de desarrollo, progreso y algún fajo de billetes.

II

Según datos oficiales, la autopista Toluca-Naucalpan tendría 39 kilómetros de longitud, contaría con 4 carriles (2 de ida y 2 de vuelta, la carretera tipo A4), recibiría un flujo de 30,000 vehículos al día y una inversión de 5,100 millones de pesos. Esta «autopista de altas especificaciones» pretende funcionar como un detonador de desarrollo en la zona. Además, está clasificada como «autopista verde» por los supuestos beneficios ambientales que traerá a la región. Es aquí donde puede verse cada vez más hacia dónde perfila la noción de medio ambiente toda vez que forma parte de la implementación de infraestructuras y el gobierno del territorio. Queda claro que el supuesto desarrollo sólo haría que la comunidad de Xochicuautla tuviese que empezar a vivir de la carretera, trabajar en ella, comprar alrededor de ella. La carretera volcaría toda la cotidianidad, así como los medios de subsistencia de la comunidad. «Quieren imponernos un caciquismo modernizado. A algunos ya les han dicho que podrían trabajar en el mismo proyecto de la carretera, quieren hacernos pagar impuestos y que compremos en grandes tiendas», dice uno de los habitantes de la comunidad.

A pesar de que la SEMARNAT publicó un documento en el 2010 que niega que la carretera pudiera ocasionar daños ambientales, hay información que indica lo contrario: se sabe que en los cerros por donde pretende pasar la autopista hay ríos subterráneos que abastecen de agua a las comunidades cercanas, a sus siembras y al sistema Cutzamala que provee agua a la cuenca de México y el Valle de Toluca. El trazo de la carretera es perpendicular al del paso del agua, el cual está rodeado por rocas ígneas que forman una barrera para que el agua no

se desvíe. El decreto de la SEMARNAT indica dos criterios que condicionan los proyectos de infraestructura con el fin de evitar graves daños ambientales: la prohibición de dinamitar y la de construir a menos de diez o quince metros «a nivel vertical» de este tipo de suelo, pues esto provocaría grandes grietas y fracturas desviando el paso del agua y afectando su destino. Sin embargo, en el mismo documento se agrega que la carretera se construirá con unos seis metros de lejanía del paso del agua, poniendo como excusa que los números son un tanto especulativos y que una obra civil como la carretera no afectaría mucho al paso del agua. La carretera no sólo interrumpiría el paso del escurrimiento del agua, sino que incluso ya hay casas dañadas por los cambios del curso del agua. Consulta el mapa de Geocomunes en este enlace: <http://132.248.14.102/maps/339>



Fotografía: Cristian Leyva

III

El «caprichoso» proyecto de la autopista no ha dejado de bombardear mediáticamente a la población mexiquense. La navidad pasada había anuncios pagados por el gobierno del Estado en los que aparecía una familia feliz pidiendo un deseo de año nuevo: que se acabara de construir la autopista. Asimismo, en los caminos cercanos se colocaron grandes letreros anunciando que «el gobierno del Estado trabaja para ti construyendo la autopista Toluca-Nauclpan», obliterando así la lucha y las consecuencias ambientales que no pueden ser

separadas de dicho proyecto. El derecho a la consulta de Xochicuatla como pueblo indígena ha sufrido todo tipo de irregularidades. Desde el principio se hizo un mal registro de los comuneros que pertenecen a la comunidad, buscando representar sólo a aquellos que aceptaran el proyecto de la carretera a cambio de sobornos. A partir de falsas asambleas con comuneros vendidos, «vende pueblos», el gobierno ha dado por satisfecho el proceso de la consulta. En 2010, dos habitantes de Xochicuatla intentaron exigir su derecho a consulta, pero no se le dio seguimiento a la demanda por la completa incapacidad del gobierno para comunicar los trámites burocráticos absurdos que se debían realizar como requisito. Entre estos trámites se incluía la exigencia de doble filo de entregar sus nombres y direcciones para demostrar que de hecho eran habitantes de Xochicuatla.

Otra de las sucias técnicas del gobierno fue nombrar a un «Jefe Supremo Indígena» de la comunidad que supuestamente representaría a los habitantes de Xochicuatla. Pero esto no fue sólo un teatro para aparentar el reconocimiento de los usos y costumbres de la comunidad. Esta turbia figura es un títere del Estado, pues sólo de él recibe algún tipo de legitimación. La comunidad en resistencia de Xochicuatla no reconoce al Jefe Supremo, quien, además de alimentar la sed de folclor del municipio de Lerma, firmó el decreto presidencial para la expropiación de tierras. Como respuesta, en el 2013 la comunidad eligió en asamblea a un Consejo Supremo en un ejercicio real de su capacidad de organización.



Fotografía: Cristian Leyva

El pasado 5 de febrero, de acuerdo con la SAASCAEM, Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares, se realizaría una «reunión con los representantes de San Francisco Xochicuatla para tratar de asuntos relacionados con la autopista Toluca-Naucahpan». ¿Se trataba de una reunión pública? ¿Quién se reuniría con ellos? ¿Serían representantes de la misma SAASCAEM o de la empresa que intenta impulsar el proyecto carretero? Nada de eso. En cambio, el evento público que se realizó ese día consistió en un encuentro con tintes de espectáculo grotesco, una simulación folclorista donde se reunieron los «Jefes Supremos» espurios de distintas comunidades con el recién electo presidente municipal de Lerma, Jaime Cervantes. Un acto que consistió en entregar despensas a quienes apoyaban al alcalde y, por lo tanto, al proyecto de la autopista. ¿En qué momento fue la discusión sobre el proyecto? Una vez más el teatro de los políticos quiere burlar los derechos de la comunidad a autodeterminarse y a rehusar el robo de sus tierras. El evento mismo se realizó en un espacio dedicado a recrear actividades supuestamente indígenas, cuando en realidad es la fachada de un negocio de temazcales y artesanías locales. Contra este evento, contra las expectativas del edil y su gabinete, la lucha organizada del pueblo de Xochicuatla se presentó con consignas y un breve discurso contra la carretera. En el discurso se remarcaba, contra el folclorismo de ese espectáculo, que «no por no estar vestido de indígena uno no es indígena, eso se lleva en el corazón y con el corazón se defiende la Madre Tierra».