

Ecología política del sufrimiento hídrico

El caso del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua

Political ecology of water suffering

The case of the Felipe Angeles International Airport and the Front of Original Peoples for the Defense of Water

Óscar A. Castillo Oropeza / Jorge A. Hernández Gamboa

Este artículo analiza la relación entre megaproyectos, sufrimiento hídrico y acción política, a partir del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua (FPODA). Se explican las relaciones de poder político-económicas en la construcción de esta macroobra y porqué representa una amenaza para el manto acuífero Cuautitlán-Pachuca y los pozos comunitarios de abastecimiento de agua de los pueblos originarios cercanos. Se analizan las experiencias de sufrimiento hídrico de los sujetos, cómo surge el FPODA, sus acciones y discursos. Para ello, se usan documentos y datos oficiales, notas periodísticas, Sistemas de Información Geográfica y algunos testimonios, con la intención de enriquecer el campo de la ecología política del agua en México.

Palabras clave: ecología política, sufrimiento hídrico, megaproyectos, Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua.

This article analyzes the relationship between megaprojects, water suffering and political action, from the Felipe Angeles International Airport and the Front of Original Peoples for the Defense of Water (FPODA). Are explained the political-economic power relations in the construction of this macro-work and how it is a threat to the Cuautitlan-Pachuca aquifer and the community water supply wells of the nearby indigenous peoples. Are analyzed the subjects' experiences of water suffering, how the FPODA arises, their actions and discourses. For this, official documents and data, journalistic notes, Geographic Information Systems and some testimonies are used, with the intention of enriching the field of political water ecology in Mexico.

Key words: political ecology, water suffering, megaprojects, Felipe Angeles International Airport, Native Peoples Front for the Defense of Water.

Fecha de recepción: 12 de junio de 2020

Fecha de dictamen: 3 de julio de 2020

Fecha de aprobación: 24 de julio de 2020

INTRODUCCIÓN

El vínculo entre el capitalismo en su fase neoliberal, la participación del Estado como facilitador del capital y la transformación de los territorios y las naturalezas, está ampliamente discutido (Harvey, 1996; Smith, 1984). Sin embargo, el debate sigue vigente dado que las acciones humanas aún intervienen el ciclo natural de los ecosistemas, y las poblaciones más pobres, tanto del Norte como del Sur global, sufren las desigualdades y consecuencias socioambientales inmediatas, desastres por sismos, inundaciones o sequías, contaminación debido a la exposición de desechos tóxicos o el ruido en las metrópolis, escasez de alimentos, agua.

Las relaciones de poder político-económicas se territorializan en diversos megaproyectos público-privados de infraestructura, centros de desarrollo turístico, parques eólicos, proyectos mineros, presas para la generación de energía eléctrica, aeropuertos, refinerías, etcétera. Según Domínguez y Corona (2015), en América Latina estas grandes obras son una parte medular del proyecto de desarrollo de los Estados nacionales y, por lo tanto, de la implementación de políticas públicas para impulsar el crecimiento económico y la inversión privada, en aras de alcanzar una mejor posición en la competencia económica mundial.

Los megaproyectos se efectúan predominantemente desde una racionalidad objetiva de costo-beneficio, son instrumentos de legitimación política más que de utilidad pública. Su diseño, negociación y realización surgen de decisiones verticales, poco horizontales e incluyentes, porque prevalece el supuesto de que sólo pueden intervenir los expertos (clase política, algunos científicos, hombres de negocios, etcétera) (Domínguez, 2011a).

Las consecuencias de los megaproyectos son múltiples a todas las escalas, desde el cambio de uso de suelo, la alteración de las dinámicas políticas, económicas y las prácticas socioculturales en algún lugar (Domínguez, 2011b; Domínguez y Corona, 2015), hasta la emergencia de diversos sujetos sociopolíticos (movimientos, frentes, organizaciones, colectivos, etcétera) con acciones y discursos propios que cuestionan sus fundamentos y posibles beneficios para la sociedad en general.

Los megaproyectos provocan la pérdida de los bienes comunes materiales e inmateriales de los pueblos originarios, los cuales han establecido otras relaciones con el territorio y la naturaleza por generaciones, que son fundamentales para su propia existencia desde otro tipo de racionalidades más allá del costo-beneficio (Azamar y Rodríguez, 2020).

Ahora bien, en México y el resto del continente americano existe una amplia literatura sobre la instauración de los megaproyectos, el conflicto y diversas formas de acción política. Desde diferentes enfoques, analizan el despojo de tierras a campesinos

e indígenas para el desarrollo de proyectos turísticos, los conflictos socioambientales por la actividad minera, las consecuencias territoriales, políticas y sociales de la construcción de plantas termoeléctricas y las resistencias comunitarias por la privatización de los servicios públicos (agua o saneamiento), entre otros (Azamar y Rodríguez, 2020; Garybay *et al.*, 2014; Porto-Gonçalves y Hocsman, 2016).

Asimismo, resaltan aquellos trabajos que, desde una perspectiva de ecología política, analizan específicamente la imposición de megaproyectos hídricos (presas, acueductos, etcétera) y el surgimiento de grupos que rechazan esas acciones y alzan la voz ante la expropiación, el manejo o contaminación de sus aguas (Merlinsky, 2017; Pacheco, 2017; Romero *et al.*, 2009; Romero y Sasso, 2014). A los que este texto pretende sumarse.

En este artículo se reflexiona sobre cómo la construcción del megaproyecto Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ubicado en la Base Aérea Militar de Santa Lucía (BAMSL) en la Zona Norte del Valle de México (ZNVN), está provocando sufrimiento hídrico que, en lo político, se traduce en la formación del Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua (FPODA).

Para ello, construimos una estrategia metodológica para analizar las relaciones de poder político-económicas que influyen en la construcción de ésta macroobra y, en concreto, cómo podría ahondar la sobreexplotación del manto acuífero Cuautitlán-Pachuca sobre el que se erige, así como la de los pozos de abastecimiento de agua locales-comunitarios ubicados en algunos de los pueblos cercanos que colindan con la BAMSL en el municipio de Tecámac. En esta parte hicimos uso de varias herramientas, revisión de literatura especializada sobre el tema, documentos y datos oficiales, y Sistemas de Información Geográfica.

De igual manera, desde la perspectiva de los sujetos sociales afectados se analiza cómo se percibe y experimenta el sufrimiento hídrico y, en consecuencia, cómo surge el FPODA, qué reclaman, qué acciones políticas y discursos construyen. Para alcanzar dicho objetivo, realizamos observaciones de campo, revisión de notas de periódico y entrevistas semiestructuradas a informantes clave con la intención de recuperar sus testimonios al respecto.

ECOLOGÍA POLÍTICA DEL SUFRIMIENTO HÍDRICO

La ecología política es un campo inter y multidisciplinario; desde esta perspectiva se intenta desnaturalizar la relación sociedad-hombre-naturaleza y problematizarla políticamente. Es decir, las relaciones entre los seres humanos y la naturaleza se tejen en relaciones de poder (Leff, 2006), que se manifiestan en la producción del territorio

y en la mutación de los bienes comunes que lo componen (agua, aire, suelo, bosques, etcétera).

La ecología política “[...] puede entenderse como una suerte de paraguas bajo el cual conviven varias tradiciones y líneas de investigación política y ecológica que comparten ciertas preocupaciones ético-políticas e intelectuales” (Bebbington, 2007:26). Por lo que es un área del conocimiento que tiene principal interés por analizar a fondo las causas de los cambios socioambientales, a partir de la influencia de las relaciones de poder político-económicas. La ecología política sirve para problematizar el papel que desempeña el Estado y el capital en el control del territorio y de la naturaleza a todas escalas.

En América Latina, y particularmente en México, el desarrollo de la ecología política en las últimas tres décadas se ha concentrado en la problematización de los conflictos por el manejo o explotación de los recursos naturales (agua, suelo, etcétera), la invasión y destrucción de las áreas naturales protegidas, los movimientos socioambientales, la explotación y contaminación de la actividad minera, entre muchos otros (Alimonda, 2002, 2006, 2010; Blaikie y Brookfield, 1987; Castillo, 2019; Escobar, 1999; Leff, 2006; Toledo, 1996), además hay un interés particular por el estudio de zonas rurales-indígenas.

En ese contexto surge un subcampo de la ecología política que es la ecología política del agua desde donde se estudian, de manera general, “[...] los cambios en el modelo de apropiación y gestión del agua que benefician a actores privados nacionales y transnacionales y conllevan nuevas formas de colonización del territorio, resistencia social y conflicto” (Ávila, 2016:19). Así, se entiende que el agua es “una cuestión en disputa, [por lo que es] una cuestión política” (Turton, 2002:13).

Según algunos autores (Merlinsky, Martín y Tobías, 2020), en la ecología política del agua que se desarrolla en América Latina, las agendas de investigación constantemente se rearticulan y generan nuevas discusiones. De ese modo, consideran que hay tres ejes que logran agrupar esos debates: los conflictos en torno al agua, las formas de gobierno del agua, los extractivismos y el despojo del agua.

En México, se problematizan temas que de alguna manera están relacionados con esa tipología: el ciclo hidrosocial en las metrópolis de México, desastres por inundación, megaproyectos y conflictos por el agua, intermediarios políticos y clientelismo hídrico (Azamar, 2020; Castillo y De Alba, 2017; Delgado, 2015; De Alba y Hernández, 2014; Pacheco, 2017), básicamente. El análisis que aquí se propone implica discutir otros aspectos no explorados desde la ecología política del agua, la relación entre megaproyectos, sufrimiento hídrico y acción política.

El sufrimiento hídrico es una variante de sufrimiento ambiental y social (Auyero y Swistun, 2008; Kleinman *et al.*, 1997) que se refiere a las formas como los sujetos experimentan la incertidumbre en relación con la explotación de los mantos acuíferos

y sus pozos comunitarios de agua, debido a la construcción de megaproyectos como el nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

En ese sentido, el sufrimiento hídrico es un efecto del lugar (Bourdieu, 1999), es algo compartido socialmente, no es negado o escondido por los habitantes afectados de los pueblos originarios aledaños al aeropuerto, sino que adquiere sentido a partir de la formación de acciones políticas concretas como es el Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua.

Este tipo de sufrimiento no se reduce a las dimensiones político-socioeconómicas de la escasez hídrica y las percepciones de los sujetos sobre las dificultades físicas, económicas y sociales para acceder al agua en la vida cotidiana, mucho menos a los problemas técnico-políticos que enfrentan para conseguir el líquido, al padecimiento de ciertas enfermedades por su exposición a aguas contaminadas o las emociones que provoca la crisis hídrica en determinados espacios (Ennis-Mcmillan, 2001; Sultana, 2011).

El sufrimiento hídrico es resultado de cómo las relaciones de poder político-económicas transforman el territorio, determinan el (des)orden y el futuro incierto del agua de las poblaciones menos favorecidas en dicho proceso (Das, 1995; Kleinman *et al.*, 1997). De forma paralela, se trata también de cómo los sujetos perciben y viven una condición desigual y diferenciada frente al despojo de su recurso hídrico, que estimula o no, acciones políticas multidimensionales, ante la falta de reconocimiento (Honneth, 1997; 2011), de participación activa por parte del Estado y las empresas privadas en el manejo, control y destino de sus fuentes de abastecimiento de agua local en el corto, mediano y largo plazo.

De tal manera que cuando los sujetos padecen la incertidumbre hídrica a causa de estos megaproyectos, entendidos aquí como socionaturalezas construidas (Swyngedouw, 2006), canalizan su sufrimiento y, dado sea el caso, demandan al Estado respuestas concretas. Se organizan colectivamente, toman las calles y cuestionan el actuar de las instituciones, que fracturan su relación construida socioculturalmente por generaciones como pueblos con el territorio y el agua.

EL MEGAPROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES Y SU IMPACTO HÍDRICO

En México, en el 2015, durante el periodo de gobierno de Enrique Peña Nieto (2012-2018), se empezó la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAIM) con una inversión de 85 mil millones de pesos en los terrenos de lo que fuera el Lago de Texcoco, uno de los cinco lagos que componían la antigua zona

lacustre del Valle de México (Castillo y De Alba, 2017). Pero no se logró finalizar e inaugurar este proyecto.

Desde el inicio del actual gobierno de Andrés Manuel López Obrador (AMLO), se cuestionó su viabilidad técnica, social y económica por diferentes razones: *a*) en la manifestación de impacto ambiental no se hizo un análisis de los impactos acumulativos de las construcciones del aeropuerto sobre los cuerpos agua, por ejemplo el Lago Nabor Carrillo; *b*) el nuevo aeropuerto generaría un crecimiento urbano acelerado y sobrepoblación en una zona con desabasto de agua; *c*) en el proyecto no se consideró la infraestructura para servicios básicos como el abastecimiento de agua, alcantarillado y electricidad, así como espacios para la convivencia social cotidiana; y *d*) la decisión de construir el NAICM se tomó sin los estudios técnicos que requiere un proyecto de esa magnitud (SCT, 2019).

A partir de estos cuestionamientos, se propuso edificar el aeropuerto en la BAMSL, con la promesa de reducir costos económicos y sociales, y de que entraría en funciones en menos tiempo. Para definir el lugar donde estaría el nuevo aeropuerto, se realizó una consulta ciudadana del 25 al 28 de octubre de 2018, en 537 municipios de las 32 entidades federativas (*Capital*, 2018).

La consulta consistía en elegir entre dos opciones: *a*) reacondicionar el actual aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca, y construir dos pistas en la BAMSL; y *b*) continuar con la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En total participaron 1 067 859 personas; 310 463 participantes se inclinaron por la opción de Texcoco; en contraste, 747 mil favorecieron la opción de la BAMSL (*Excélsior*, 2018).

Posterior a los resultados de la consulta pública, el 17 de octubre de 2019 el presidente AMLO en una ceremonia realizada en la BAMSL, inauguró la construcción del “Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles”, el cual colinda al norponiente con el municipio de Tecámac y Zumpango en el Estado de México.

La Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), mediante la empresa Aifa S.A. de C.V., es la encargada de construir la infraestructura básica (pistas, calles de rodaje y terminales) del aeropuerto, mientras que la infraestructura adicional (estacionamientos, terminales de carga y combustible, vías externas de comunicación y acceso, etcétera) será concesionada y construida por empresas privadas (De la Rosa, 2019; Rodríguez, 2020).

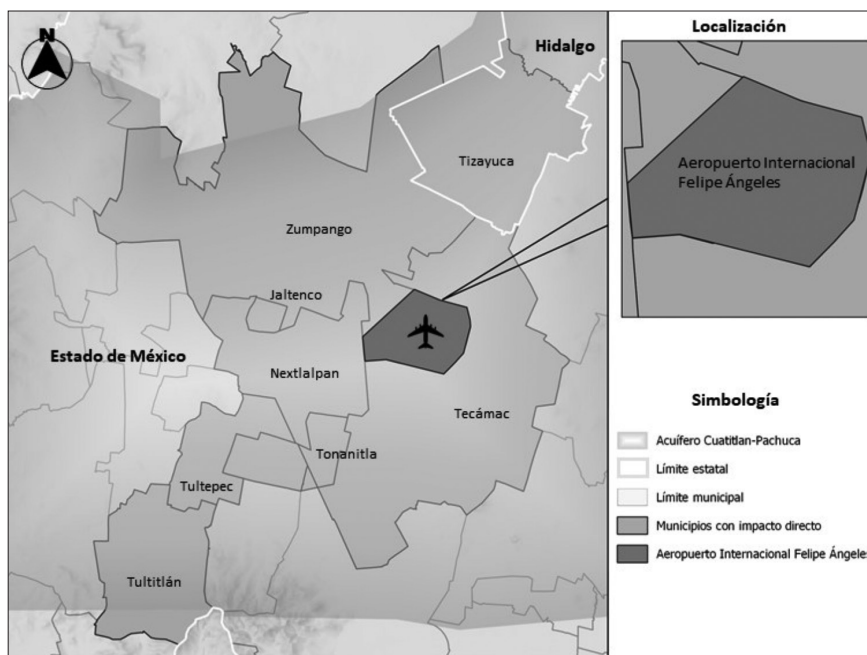
El capital privado trasnacional que conectará al aeropuerto con otros lugares del país lo conforman las empresas: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), Omega, Egis Road Operation, Aleatica y Promotora y Operadora de Infraestructura (Pinfra), que desde el gobierno anterior son las principales beneficiadas por la construcción o reparación de importantes vías de comunicación y transporte, federales y estatales,

como la Autopista México-Pachuca, El Tren Suburbano, la Autopista Ecatepec-Naucalpan, entre otras (Villanueva, 2020; Pan-Americana, 2020).

Según fuentes oficiales, a siete meses de haber iniciado las obras se tiene un avance del 18.1%, se calcula que se han generado un total de 24 mil nuevos empleos, con un gasto de 5 mil millones de pesos (*Diario de México*, 2020).

Desde que empezó la edificación del nuevo aeropuerto, ha sido cuestionado por sus impactos urbanos y ambientales en la región donde se ubica. La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), publicada el 22 de julio de 2019 por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), estima que los principales impactos negativos significativos son las emisiones contaminantes a la atmósfera y el uso desmedido del acuífero Cuautitlán-Pachuca, el principal cuerpo de agua que abastece del líquido a los municipios contiguos, principalmente de los estados de México e Hidalgo (Mapa 1).

MAPA 1
*Localización del acuífero Cuautitlán-Pachuca
y municipios con impacto directo del Aeropuerto*



Fuente: elaborado a partir del Sistema de Información Geográfica de Acuíferos y Cuencas (Sigacua) de Conagua (2018) y Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México (2020).

En concreto, en la MIA el aeropuerto se considera “como un impacto adverso para los usos que se le podría dar a ese caudal durante la vida útil del proyecto, poniendo en riesgo el sobreexplotado acuífero para dotar de agua a la población circundante” (Semarnat, 2019:83). Se establece como medida de mitigación, construir “una planta de tratamiento biológico y del volumen total (6 000 m³/día) requerido, 75% (4 500 m³) podría ser aprovechado del tratamiento para ser utilizada en el riego de áreas verdes y sanitarios, por lo que probablemente disminuya el impacto hacia el manto acuífero” (Semarnat, 2019:83).

Asimismo, para lograr la recarga del acuífero, se consideran áreas libres para la captación de aguas pluviales que llegarían directamente a los mantos acuíferos.

Recientemente, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) publicó el “Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México: con énfasis en el proyecto aeroportuario de Santa Lucía” (PTO-ZNVM), en el cual se asegura que el aeropuerto impulsará el crecimiento regional en beneficio de la población. El programa, en acuerdo con el gobierno federal, los gobiernos estatales, los gobiernos municipales y el sector privado, tiene la finalidad de promover una mejor ocupación del territorio y orientar los procesos de planeación, coordinación y gestión territorial de dicha macroobra.

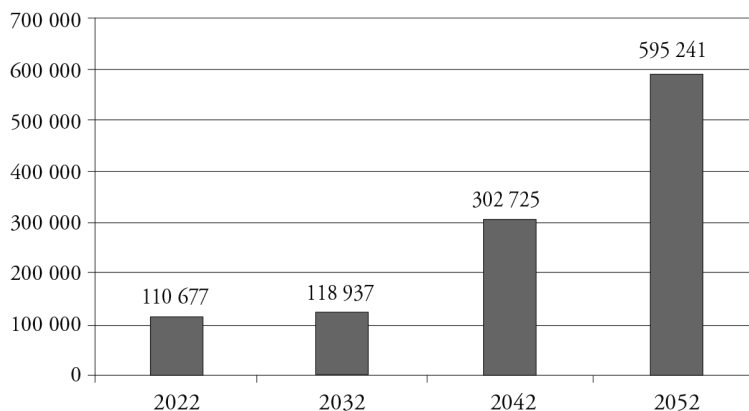
En el documento se explica que la operación del nuevo aeropuerto incrementará la población en la ZNVM, polígono conformado por siete municipios del Estado de México (Jaltenco, Nextlalpan, Tecámac, Tonanitla, Tultepec, Tultitlán y Zumpango) y un municipio de Hidalgo (Tizayuca). Para el 2022, al inicio de sus funciones, se calcula que habrá un total de 110 667 nuevos habitantes, para el 2032 la población adicional será de 118 937, en el 2042 aumentará considerablemente a 302 275 habitantes, y para el 2052 habrá 595 241 nuevos habitantes en esa región (Gráfica 1).

Por ello, resulta esencial garantizar la disponibilidad de agua, tanto para la construcción y funcionamiento del aeropuerto, como para satisfacer la demanda del líquido para los nuevos pobladores que se asienten en las zonas aledañas. Se prevé solventar el abastecimiento por medio de otras dos fuentes naturales más lejanas, el Acuífero Actopan-Santiago de Anaya, localizado a 92 km de distancia en Hidalgo, y el río Tecolutla-Necaxa, situado a 165 km, en los estados de Puebla y Veracruz (Cuadro 1).

Todo indica que el nuevo aeropuerto y el abrupto poblamiento proyectado por la Sedatu en los próximos años, tendrán un alto impacto hídrico a escala regional, con grandes costos a nivel local en todos los aspectos, económico, cultural, político, energético y, en particular, socioambiental, sobre todo para la población que habita actualmente en los municipios periurbanos colindantes.

En ese sentido, encontramos que el megaproyecto del aeropuerto en Santa Lucía es resultado de la convergencia de determinadas relaciones político-económicas entre

GRÁFICA 1
Población adicional en la Zona Norte del Valle de México



Fuente: Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México (2020).

CUADRO 1
Nuevas propuestas de abastecimiento de agua para el aeropuerto

Propuesta	Descripción del proyecto	Disponibilidad	Distancia (km)
1. Acuífero Cuautitlán-Pachuca	Transmisión de derechos Acueducto	-10 489.10 l/s (déficit)	10
2. Acuífero Valle de Mezquital	Acueducto	745.10 l/s	45
3. Acuífero Actopan-Santiago de Anaya	Acueducto	2 094.7 l/s	92
4. Agua superficial proveniente del proyecto Tecolutla-Necaxa	Acueducto	5 037 l/s	165

Fuente: Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México (2020).

diversos actores estatales y privados, que están incidiendo de manera directa en la modificación del territorio y en el usufructo de las fuentes hídricas locales, de las cuales depende la población de algunos pueblos originarios de los municipios de Tecámac y Zumpango.

Se cree que el aeropuerto fortalecerá las economías locales, incrementará el nivel de desarrollo y el bienestar social en estos lugares. Pero, hasta el momento, sólo ha acrecentado la sobrecarga hídrica en el territorio y el descontento social entre los habitantes de los pueblos aledaños, que defienden el agua de sus pozos comunitarios.

Estos sujetos experimentan una condición de sufrimiento hídrico que refleja un estado de incertidumbre, de confusión frente al futuro abastecimiento del recurso hídrico para sus familias y sus pueblos. Ante esta situación decidieron hacer frente a dicha acción ingente por parte del Estado y las empresas privadas, por medio de la conformación del Frente de Pueblos Originarios en Defensa del Agua (FPODA).¹ Discutámoslo a continuación.

EL FRENTE DE PUEBLOS ORIGINARIOS EN DEFENSA DEL AGUA

El Frente de Pueblos Originarios en Defensa del Agua (FPODA) es el principal movimiento opositor al megaproyecto del aeropuerto, está integrado por los pueblos originarios y organizaciones civiles de los municipios de Tecámac y Zumpango. Su postura de rechazo se intensificó en noviembre de 2018, entre otras cosas, a causa de la poca transparencia en el proceso de la consulta ciudadana que se aplicó y los resultados presentados. El movimiento denunció que el instrumento sólo se empleó en la comunidad de Xaltocan, sin tomar en cuenta la opinión de los doce pueblos originarios de Tecámac, cinco de Zumpango y tres de Nextlalpan (Camacho, 2019).

No es lo mismo una consulta ciudadana, como la que acaban de realizar en todo el país, a la obligación que tienen las autoridades de obtener el consentimiento de los pueblos originarios, cada vez que se prevean medidas legislativas y administrativas susceptibles de afectarnos directamente (García, 2018:2).

¹ Al comienzo de las obras en el aeropuerto, también se manifestaron otras comunidades locales y organizaciones civiles del Valle del Mezquital en Hidalgo, por la noticia de que probablemente los dejarían sin agua (Mejía, 2020).

En seguida los habitantes se organizaron para discutir sobre las múltiples consecuencias al respecto:

Una vez aprobada la construcción del aeropuerto, al siguiente sábado tuvimos la primera reunión, hablábamos de todos los problemas que iba a representar el aeropuerto: principalmente la falta de agua, pero también otros como la delincuencia, basura, etcétera. A la reunión no supimos cómo, pero llegaron gente de Morena del municipio y al final se acercaron, y nos dijeron, tienen razón, pero no tienen de otra, el aeropuerto va porque va (entrevista con integrantes del FPODA, 8 de julio de 2019).

Ante la negación del Estado, el movimiento se declaró en contra del aeropuerto, por la sobreexplotación del acuífero Cuautitlán-Pachuca y de sus pozos locales-comunitarios de agua. Así, su objetivo consiste en detener su construcción y denunciar los impactos hídricos que ocasiona.

En principio, algunas de las acciones del FPODA, son la interposición de dos amparos para impedir la obra aeroportuaria y una demanda en la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH). El Frente argumenta que el gobierno federal violó el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, al no consultar con los pueblos aledaños si están de acuerdo o no que se lleve a cabo la construcción del megaproyecto (Salinas, 2019a).

Además de esos recursos “jurídico-legales”, el movimiento realizó protestas en el espacio público. El 2 de octubre de 2019 anunció la realización de tres caravanas para recorrer los pueblos cercanos a la BAMSL con la consigna: “Por el Agua y la Vida no a la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles” (*Sol de Toluca*, 2019).

La primera caravana se realizó el 5 de octubre de 2019 en la plaza cívica de Jardines Ojo de Agua en Tecámac, la segunda fue el 13 de octubre de 2019, recorrieron los pueblos de San Juan Zitlaltepec, San Sebastián y San Lucas Xolox, en Zumpango (Salinas, 2019b), y la tercera fue el 20 de noviembre, que culminó en la explanada municipal de Tecámac. Al término de los recorridos, Ricardo Ovando, integrante del Frente, señalaba que “la construcción de esta obra agudizará la falta de agua en la región, que se encuentra sumida en una crisis hídrica” (Mejía, 2019:1).

El 18 de octubre de 2019, un día después de la inauguración de las obras, en entrevista con un medio de comunicación local, Ricardo Ovando señaló:

Vamos a resistir, si los compañeros de San Salvador Atenco resistieron 16 años y evitaron la construcción de un aeropuerto, nosotros también podemos resistir y evitar que se construya ese monstruo (entrevista con Ricardo Ovando, Paola Rojas, 12 de junio de 2019).

Posteriormente, el 2 de noviembre de 2019 en un comunicado oficial del Frente, los pueblos y organizaciones manifestaban su preocupación por la sobreexplotación del acuífero Cuautitlán-Pachuca:

El que aquí nos ocupa –sobre donde se quiere construir el aeropuerto Felipe Ángeles–, el acuífero Cuautitlán-Pachuca, por ejemplo, tenía en el año 2002 un déficit de poco más de 40 millones de metros cúbicos por año; pero ya para enero de 2018, ese déficit había crecido a poco más de 106 millones de metros cúbicos anuales. Cantidad que serviría para llenar 106 veces el Estadio Azteca; esa es la cantidad de agua que extraemos pero que ya no se vuelve a recargar al manto acuífero (FPODA, 2019:2).

El aeropuerto en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, representa para los pueblos originarios, una vez más, un desafío sociopolítico y la disputa por el control y manejo de sus recursos hídricos. En los municipios de Tecámac y Zumpango existe un proceso de urbanización ingente, a partir de la construcción masiva de fraccionamientos urbanos, consecuencia de la puesta en marcha del proyecto “Ciudades Bicentenario” en el Estado de México.

Los integrantes del Frente recuerdan que, a finales de 2003, la vorágine de viviendas y nuevos habitantes provocó la escasez de agua y las primeras movilizaciones políticas de los pueblos de la región:²

La conciencia y lucha ciudadana, sobre todo en los sistemas comunitarios de agua, creció y logramos entender que la destrucción de zonas de alto valor ambiental en la Cuenca, provocada por la urbanización salvaje, a lo único que nos conduciría es a un infarto hídrico (FPODA, 2019:2).

La expropiación del agua que han experimentado los pueblos originarios de estos dos municipios durante más de una década, se agudiza con la construcción del aeropuerto:

Se ha reconocido a través de Semarnat para llevar a cabo el aeropuerto que, efectivamente, el acuífero local está sobreexplotado y que no se extraerá ni una gota de él para construir y operar ese puerto aéreo, sin embargo ya le echaron el ojo al acuífero vecino del

² Uno de los principales conflictos que se presentó en ese periodo, fue entre el Sistema Comunitario de Agua Potable Tecámac (Saptemac) y Aaron Urbina (presidente municipal de Tecámac 2003-2006). Mateo Martínez (presidente del Sistema) menciona que la guerra comenzó cuando “rechazamos que el ayuntamiento sembrará hasta un millón de viviendas con el control de todos los sistemas de agua” (Santiago, 2016:7).

Valle del Mezquital, pero... ¿ya le preguntaron a nuestros vecinos y compañeros de esa zona si están de acuerdo en que les arrebatan su agua?, ¿ya construyeron acaso el túnel para llevar el agua del Mezquital a Santa Lucía con su respectiva autorización de Manifestación de Impacto Ambiental Regional? (FPODA, 2019:4).

Para el FPODA, su lucha por el agua inicia tiempo antes de entrar en operación el aeropuerto; la zozobra, la incertidumbre y las acciones políticas son, en cierta forma, un indicador del sufrimiento hídrico que experimentan, el cual podría extenderse a otros pueblos.

En este sentido, los integrantes de los Sistemas Comunitarios de Agua Potable (SCAP)³ argumentan que la afectación del acuífero Cuautitlán-Pachuca, ahondaría la incertidumbre hídrica en la que se encuentran. A colación, el presidente del Sistema Comunitario de Agua Potable de Tecámac Centro comenta:

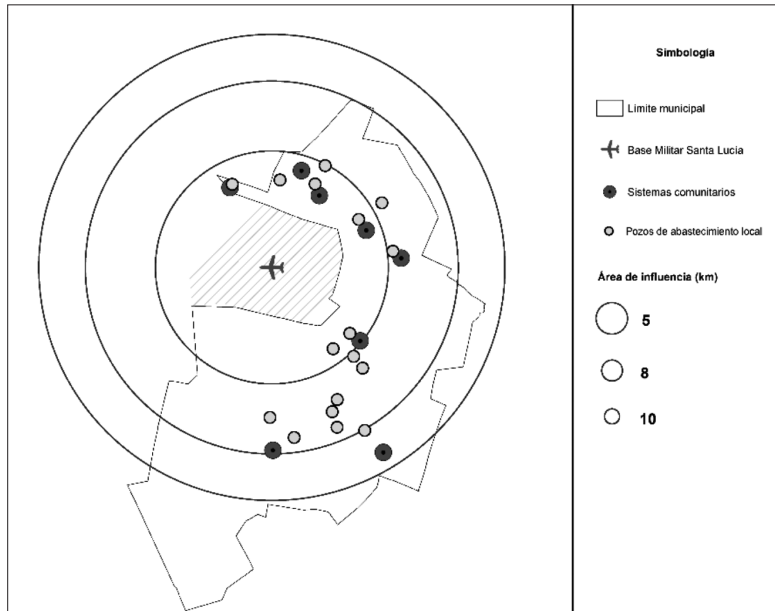
Sí, ahorita con el banderazo de salida y si se logra la construcción habrá más explotación de agua: al aeropuerto actual, diario llegan 38 pipas, con capacidad de 40 mil litros, en la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que presentaron dicen que van a ocupar 6 millones de pipas, pero es falso, serán muchas más, porque el aeropuerto no llega solo; traerá fraccionamientos, hoteles, centros comerciales y todos consumen agua. Con el aeropuerto se van a llevar toda el agua. Ellos (el gobierno federal y local) van a querer municipalizar el agua (Barragán, 2019:3).

Por otra parte, la demanda de agua para hacer el aeropuerto implica la extracción del líquido de los pozos de abastecimiento local. En el Mapa 2 se muestra que el aeropuerto afectará a un total de 17 pozos, los cuales son administrados y controlados por los SCAP. Así, en un radio de 5 km existen siete pozos que serán afectados, a 8 km nueve pozos y a 10 km un pozo. Todos están ubicados cerca de alguno de los ocho Sistemas Comunitarios de Agua Potable presentes en el territorio municipal de Tecámac.

En ese sentido, los habitantes de los pueblos originarios manifiestan su padecimiento ante la explotación de sus fuentes hídricas y la angustia por los escenarios futuros de carencia de agua:

³ Son organizaciones sociales que administran el uso y control del agua, principalmente en los pueblos originarios. En el municipio de Tecámac existen un total de ocho sistemas comunitarios en Zumpango un total de catorce.

MAPA 2
Impacto del aeropuerto en los pozos de abastecimiento local



Fuente: elaborado con datos de la Dirección de Planeación del municipio de Tecámac.

Ahora, con la construcción del aeropuerto, van a contaminar y terminar por sobreexplotar los pozos que hay, vamos a padecer la falta de agua, se va a reducir la dotación de agua de las familias (entrevista con integrantes del FPODA, 8 de julio de 2019).

Se presentarán megacortes de agua como el que se vive en la Ciudad de México, serán una constante en los municipios del Estado de México si se construye el nuevo aeropuerto en Santa Lucía (*Meridiano*, 2020:1).

Nos angustia mucho que estamos a 2 mil 340 metros de altura sobre el nivel del mar y no hay ningún río ni laguna que nos abastezca de agua potable (Barragán, 2019:2).

El sufrimiento hídrico es una condición real y subjetiva de las transformaciones territoriales y socioambientales, generadas de la construcción del aeropuerto en ese lugar. Es la consecuencia no pensada de las acciones del Estado y las empresas privadas, que ponen en peligro el agua de los pueblos originarios.

Los sujetos perciben y experimentan un escenario de incertidumbre por el despojo de su agua. Esta situación establece el caldo de cultivo para la organización colectiva y la acción política, y crean el FPODA. Mientras las instituciones niegan toda posibilidad de participación activa de estos pueblos en relación con el uso, manejo y control de sus pozos comunitarios.

Las instituciones no sólo abandonan a los pueblos originarios, sino que transgreden sus formas de organización comunitaria que han reproducido por generaciones, en relación con el territorio y el agua. Son varias las acciones que han realizado en su defensa, la presentación de amparos y demandas ante diferentes instancias como la Comisión Interamericana de los Derechos Humanos (CIDH), así como el uso de la protesta para denunciar en el espacio público la acción del Estado y las empresas privadas en favor de dicho megaproyecto.

CONCLUSIONES

En este artículo se discute la relación entre megaproyectos, sufrimiento hídrico y acción política, a partir del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua (FPODA). Se da cuenta de las relaciones de poder político-económicas que inciden en la construcción de esta macroobra y de las condiciones de los pueblos originarios frente al despojo de sus fuentes hídricas.

La discusión que se sostiene aquí contribuye a los estudios de ecología política del agua en América Latina y México, pero desde una perspectiva diferente. Se propone el concepto de sufrimiento hídrico como un tipo de sufrimiento ambiental y social, el cual resultó de gran utilidad.

Se encuentra que el megaproyecto del aeropuerto es la amenaza principal de los pueblos originarios en relación con el territorio y el agua. En este sentido, representa una transformación sin precedentes en la región, tanto por la apropiación y uso del territorio, como por la sobreexplotación del agua.

Esta situación alerta y coloca a la población local en un estado de incertidumbre, de angustia por no saber lo que sucederá con la disponibilidad y distribución del agua en el corto, mediano y largo plazo. De ahí que el sufrimiento hídrico que viven los habitantes de los pueblos cercanos al aeropuerto, se traduce en diferentes formas de organización y acción política, de demandas y amparos legales, hasta la protesta.

REFERENCIAS

- Alimonda, H. (comp.) (2006). *Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana*. Buenos Aires: Clacso.
- (coord.) (2002). *Ecología política: naturaleza, sociedad y utopía*. Buenos Aires: Clacso.
- (coord.) (2010). *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. Buenos Aires: Clacso.
- Aquino, Eréndira (2019). “Mujeres marchan contra violencia de género en CDMX; Sheinbaum acusa provocación de un grupo de manifestantes”, *Animal Político*, México, 12 de agosto [<https://www.animalpolitico.com/2019/08/mujeres-protestan-cdmx-violaciones-policias/>].
- Auyero, J. y D. Swistun (2008). *Inflamable. Estudio del sufrimiento ambiental*. Buenos Aires: Paidós.
- Ávila, P. (2016) “Hacia una ecología política del agua en Latinoamérica”, *Revista de Estudios Sociales*, núm. 55, pp. 18-31.
- Azamar Alonso, A. (2020). “La minería en Zacatecas y la disputa por el agua”, en A. Azamar Alonso y C. Rodríguez Wallenius (coords.), *Conflictos sociales por megaproyectos extractivos, de infraestructura y energéticos en la cuarta transformación*. México: Editorial Rosa Luxemburg-Stiftung, oficina regional para México, Centroamérica y el Caribe, pp. 4-10.
- Azamar Alonso, A. y C. Rodríguez Wallenius (coords.) (2020). *Conflictos sociales por megaproyectos extractivos, de infraestructura y energéticos en la cuarta transformación*. México: Editorial Rosa Luxemburg-Stiftung, oficina regional para México, Centroamérica y el Caribe.
- Barragán, Daniela (2019). “Pueblos cercanos a Santa Lucía temen que el Aeropuerto chupe su agua, pero no los escuchan”, *Sin Embargo*, México, 20 de octubre [<https://www.sinembargo.mx/20-10-2019/3663495>].
- Bebbington, Anthony (2007). “Elementos para una ecología política de los movimientos sociales y el desarrollo territorial en zonas mineras”, en Anthony Bebbington (ed.), *Minería, movimientos sociales y respuestas campesinas*. Lima: IEP/CEPES.
- Blaikie, P. y H.C. Brookfield (eds.) (1987). *Land Degradation and Society*. Londres: Methuen.
- Bourdieu, P. (1999). *La miseria del mundo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Camacho Servín, F. (2019). “Comunidades aledañas a Santa Lucía preparan resistencia pacífica”, *La Jornada*, México, 1 de mayo [<https://www.jornada.com.mx/2019/05/01/politica/013n3pol?partner=rss>].
- Capital Digital* (2018). “Texcoco vs Santa Lucía. Pros y contras”, *Capital*, 24 de octubre [<https://www.capitaledomex.com.mx/nacional/texcoco-vs-santa-lucia-pros-y-contras-consulta-popular-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico/>].
- Castillo Oropeza, O.A. (2019). “Hacia una ecología política latinoamericana del desastre urbano: algunos apuntes para su discusión”, *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía* (25), pp. 1-14.
- Castillo Oropeza, O.A. y F. De Alba (2017). “Las inundaciones en México vistas desde la EPU”, *Revista Ciudades. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana*, núm. 116, p. 9-22.

- Conagua (2018). Sistema de Información Geográfica de Acuíferos y Cuencas (Sigacua) [<https://sigagis.conagua.gob.mx/gas1/sections/Edos/edomex/edomex.html>].
- Das, Veena (1995). *Critical Events: An Anthropological Perspective on Contemporary India*. Delhi: Oxford University Press.
- De Alba, Felipe y Hugo Hernández Gamboa (2014). “Intermediarios, usos políticos en una metrópolis en stress hídrico en México”, *Provincia*, núm. 31, pp. 121-145.
- De la Rosa, Alejandro (2019). “IP si participará en la construcción de Santa Lucía”, *El Economista*, México, 1 de noviembre [<https://www.economista.com.mx/empresas/IP-si-participara-en-construccion-de-Santa-Lucia-20191031-0161.html>],
- Delgado, G. (2015). “Water and the political ecology of urban metabolism: the case of Mexico City”, *Journal Political Ecology*, núm. 22, pp. 98-114.
- Diario de México* (2020). “Se han gastado 5 mil mdp en obras del aeropuerto en Santa Lucía”, *Diario de México*, 18 de mayo [<https://www.diariodemexico.com/se-han-gastado-5-mil-mdp-en-obras-del-aeropuerto-en-santa-lucia>].
- Domínguez, J.C. (2011a). “Megaproyectos, infraestructura y los límites de la democracia delegativa”, *Revista Legislativa de Estudios Sociales y de Opinión Pública*, enero-junio, núm. 7, pp. 33-62.
- (2011b). “Ventanas de oportunidad y coaliciones de política pública: el caso del Proyecto para un Nuevo Aeropuerto en la Ciudad de México desde una perspectiva histórica”, *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, enero-abril, núm. 79, pp. 62-88.
- Domínguez, J.C. y C. Corona (2015). *Megaproyectos fallidos en latinoamérica. sociología histórica y política comparada*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Ennis-McMillan, M.C. (2001). “Suffering from water: social origins of bodily distress in a Mexican community”, *Med Anthropol Q*, 15(3), pp. 368-390.
- Escobar, A. (1999). “After nature, steps to an antiessentialist political ecology”, *Current Anthropology*, núm. 40, pp. 1-30.
- Excelsior* (2018). “Gana Santa Lucía en consulta ciudadana sobre NAIM”, *Excelsior*, México, 28 de octubre [<https://www.excelsior.com.mx/nacional/gana-santa-lucia-en-consulta-ciudadana-sobre-naim/1274722>].
- Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua (2019). “Ni Texcoco, ni Santa Lucía. Nosotros preferimos agua”, *Frecuencia Laboral*, 27 de octubre [<http://www.frecuencialaboral.com/AICMnpreferimosagua2019.html>].
- García, Roberto (2018). “Surge Frente de Pueblos contra el proyecto aeroportuario de Santa Lucía”, *Plana Mayor*, México, 5 de noviembre [<https://planamayor.com.mx/surge-frente-de-pueblos-contr-el-proyecto-aeroportuario-de-santa-lucia/>].
- Garibay, C., A. Boni, F. Panico y P. Urquijo (2014). “Corporación minera, colusión gubernamental y desposesión campesina. El caso de Goldcorp Inc. en Mazapil, Zacatecas”, *Desacatos*, núm. 44, enero-abril, pp. 113-142.
- Harvey, D. (1996). *Justice, nature & the geography of difference*. Oxford: Blackwell.
- Honneth, A. (1997). *La lucha por el reconocimiento*. Barcelona: Crítica.
- (2011). *La sociedad del desprecio*. Madrid: Trotta.

- Kleinman, A., V. Das y M. Lock (1997). *Social suffering*. Berkeley: University of California Press.
- Leff, E. (2006). “La ecología política en América Latina. Un campo en construcción”, en H. Alimonda (comp.), *Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana*. Buenos Aires: Clacso.
- Mejía, Francisco (2019). “Con caravana, denuncian falta de agua por construcción de aeropuerto de Santa Lucía”, *Milenio*, México, 20 de noviembre [https://www.milenio.com/politica/aeropuerto-agudizara-falta-agua-potable-pueblos-origenarios].
- (2020). “Causa oposición proyecto de acueductos para dar agua al aeropuerto de Santa Lucía”, *Milenio*, México, 27 de mayo [https://www.milenio.com/politica/santa-lucia-vecinos-oponen-construccion-acueductos].
- Meridiano* (2018). “Aeropuerto en Santa Lucía causará megacortes constantes de agua”, *Meridiano.mx*, 4 de noviembre [https://meridiano.mx/seccion/Nacional/35346/aeropuerto-en-santa-lucia-causara-megacortes-constantes-de-agua].
- Merlinsky, G. (2017). “Ecología política del agua y territorialización de las luchas sociales. La experiencia del foro hídrico de Lomas de Zamora”, *Anthropologica*, núm. 38, pp. 119-143.
- Merlinsky, G., F. Martín y M. Tobías (2020). “Hacia la conformación de una ecología política del agua en América Latina: enfoques y agendas de investigación”, *QUID 16*, núm. 13, pp. 1-11.
- Pacheco Vega, Raúl (2017). “El megaproyecto de la presa El Zapotillo como nodo centroidal de conflicto intratable. Un análisis desde la ecología política”, *Espiral*, núm. 69.
- Pan-Americana (2020). “Cinco empresas se encargarán de conectar el aeropuerto de Santa Lucía”, Pan-Americana, 25 de marzo [https://www.construccion-pa.com/noticias/cinco-empresas-se-encargaran-de-conectar-el-aeropuerto-de-santa-lucia/].
- Porto Gonçalves, C.W. y L.D. Hocsman (2016). *Despojos y resistencias en América Latina, Abya Yala*. Buenos Aires: Estudios Sociológicos Editora.
- Rodríguez, Arturo (2020). “AIFA, la empresa de la Sedena para administrar el Aeropuerto de Santa Lucía”, *Proceso*, 19 de marzo [https://www.proceso.com.mx/622495/aifa-empresa-sedena-santa-lucia].
- Rojas, Paola (2019). “Entrevista con Ricardo Ovando, integrante del frente de pueblos originarios por la defensa del agua de Zumpango y Tecámac”, *iVoxx*, 18 de octubre [https://mx.ivoxx.com/es/entrevista-ricardo-ovando-integrante-del-frente-de-audios-mp3_rf_43236950_1.html].
- Romero Toledo, H., H. Romero Aravena y X. Toledo Olivares (2009). “Agua, poder y discursos: conflictos socioterritoriales por la construcción de centrales hidroeléctricas en la Patagonia Chilena”, *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 66, pp. 81-103.
- Romero, H. y J. Sasso (2014). “Proyectos hídricos y ecología política del desarrollo en Latinoamérica: hacia un marco analítico”, *ERLACS*, núm. 97, pp. 55-74.
- Salinas Cesáreo, J. (2019a). “Frente de pueblos pedirá a la CIDH que detenga las obras del aeropuerto”, *La Jornada*, México, 21 de octubre [https://www.jornada.com.mx/2019/10/21/politica/014n2pol].
- Salinas, J. (2019b). “Harán caravanas en pueblos para frenar aeropuerto en Santa Lucía”, *La Jornada*, México, 2 de octubre [https://www.jornada.com.mx/2019/10/02/politica/014n3pol].

- Santiago, A. (2016). “Donde la guerra es inodora, incolora e insípida”, Noroeste [<https://www.noroeste.com.mx/especiales/newsweek/guerrainodora/>].
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (2019). “Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco” [<http://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>].
- Semarnat (2019). Manifestación de Impacto Ambiental.
- Smith, N. (1984). *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. Londres: Blackwell.
- Sultana, F. (2011). “Suffering for water, suffering from water: Emotional geographies of resource access, control and conflict”, *Geoforum*, 42(2), pp. 163-172.
- Swyngedouw, E. (2006). “Circulations and Metabolisms: (Hybrid) Natures and (Cyborg) Cities”, *Science as Culture*.
- Toledo, V. (1996). “Latinoamérica: crisis de civilización y ecología política”, *Gaceta Ecológica*, vol. 36.
- Turton, A. (2002). “Hydropolitics: The concept and its limitations”, en Anthony Turton y Roland Henwood (eds.), *Hydropolitics in the Developing World: A Southern African Perspective*. Pretoria: African Water Issues Research Unit (AWIRU), pp. 13-19.
- Villanueva, D. (2020). “Cinco empresas, en planes de conectividad para Santa Lucía”, *La Jornada*, México, 23 de marzo [<https://www.jornada.com.mx/2020/03/23/economia/024n2eco>].

ENTREVISTAS

Entrevista semiestructurada con integrantes del Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua, 8 de julio de 2019, municipio de Tecámac.

