

EL DRON DEVORANDO A UNA SERPIENTE, (DIGRESIÓN A PARTIR DE UN PROGRAMA TELEVISIVO)

Eduardo Abaroa¹

- 1 Eduardo Abaroa, artista y escritor mexicano. Su investigación multidisciplinaria ha abordado diferentes preguntas relacionadas a la escultura, el urbanismo, la museografía crítica, la ciencia ficción y el desastre medioambiental. Su trabajo artístico se ha mostrado en varias ciudades alrededor del mundo como Los Angeles, Nueva York, Boston, Berlin, Cartagena, Porto Alegre, Busan y Ciudad de México.

RESUMEN

En este texto el autor analiza los elementos de un documental televisivo sobre la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El reportaje es descrito brevemente. Posteriormente se analizan algunos de los elementos que aparecen en él, específicamente el uso del símbolo patrio del águila en el nopal, tanto en la arquitectura del edificio como en la supuesta aparición de un águila agarrando una serpiente en el terreno de la construcción, que es documentada en el mencionado reportaje. El texto enumera los argumentos de científicos ambientalistas que están en contra del proyecto. Por otro lado hay un énfasis en la breve aparición de un dron en el reportaje, en el que se narra brevemente la historia de esta tecnología y se la incluye como un elemento de una nueva visualidad en la era neoliberal, en la que prevalecen la destrucción del medio ambiente y el despojo de las comunidades menos favorecidas por el sistema económico.

Palabras clave: despojo, aeropuerto, Atenco, águila

I. REPORTAJE

Una cámara con hélices revolotea alrededor de la periodista que nos saluda desde lo que será la pista número tres del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM). Gracias a la cadena Televisa y a Denise Maerker seremos testigos de las primeras fases de “uno de los desafíos de ingeniería más importantes en la historia de México”. Mientras tanto, un DC-10 generado por computadora inaugura el futuro paraíso aeronáutico y se pierde entre las nubes: “Los aviones despegarán hacia el norte”. La reportera estrella se aproxima al lugar de construcción como si fuera algo prohibido y misterioso, pero los ingenieros la tratan como a la patrona.

Alrededor del enorme terreno del NAICM el ejército está construyendo una barda perimetral blanca de apariencia ligera equipada con detectores de movimiento y cámaras de supervisión. El ingeniero informa que fue desechada la opción de hacer un muro para que la gente no lo entendiera como una división entre “ricos y pobres”. Quizá había que prevenir cualquier comparación con el muro de Berlín o con los que ha construido Israel en Palestina... O, por supuesto, los segmentos que hay a lo largo de la frontera México-Estados Unidos. De cualquier forma la bar-

da del nuevo aeropuerto estará equipada con detectores de movimiento y cámaras de supervisión. Esporádicamente se nos hace sentir la presencia de algunos pobladores de Atenco, que vigilan machete en mano para “evitar que se invadan sus tierras”. El proceso de segregación se disfraza en un alarde de ingeniería diplomática.

“Para evitar inundaciones futuras se está construyendo una complicada infraestructura”. La solución es poner lagunas que reciban el agua de los siete ríos que alimentan la zona. La Comisión Nacional del Agua supervisa la operación. Se supone que el proyecto logrará recuperar el líquido que de otro modo se perdería en las aguas negras, pero la pista implicó la desecación de pozos y un manantial de agua dulce. “El nivel freático está en la superficie, casi”. Para nivelar las pistas se debe acelerar el hundimiento de las zonas usando geotextil, tezontle y basalto. Uno se pregunta por qué es tan necesario invertir en una infraestructura tan complicada solo para repetir el desastre perpetrado por los colonizadores españoles al desecar los lagos de la ciudad. El nuevo aeropuerto será antes que nada una avanzada máquina de contención hídrica y social.

Ingresar al futuro implica sacrificios. Hay que cortar 25 metros de la cima del Cerro de Chiconautla y se tendrá que indemnizar a los ejidatarios. No todo el territorio que se tiene contemplado para albergar el aeropuerto es “propiedad plena” del gobierno federal. La reportera Denise Maerker bromea amablemente con los ingenieros pero no interactúa del mismo modo con un integrante del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, cuya denuncia se dirige a alguien en silencio detrás de la cámara. El hombre afirma que los ingenieros sí han invadido las tierras, inclusive han mandado una tanqueta. Más adelante la periodista pondrá en claro que no todos los pobladores de Atenco están en contra de la obra. Mil vecinos del municipio fueron empleados temporalmente en labores de limpieza y conservación de la flora y la fauna. Con ellos si hay diálogo. La periodista hace una pregunta a dos de estas trabajadoras que nunca le haría a un político o a un empresario:

- ¿Cuánto les están pagando?
- Dos mil pesos a la quincena.

También se contrató a los transportistas de la región, sindicalizados en un régimen de “hombre-camión”, los diversos factores se integran en una inusitada armonía.

Todos se ven “emocionados, confiados y motivados”. Un signo les ha dado optimismo: los trabajadores encontraron un águila agarrando una serpiente. En efecto. Se repite la señal que una divinidad dio a los mexicas para que se establecieran en Tenochtitlan como su sede hace setecientos años. Maerker ríe al oír el relato, su voz en *off* aplica una teoría etnográfica de bolsillo: “Para todos ellos (la aparición del águila) es la prueba, la confirmación de que aquí se tiene que construir el nuevo aeropuerto”. Hay incluso una fotografía. El ave aparece hierática, sin levantar el vuelo a pesar de que alguien se le aproxima a menos de un metro. Las coincidencias no acaban allí, el escudo nacional determina también la forma de la proeza arquitectónica, según nos explica, parsimoniosa, la voz de su co-autor, el Arquitecto Fernando Romero.²

II. ORNITOFAUNA

La aparición del águila y la serpiente en el terreno donde se construye el aeropuerto es muy inverosímil. Más que tratar de comprobar si se trata de una fabricación —que es lo más probable— importa investigar qué tipo de alquimia simbólica se está llevando a cabo. El águila está presente en la cultura de la cuenca de México desde los tiempos de Teotihuacan y tuvo todavía mayor relevancia siglos después en la configuración nacional de los mexicas durante el reinado de Itzcóatl.

En la versión mítica de la fundación de Tenochtitlán, narrada, por ejemplo, en la *Crónica Mexicáyotl* de Hernán Alvarado Tezozómoc, los sabios mexicas encuentran al águila devorando a otras aves sobre un nopal confirmando así la señal que les había dado Huitzilopochtli. Ése era el lugar donde se construiría la nueva ciudad prometida después de su salida de Aztlán. La leyenda parece haber sido muy útil a un imperio que estaba re-configurando una versión histórica conveniente al calpulli de Huitzilopotechli, destruyendo las relaciones históricas de los demás calpullis que peregrinaron juntos al altiplano central. A partir de esa nueva narrativa nacional, los mexicas asociaron el águila al sol y a la figura de Huitzilopochtli quien sería su deidad principal. Como apunta Mercedes de la Garza,

2 *Bitácora de vuelo* (2016), Reporte especial de Denise Maerker. Noticieros Televisa [en línea] Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=c3y0smuITAM>

“En esa nueva historia destaca el águila como símbolo del pueblo mexica, pues sus valores fundamentales son precisamente los que el águila encarna: la fuerza, el poderío, el dominio sobre los otros a través de la guerra, el afán por ocupar el sitio central en el cosmos, como el Sol.” (de la Garza, 2001: 105-117)

Por otro lado, como nos indica Eduardo Matos (Matos, 1989: 49-51), la narración mítica difiere de la versión histórica en la que ese lugar en medio del lago fue asignado a los mexicas por el poderoso señor de Azcapotzalco, a cambio de que éstos se convirtieran en sus tributarios. Es una narración mucho menos heroica pero más plausible. Tanto en los tiempos de Itzcóatl como en el presente, la inserción narrativa del águila tiene un fin eminentemente político. A pesar de las enormes diferencias de uno y otro contexto, en ambos casos se trata de confeccionar y utilizar una versión conveniente del pasado para dar sentido a una estructura de poder en formación.

En el plan arquitectónico del nuevo aeropuerto, parece imprescindible generar credibilidad y orgullo nacional incluyendo este símbolo inestable, aun si el edificio es de carácter plenamente utilitario. El supuesto prodigio del águila aparecida en el aeropuerto puede evocar el ave legendaria de los mexicas, pero carece del nopal (tenoch) que surgió de la cabeza de Copil un enemigo de los aztecas, elemento sin el cual se pierde el sentido de sacrificio humano que es crucial en el emblema mexica. Y en cambio viene con todo y serpiente, que no parece ser importante en la versión mítica, aún si existe en muchas representaciones del siglo XVI. (de la Garza, 2001: 105-117) No hay problema.

A pesar de que el mito se remonta a la oscuridad del tiempo, sus versiones y los significados de sus elementos son cambiantes y extremadamente específicos de acuerdo a las funciones que cumplen en cada contexto. El mito o su correspondiente imagen no pueden evaluarse por su valor de verdad o de autenticidad, a pesar de que su función es precisamente reclamar estas dos características. Su potencia depende más bien del papel que cumplen en una estructura social hegemónica en un momento específico. No estamos hablando de algún poder especial de representación. Aludir a lo imposible o incluso a lo absurdo es un elemento indispensable de la maravilla y del misterio, pero también es un recurso nemotécnico frecuente en el mito, la historia, la mercadotecnia y, más recientemente,

en el *clickbait*.³ El milagro, a pesar de sus transformaciones se fija en la memoria de forma casi indeleble, incluso por varios siglos, mientras olvidamos o deliberadamente ignoramos la versión original, los detalles, los hechos verídicos y “científicamente comprobados” todos los días. Por ejemplo, si queremos creer en el águila del aeropuerto habrá que olvidar que esa especie no está incluida en el recuento de la ornitofauna de la región del lago de Texcoco según la CONABIO, sino que habita en el norte de México y el sur de los E.U.A.⁴ Además, la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS) mencionan el daño que la obra significaría para las aves de la zona e incluso el riesgo de que éstas provoquen accidentes al chocar con las aeronaves en su lista de objeciones al proyecto (Córdova-Tapia, *et.al.* 2015: 13-23). Si nuestro símbolo patrio quiere que ahí se construya el aeropuerto muy pronto podría terminar destazado por una turbina.

III. A LA SOMBRA DEL PROGRESO

Desde el siglo XIX la cultura visual mexicana ha tratado de descifrar la relación entre la naturaleza, el mito y la tecnología de la era industrial. La pintura de José María Velasco, por ejemplo, es emblemática de una actitud naturalista y científica que funcionó a la par de las ideas positivistas de la segunda mitad del siglo XIX. Como apunta el historiador de arte James Oles, en pinturas como *El valle de México desde Santa Isabel*, de 1877, “el conocimiento científico de Velasco es evidente en todas partes, desde las formaciones rocosas a las plantas y los efectos atmosféricos... incluso usó binoculares para asegurarse de que cada detalle fuera perfectamente verídico.” No obstante, ante la inmensidad del paisaje puede distinguirse una discreta versión del nopal y del águila, como muestra del interés na-

3 La leyenda del águila en el aeropuerto parece haberse difundido apenas iniciada la construcción del NAICM, y posteriormente se dio por verdadera, de nuevo y sin fundamento alguno en 2016. <http://www.24-horas.mx/aguila-recrea-simbolo-patrio-en-terrenos-del-naicm/>, ver también: <http://masdemx.com/2016/09/capturan-foto-de-un-aguila-con-una-serpiente-en-las-garras-en-nuevo-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico/>, el último artículo fue compartido más de 23mil veces.

4 Ver: <http://avesmx.conabio.gob.mx/FichaEspecie.html#247>

cionalista del pintor, quien hizo además bocetos y pinturas admirables de edificios y objetos prehispánicos.

La ciencia como ideal emancipador tenía un carácter político en tiempos de la dictadura porfirista cuyo programa abrazó como uno de sus objetivos principales el progreso industrial y tecnológico. La concepción que tenía Velasco de la naturaleza implicaba su aprehensión por medios científicos y físicos. A pesar de la devoción del pintor hacia un creador divino al que su obra rendía homenaje, la naturaleza también fue glorificada en su obra como un recurso utilizable por el hombre. En algunas pinturas el artista escogió como temas una cantera o un puente de ferrocarril. El liberalismo y los ideales “afrancesados” del porfiriato perderían vigencia durante los primeros años del nuevo siglo, al estallar la revolución. Pero no pasó mucho tiempo para que los ideales de la ciencia y el progreso volvieran a ser parte importante del programa cultural revolucionario, como puede verse en ejemplos tan dispares como el Dr. Atl, quien complementó su labor artística con estudios de vulcanología, y Diego Rivera y David Alfaro Siqueiros, que en sus obras aludieron al interés marxista por los medios de producción. El movimiento muralista está plagado de escenas narrativas en las que la ciencia y la industria tienen un lugar preponderante, quizá el ejemplo más pertinente en este caso sería el mural *La conquista del aire por el hombre* de Juan O’Gorman, inaugurado en 1938 por el Presidente Cárdenas en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Con la expropiación petrolera, que muchos consideran el clímax del régimen revolucionario, se establecería esta industria extractiva como base de la economía de México, mediante una labor propagandística considerable. La matriz ideológica del PRI entiende el progreso de una forma mitológica. Es un *telos* cuyo contenido específico se va transformando en las antípodas ideológicas de este partido, desde la “administración de la abundancia” de López Portillo a la “modernidad” salinista. La promesa de un México moderno, en boca de un político, anuncia nuestro eterno retorno a la catástrofe.

El águila en la propaganda del NAICM sirve como síntesis heroica entre naturaleza, mito y tecnología. Pero al alarde tecnológico de los promotores le corresponde un gran número de quejas por parte de los detractores, quienes desde muchas disciplinas han dado pruebas de la poca viabilidad técnica de la obra. José Luis Luege, un ex-funcionario de la Comisión Nacional del Agua del Gobierno Mexicano, ha elaborado en diversos artículos en *El Universal* una amplia gama de argumentos en

contra de la construcción. Casi sobra decir que muchos biólogos y científicos ecologistas tampoco aprueban el proyecto. Veamos un resumen del Grupo de Análisis de Manifestación de Impacto Ambiental de la mencionada UCCS, que encuentra los siguientes problemas con la propuesta del aeropuerto:

1) La siembra de 264,534 individuos de especies exóticas invasoras como una de las principales medidas de compensación. 2) La construcción del proyecto viola el Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle Cuautitlán – Texcoco. 3) El proyecto se pretende construir en la zona con mayor vulnerabilidad y omite la presentación de Estudios de Riesgo Ambiental asociados a la posibilidad de inundaciones ante eventos hidrometeorológicos. 4) No existen elementos técnicos suficientes para asegurar que las obras hidráulicas que supuestamente desviarán los escurrimientos sean suficientes para evitar las inundaciones en la zona del proyecto y en las zonas aledañas. 5) El proyecto pretende duplicar y mejorar la calidad ambiental de los humedales, sin embargo, no se presenta ningún tipo de información sobre como se crearán y mantendrán estos nuevos cuerpos de agua. 6) No existen escenarios hídricos que permitan evaluar la factibilidad del recurso dentro de la red municipal de agua potable en cada una de las etapas del proyecto. 7) El promotor omite por completo la estimación del uso de agua de la Aerópolis, una zona urbanizable en donde trabajarán de manera regular 180,000 personas, esto supone un gasto adicional de 23.6 millones de metros cúbicos al año, lo cual sería una enorme presión para el recurso hídrico de la región. 8) Los elementos técnicos para evaluar el impacto que sufrirán las aves son completamente deficientes, omiten información deliberadamente, no cuenta con un programa adecuado para el manejo de la ornitofauna, minimizan el riesgo por colisión entre las aves y los aviones, y propone acciones incorrectas y no justificadas. 9) El estudio de riesgo con respecto a los combustibles que se emplearán subestima los riesgos asociados a eventos catastróficos. (Córdova-Tapia, *et.al.* 2015: 13-23)

Hay otras alternativas para el mejoramiento y utilización de este terreno. El proyecto de Ciudad Futura, de los arquitectos Teodoro González del Leon, Alberto Kalach y Gustavo Lipkau es una de varias soluciones que

intentan devolver el carácter fértil y acuático a una zona que ha sufrido de una aridez provocada por la desecación que sólo empeoraría con el proyecto de Fernando Romero. (González de León, 2011) El NAICM no es respetuoso con el medio ambiente natural, ni representa ningún avance tecnológico, más bien lo contrario. Estamos en una época en la que el calentamiento global es una amenaza insoslayable. El verdadero avance tecnológico tendría que evaluar todos los aspectos de una cadena productiva al impulsar una tecnología particular, asegurándose de su viabilidad en términos medioambientales y humanos. No se trata de inventar proezas tecnológicas gastando recursos públicos con dudosos beneficios y sospechosos beneficiarios. Este aeropuerto, aún sin construir, es de entrada obsoleto porque refleja una mentalidad de violencia con las características naturales del terreno, con la vida que allí habita y con el planeta en general.

Deberíamos estar preguntándonos si verdaderamente es indispensable el transporte aéreo de miles de personas diariamente, no sólo en México sino en todo el mundo. Se necesitan tecnologías que sustituyan, no que promuevan el transporte aéreo. En un momento de mayor conectividad, realidad virtual, realidad aumentada, etc. ¿No podrían hacerse las juntas de negocios en línea? ¿No se debería invertir en preservar la riqueza cultural y natural del país en vez de destruirla? ¿O pretendemos que los turistas que nos salvarán de la debacle económica vengan a ver McDonald's y tiendas The Gap en la Aerópolis? Para la imaginación esclerótica de los acólitos neoliberales, el aeropuerto es una manera de continuar un proceso de acumulación de riqueza, la tecnología implica necesariamente procesos industriales onerosos que se suponen legendarios. Pero en sus representaciones se oculta deliberadamente el proceso catastrófico de destrucción no sólo de recursos hídricos, de especies animales y vegetales, también de grupos humanos.

IV. CÁMARAS EN VUELO

La primera persona en tomar una fotografía aérea fue el fotógrafo francés Nadar (Gaspard-Félix Tournachon), en 1858. Para hacer estas tomas, que desafortunadamente se han perdido, tuvo que instalar un rudimentario laboratorio fotográfico en la canasta de un globo aerostático. Durante la Primera Guerra Mundial, alemanes, franceses e ingleses montaron cámaras fotográficas en aviones, logrando una serie de registros aéreos que fueron cruciales para el combate terrestre, ya que podían dar una idea

mucho mejor del campo de batalla. La Segunda Guerra Mundial fue un gran laboratorio de dispositivos fotográficos e incluso aviones dedicados especialmente a labores de reconocimiento. Por otro lado en esa guerra y en el conflicto de Vietnam surgieron los primeros aviones sin piloto, los primeros drones en sentido estricto, es decir, naves aéreas dirigidas por control remoto o una computadora a bordo.

El registro cinematográfico desde objetos en movimiento evolucionó de forma paralela al desarrollo aeronáutico. En el estudio del cine se menciona frecuentemente a F.W. Murnau, quien en su película *La última carcajada* (1925) realizó el primer “desencadenamiento” de la imagen cinematográfica. Desde entonces el punto de vista ya no estaría restringido por un pedestal o un punto fijo para que la cámara registrara adecuadamente el movimiento. Se dice que el director hizo montar la cámara de cine en una bicicleta o en un carrito de bebé para registrar el movimiento de un modo novedoso. A fines del siglo XX hubo una nueva inflexión al reducirse drásticamente el tamaño de las cámaras de video y surgir aparatos a control remoto que pueden llevar cámaras sin tripulación. Paul Virilio dio cuenta de esto en sus reflexiones sobre las cámaras instaladas en los misiles teledirigidos en la primera guerra del golfo, que además podían transmitir en vivo. Estos aparatos están produciendo una nueva visualidad pero no es sólo por su mayor movilidad. La diferencia crucial es que su desarrollo está ligado a una red informática, sistemas GPS y a una serie de redes informáticas y tecnologías increíblemente sofisticadas que parten de la carrera armamentista para después encontrar lugar en la industria del espectáculo y el mercado recreativo. Las *go pro*, y otras videocámaras portátiles son tan pequeñas que pueden amarrarse a vehículos, animales y otros objetos móviles para registrar vídeos de alta calidad mientras están en movimiento. Así es posible hacer tomas desde perspectivas antes imposibles (el punto de vista de un ave en vuelo, una persona en pleno intercambio sexual, o surcando una ola gigante en una tabla de *surf*). Hoy son muy accesibles los drones con cámaras para la producción de cine y televisión así como para los consumidores. No se trata de objetos aislados, sino de herramientas que se vinculan con otros avances técnicos en diferentes industrias de la supervisión, el estudio científico, el espectáculo, el entretenimiento, el turismo, etc. Como vemos en la investigación de Trevor Paglen quien ha anunciado la “muerte de la fotografía”, nunca en la historia humana se habían grabado tantas imágenes. Casi cualquiera puede comprar una cámara sencilla, millones de cámaras de supervisión están prendidas todos los días registrando un desdoblamiento

del tiempo. Cada hora vivida genera miles de horas de grabación simultánea que ningún ser humano verá jamás. Si en los inicios del siglo XX se pudo afirmar que el ojo humano fue sustituido por la cámara hoy ya pasamos a la sustitución de la mente que procesa la imagen. Una gran parte de las imágenes producidas en el mundo ya no requieren a un receptor humano, son procesadas exclusivamente por programas de reconocimiento facial, bases de datos e inteligencia artificial. La imagen es invisible para los ojos humanos. Es sólo información que será analizada digitalmente, haciendo realidad el pronóstico de Paul Virilio que en 1988 afirmaba:

“La ceguera se encuentra, pues en el corazón del dispositivo de la “próxima máquina de visión”, y la producción de una visión sin mirada ya no es en si misma más que la reproducción de una intensa ceguera; ceguera que se convertirá en una nueva y última forma de industrialización: la industrialización de la no mirada.” (Virilio, 1998: 94)

Los drones no son simples juguetes. Cumplen diferentes funciones en el campo de batalla y son responsables de miles de muertes al año. Barack Obama es el presidente norteamericano que ha matado más personas con estos aparatos. Sus capacidades de ubicación por GPS, reconocimiento visual y otras formas de inteligencia artificial los hacen letales. Sus ojos mecánicos vigilan muchas fronteras, incluyendo la que comparten los Estados Unidos y México. La relativa democratización de los drones se ha vuelto un foco de preocupación de las autoridades, que comprenden el riesgo que puede significar su uso para la seguridad de los aeropuertos, o las zonas de desastre, como herramienta de espionaje y como invasión de la privacidad. Para contrarrestar esto el gobierno holandés ha recurrido al milenarismo arte de la cetrería, entrenando águilas para detener a los drones que invadan zonas peligrosas o prohibidas.

Alrededor de la locación de la construcción del aeropuerto, las cámaras operan subrepticamente. La curadora y antropóloga Ariadna Ramonetti, que actualmente trabaja temas sobre memoria y territorio con la comunidad de Atenco refiere que “el gobierno no sabe bien a bien a qué parcelas puede entrar y a cuáles no, decidieron no volver a El Paraíso (una de las zonas en disputa) pero mandan drones todos los días para comprobar si aún hay gente o no. Los contratistas entran siempre escoltados por la policía federal, la marina o el ejército.”

V. DOCUMENTANDO EL DESPOJO

No es exagerado interpretar este reportaje de televisa como un tipo de exorcismo. John Gibler y Diego Osorno han descrito la represión brutal contra el pueblo de San Salvador Atenco el 3 y 4 de mayo de 2006 (Gibler *et. al*, 2014) que muchas personas entendieron como una represalia por la defensa que los pobladores de esa entidad hicieron de su territorio ante el primer proyecto de aeropuerto en 2001. Además de muchos heridos, once mujeres denunciaron que fueron golpeadas y humilladas sexualmente por elementos policiacos. El Estado en lugar de procesar a los culpables, castigó a las víctimas, cinco de las cuales fueron encarceladas por más de un año. El operativo fue una turbia colaboración entre el Presidente Felipe Calderón, quien a diferencia de su antecesor, parecía querer demostrar a los empresarios que no era débil ante los inconformes y el Gobernador del Estado de México, el ahora Presidente Enrique Peña Nieto. Las televisoras funcionaron como agentes activos de la confrontación y posteriormente, en oleadas de retroalimentación y ruido blanco, lograron enterrar parcialmente el asunto. Pero los reclamos reaparecieron en el lugar menos pensado durante la visita de campaña de Peña Nieto a la Universidad Iberoamericana en 2012, desatando el movimiento estudiantil “Yo soy 132” y generando un descontento social muy considerable. A pesar de ello, el tele-presidente, como lo llamó el periodista Jenaro Villamil, resultó vencedor en las elecciones, en gran medida gracias al apoyo que los medios de comunicación masiva brindaron a su campaña. Aún en esta época de incontables agravios de los gobernantes hacia los ciudadanos, la herida de Atenco sigue abierta en la imaginación nacional. La bitácora en línea del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra hace un recuento de todas las acciones de resistencia que todavía se realizan en diferentes situaciones, por ejemplo su respuesta al informe del gobernador del Estado de México, denunciando “represiones, despojos, violencia, feminicidios, lucha por el agua, derechos indígenas, tortura etc. documentados y sistematizado por las propias comunidades y pueblos mexiquenses”.⁵

El reportaje de Denise Maerker, intenta domesticar el conflicto con los habitantes de la región, quienes a pesar de todo siguen en pie de lucha contra lo que ven como un despojo. Por tal razón el guión es cuidadoso,

5 Bitácora en línea del FPDT, <http://atencofpdt.blogspot.mx/>, 7 y 12 de septiembre de 2016

juega a tener una visión objetiva, a contemplar el asunto desde todos los ángulos. La tarea más difícil es generar un producto que pueda satisfacer a diversas demandas sociales en torno al aeropuerto, incluso si son contrarias entre sí. Por ello es que encontramos un énfasis tan acusado en los supuestos beneficios ecológicos y sociales de la mega-obra. Pero sobre todo llama la atención el énfasis otorgado a los dispositivos tecnológicos en la construcción, defensa y seguridad. Los drones, las cámaras detectoras, la barda perimetral, etc. funcionan como tranquilizantes para la clase hegemónica y como violencia persuasiva para el resto de la población.

Las comunidades indígenas y rurales en México enfrentan una cantidad pasmosa de situaciones de despojo territorial a partir de la avanzada neoliberal y la firma del TLCAN.⁶ Esto no es un asunto local, sino que sucede en muchos países del mundo, donde 2015 fue el año en que han sido asesinados más defensores del medio ambiente.⁷ Puede constatarse un proceso de intensificación y optimización de los modelos extractivistas que canalizan diferentes recursos para el beneficio de consorcios internacionales con la complicidad de los gobiernos nacionales, como puede verse en Brasil, Filipinas, India, México, etc. e incluso otros países más “modernos” como Canadá y los EUA. Al comercio y al turismo globales corresponde una política de despojo versátil e implacable que destruye no sólo la capacidad de las comunidades indígenas para reproducir su propia cultura. También significa exponer a las personas a un medio ambiente tóxico, a un entorno criminal y a la persecución por los aparatos coercitivos empresariales y gubernamentales. La televisión en este contexto cumple un papel crucial. No es sólo una máquina que contemplar. Por un lado permite la visión a distancia de acontecimientos mundiales estrictamente acotados y la difusión de contenidos visuales que se consumen en gran parte del mundo, y al mismo tiempo es un filtro que oscurece la verdadera magnitud de los procesos económicos y políticos en curso. La televisión es una máquina de invisibilidad.

El documental sobre la construcción del aeropuerto promete a los televidentes una construcción progresista y tranquilizante cuando en

6 Tratado de Libre Comercio de América del Norte, (NAFTA por sus siglas en inglés) que entró en efecto en 1994.

7 Según reportes de la ONG británica Global Witness 185 luchadores por el medio ambiente fueron asesinados, ver <http://boingboing.net/2016/08/22/2015-was-deadliest-year-on-rec.html>

realidad rompe los vínculos tradicionales y la capacidad productiva de las comunidades circundantes. El proyecto necesita apropiarse del símbolo del águila mexicana que dio origen al país segregando y despojando a los indígenas que hoy viven en la región. Los comuneros, “macheteros” inconformes, seres del pasado, indígenas, agricultores, estorbos que “la verdad, no han molestado”, como admitió el ingeniero a cargo, se convertirán en trabajadores temporales, desarraigados y asalariados, o más bien, beneficiados que sirven como extras para simular la armonía ecológica y social.

Las promesas ya fueron incumplidas, ha habido agresiones a reporteros y las suspensiones otorgadas por la ley fueron violadas. Algunos ejidatarios vendieron sus tierras y compraron un vehículo porque se les prometió que obtendrían trabajo en la construcción como “hombres camión”. Pero el 22 de agosto se vieron obligados a bloquear una carretera en protesta porque la obra ha contratado a camioneros sindicalizados (Salinas, 2016). El seis de octubre los ejidatarios denunciaron que fueron agredidos a tiros después de haber detenido la actividad de unos trabajadores del aeropuerto en el área ejidal (2016).

¿Cuántos habitantes de Atenco utilizarán el aeropuerto? Según una encuesta del Instituto Nacional de Estadística y Geografía del 2012, el 70% de los mexicanos nunca había volado en avión (Soltero, 2016). Esta absurda fantasía de un nuevo aeropuerto parece salida de la imaginación de algún CEO abrumado por las incomodidades de su oficio cosmopolita. Para la mentalidad empresarial y sus afiliados políticos la movilidad del libre mercado es el mandamiento principal, y también la coartada. No sorprende a nadie que las concesiones y ganancias de esta magna obra caen en empresarios cuyas proezas y contubernios con el gobierno han sido redituables por décadas (Rodríguez, 2016). El NAICM está concebido como un *gadget* gigantesco para optimizar la concentración del capital.

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS:

CÓRDOVA-TAPIA F., Straffon-Díaz A., Ortiz-Haro G. A., Levy-Gálvez K., Arellano-Aguilar O., Ayala Azcárraga C., Zambrano L., Sánchez-Ochoa D. J. y Acosta-Sinencio S. D. (2015) Análisis del resolutivo SCPA/DGIRA/DG/09965 del proyecto “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S. A. de C. V.” MIA-15EM2014V0044. Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental. Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad. México: 13-23

DE LA GARZA C. MERCEDDES (2001) “El águila real, símbolo del pueblo mexicana” en *Caravelle*, n.º 76-77, 2001. Hommage à Georges Baudot. doi: 10.3406/carav.2001.1288 [en línea]: 105-117
Disponibile en: http://www.persee.fr/doc/carav_1147-6753_2001_num_76_1_1288

GIBLER, J. Y GUILLERMO OSORNO (2014) Muerte en Atenco, *Barrio Antiguo* [en línea]. 7 de septiembre de 2014, disponible en: <http://www.elbarrioantiguo.com/muerte-en-atenco-2/> [accesado el 19 de septiembre de 2016]

GONZÁLEZ DEL LEÓN, T. (2011) Vuelta a la Ciudad Lacustre, *Letras libres* [en línea]. 30 de septiembre de 2011, disponible en: <http://www.letraslibres.com/mexico/vuelta-la-ciudad-lacustre>

LÓPEZ AUSTIN, A. (2014) *Hombre-Dios: religión y política en el mundo náhuatl*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

MATOS MOCTEZUMA, E. (1989) *Los Aztecas*. México D.F: Milan, Conaculta: 49-51

RODRÍGUEZ NIETO, S.
“Slim y su yerno, el cuñado de Salinas y Larrea, los ganones del NAICM. *Sin embargo* [en línea]. 29 de octubre, 2016, disponible en: <http://www.sinembargo.mx/29-10-2016/3108534> [accesado el 1 de noviembre de 2016]

SOLTERO, G. ¿México es el país más feliz del mundo? *Horizontal* [en línea]. 14 de septiembre, 2016, disponible en: <http://horizontal.mx/mexico-es-el-pais-mas-feliz-del-mundo/> [accesado el 16 de septiembre de 2016]

SALINAS, J. (2016) “Transportistas bloquean la autopista Texcoco-Lechería” en *La Jornada*, [en línea]. 22 de agosto de 2016, disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/08/22/transportistas-bloquean-la-autopista-texcoco-lecheria> [accesado el 2 de noviembre de 2016]

VIRILIO P. (1998) *La máquina de visión*, trad. Mariano Antolín Rato. Madrid: Cátedra: 94

(2016) Ejidatarios de Atenco son agredidos a tiros tras obligar a trabajadores a cesar obras del NAICM. *Sin embargo* [en línea] 6 de octubre de 2016, disponible en: <http://www.sinembargo.mx/06-10-2016/3101156> [accesado el 1 de noviembre de 2016]

(2016) Eagles vs drones: Dutch police to take on rogue aircraft with flying squad, *The Guardian* [en línea]. 12 de septiembre de 2016, disponible en: <https://www.theguardian.com/world/2016/sep/12/eagles-v-drones-dutch-police-take-on-rogue-aircraft-flying-squad>

Bitácora del FPDPT, [en línea] disponible en: <http://atencofpdt.blogspot.mx/>, [accesado el 7 y 12 de septiembre de 2016]

Bitácora de vuelo (2016), Reporte especial de Denise Maerker. Noticieros Televisa [en línea] Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=c3y0smu1TAM>