

**IX Congreso Internacional de Psicología Social de la Liberación
Noviembre de 2008, San Cristóbal de las Casas, Chiapas, México**

La percepción de riesgo, factor movilizador de la comunidad

Jaime Rodolfo Gutiérrez Becerril*

Daniel Alberto Fabila Reyes**

RESUMEN

Se pretende formular un diagnóstico social mediante considerar la intersubjetividad (Schütz, 1973:25) y la interpretación de la argumentación surgida en la comunidad, es decir, la realidad de las peticiones de la que habla Alfred Schütz, cuando pregunta el qué y el para qué de la intencionalidad de las personas para llevar a cabo un proceso de dialoguicidad en el mundo de la vida cotidiana. Se atiende la sugerencia de investigación temática propuesta por Paulo Freire (Freire, 1972, en Torres, 1978:27), aplicada en el mundo campesino indígena. Enmarcado en la psicología política (Martín-Baró, 1990) se identifica la solidaridad con la que el pueblo de S. Francisco Xochicuautla, municipio de Lerma, Estado de México se desenvuelve al participar con comunidades aledañas ante el proyecto de construcción de una autopista que pasaría por esa región.

Palabras clave: Intersubjetividad, dialoguicidad, psicología política.

* Doctor en Ciencias Sociales, profesor de Tiempo Completo, Facultad de Ciencias de la Conducta, Universidad Autónoma del Estado de México.

** Estudiante de la licenciatura en Psicología, Facultad de Ciencias de la Conducta, Universidad Autónoma del Estado de México.

S. Francisco Xochicuautla "Arboleda florida", geográficamente es aledaño a comunidades como, Hitzizilapan "En el agua de los colibríes", y Tlalmimilolpan "Tierra rodada"; ubicado en zona de montaña aproximadamente a 2840 msnm, en cuanto a su orografía, la forma de su relieve es zona accidentada como el 38 por ciento del municipio, ya que la zona semiplana es 22 por ciento, y zona plana en 40 por ciento de la superficie total del citado municipio (Anexo 1 Ubicación de S. Francisco Xochicuautla, municipio de Lerma, Estado de México).

S. Francisco Xochicuautla, tiene una población compuesta por 2545 habitantes, población de 6 a 14 años que sabe leer y escribir es de 516; población de 15 años y que no saben leer ni escribir: 31; población de 15 años y más alfabeta 1386; población de 15 años y más analfabeta: 217, (INEGI, 1990). Los datos referentes a la totalidad del municipio de Lerma son los siguientes: Población total: 81,186; población de 6 a 14 años que sabe leer y escribir 16,607; población de 15 años y

que no sabe leer y escribir 827; población de 15 años y más alfabetada, 47 329; población de 15 años y más analfabeta 4,867, (INEGI, 1990).

El pueblo originario predominante es el Otomí, el cual deberá ser considerado en los asuntos territoriales que les atañan, lo que pone en acción su modalidad de democracia campesina indígena, en tanto implica un proceso deliberativo y decisorio mediante el cual comunidades campesinas indígenas atienden estrategias de sobrevivencia, al interior y en interacción con otros sectores de la sociedad.

Algunos antecedentes históricos de la región indican que al tiempo de la llegada de los españoles, los habitantes en el valle de México estaban distribuidos “por orden de importancia, de la siguiente manera; mexica, acolhuaque, tepaneca, chalca, xochimilca, cuiclahuaca, mixquica, culhuaque y otomíes” (Gibson, 1996:9). Entre los valles de México y Toluca, se encuentran las cadenas montañosas donde se asentaban fundamentalmente grupos que hablaban las lenguas de otomí y mexicana, sobre todo en las cercanías de Xalatlaco y Huixquilucan (Harvey, 1993). En cuanto al plano político-económico, en el municipio de Lerma se localizan 170 industrias de las 13,750 que se localizan en el Estado de México (GEM, s/f: 251)

Contexto comunicaciones y movimientos sociales

Como es sabido, en el Estado de México se han vinculado proyectos de construcción de vías de comunicación y movimientos sociales, por ejemplo, en S. Salvador Atenco donde un movimiento social triunfante, al inhibir la construcción de un Aeropuerto en sus tierras, fue seguido de una mundialmente difundida política represora del Estado, coincidente con algunas de las condiciones psicosociales de las represiones masivas de Milgram (1974, en Martín-Baró, 1988:419), como el que el subordinado pase la responsabilidad a los niveles superiores, y justificar la represión por sus intenciones constructivas e incluso nobles a la luz de algún objetivo ideológico, a ello se suma el abuso contra las mujeres tomadas como trofeo de guerra por los cuerpos represivos, penas carcelarias inéditas para los líderes sociales, lo anterior argumenta el uso de la noción de criminalización del movimiento social, máxime si está adherido a la Otra Campaña, impulsada por el Ejército Zapatista de Liberación Nacional, o en general a una tendencia políticamente independiente del Estado y del Mercado.

Otros, por ejemplo, casos ocurrieron cuando entre 2005 y 2006, ante el proyecto de construcción de la Terminal Norte de Toluca, la movilización ciudadana triunfó al no permitir que se construyera tal obra en zona habitacional. En octubre de 2006, con el cierre de la explanada del Mercado Benito Juárez-Terminal Toluca, se desalojan vendedores en vía pública, y se impuso el desplazamiento del mercado tradicional de los viernes hacia colonia Aviación Autopan, donde los habitantes se manifestaron contra la reubicación de los comerciantes en esa zona del territorio municipal.

Fueron más de nueve mil firmas de quienes en 2008 se opusieron al proyecto del gobernador Peña Nieto de Construcción de la Ciudad Administrativa en terrenos

de la Sedagro, logrando el Conjunto Ambiental Bicentenario, mediante la modificación del proyecto gubernamental. Respecto al proyecto de Autopista Lerma-Tres Marías, se organiza una fuerte oposición de colectivos ecologistas de México o internacionales, como Greenpeace, entre otros, por lo que a inicios del mes de abril del mismo año, el gobierno del Estado de México se dio a la tarea de recabar mil firmas de apoyo a su proyecto.

En ese contexto se encuentra la proyección de construcción de una autopista de Toluca a Naucalpan, cruzando por la zona montañosa del municipio de Lerma.

Xochicuautla: Dividida, aunque mayoritariamente orientada

Durante la noche del 12 de marzo de 2008, al término de la Asamblea de delegados, autoridades comunitarias y ciudadanos que se llevó a cabo en la delegación municipal de S. Francisco Xochicuautla, municipio de Lerma, se realizó una entrevista concedida por un vocero de esta Asamblea, la cual giró en torno a una preocupación de los pueblos de la región: el proyecto de construcción de una autopista de Toluca a Naucalpan.

El vocero de la citada Asamblea explicó que esa reunión tuvo el objetivo de recabar información entre los representantes comunitarios respecto a la pretensión de construir una autopista de Toluca a Naucalpan; lo que sucede, dijo,

es que se han estado realizando ya algunos trabajos de topografía, de mecánica de suelos, inclusive en algunas partes se han derribado algunos árboles, pero sin tomar en cuenta a los pueblos, sin pedir permiso; nosotros hemos buscado enterarnos por otros medios, al mismo gobierno ya le solicitamos información que desafortunadamente ha sido muy escasa, casi nada, sin embargo, ellos están ya realizando algunos trabajos. Algunos medios de comunicación han informado de esta obra, entonces a nosotros no nos han tomado en cuenta y ese fue el objetivo de esta reunión, ver qué medida podemos tomar, qué podemos hacer (Gutiérrez y Fabila, 2008a).

En esta noche asistieron delegados y autoridades comunales, de Santa Cruz Ayotuxco, San Francisco Xochicuautla, la Concepción Xochicuautla, las comunidades de Santa María Tlalmimilolpan que son varias, delegaciones y vecinos de la población de San Lorenzo Huitzilapan, entre otras.

Entre los acuerdos principales estuvieron:

que tenemos que tomar algunas acciones para parar definitivamente los trabajos que se están realizando por parte de la compañía constructora, otro, es que tenemos que asesorarnos bien en el aspecto legal, para no cometer errores y para ver cómo podemos defender nuestras tierras, así como integrar las comisiones necesarias

Tenemos que entrar en contacto con instancias de la sociedad civil, por ejemplo las organizaciones ecologistas, asesorarnos por el impacto ecológico del proyecto, el impacto negativo que seguramente tendrá sobre esta región y también asesorarnos con organizaciones que trabajan los derechos humanos, las que trabajan el derecho y cultura indígena, por ejemplo. Por supuesto es muy

importante contar con el apoyo de las diferentes organizaciones independientes a los partidos políticos, al gobierno y a las empresas privadas (Gutiérrez y Fabila, 2008a).

El intercambio de impresiones y argumentaciones continúa siendo base de las decisiones que atañen a la comunidad:

Estamos programando otras reuniones en comunidades y delegaciones. Esta noche hemos comprobado que no siempre las obras, las grandes construcciones son progreso, muchas veces también son un retraso porque, sobre todo a las comunidades indígenas, nos han orillado a la pobreza, por ejemplo en este caso sentimos que vamos a ser despojados de nuestra tierra y pues pedimos que hagamos conciencia todos, que tomemos en cuenta que estamos en medio de dos grandes ciudades, sobre todo las más contaminadas y se va a afectar una parte de nuestro pulmón natural que es invaluable (Gutiérrez y Fabila, 2008a).

También estuvo presente en la mencionada Asamblea, la maestra María Elena Rodríguez, directora de la Fundación de Comunidades del Alto Lerma, A. C., quien expreso lo siguiente:

Lo que nosotros consideramos es que nuevamente la voz de las comunidades se deja al último, por eso es que la protesta tiene que ser muy puntual, además, creemos que las comunidades deben ser tomadas en cuenta y como decíamos, no solamente la opinión de la comunidad en cuanto al daño o afectación de sus tierras, sino a la sabiduría que tienen las culturas de aquí, que aquí viven esos pueblos de Xochicuautla, por cierto, del municipio de Lerma, son de los pueblos que han conservado más su cultura otomí y ocurre que hay sabiduría, ellos sí saben como podría abrirse o no abrirse un camino y eso no lo escuchan efectivamente.

Tenemos derecho, hay derecho de los indígenas ya reconocidos desde Naciones Unidas y estos deben ser respetados, hoy a mí me parece muy adecuado, muy sorprendente por cierto, el que las comunidades se reúnan y decidan hacer un frente para atender esa situación (Gutiérrez y Fabila, 2008a).

La maestra Rodríguez señala que aparentemente no se tiene la información, “no la manejaron ellos aquí, sobre cómo va el proceso de construcción de la carretera, porque por un lado hay cosas que parecen hacer ver que ya hay compromisos y avances, y otras que pudiera tratarse sólo de un estudio de impacto ambiental que alguien esté realizando, cualquier empresa como una oferta hacia el gobierno o para alguna compañía constructora” (Gutiérrez y Fabila, 2008a). Aunque no estaba completamente clara la proyección de la autopista, llamó la atención, el que hubiese una respuesta comunitaria al respecto:

Pero la verdad es que sí es sorprendente que ellos inicien desde ahora la defensa de lo que es esta parte de territorio, de una zona protegida. Además, quién sabe en qué consista el proyecto, lo que parece evidente es que sería una autopista del Aeropuerto Toluca a Naucalpan, aparentemente se trata de desfogar el tránsito y sobre todo que el aeropuerto lo estén haciendo superlativo, no sabemos realmente si eso vaya a ser, se habla de esas inversiones, pero ni

siquiera de si tiene las posibilidades atmosféricas ese aeropuerto, en cambio, ya se está afectando las comunidades. Realmente es muy alentador ver que las comunidades estén presentes, que hablen y que decidan unirse para atender sus cosas. Nosotros, como Fundación, estaremos con ellos, pertenecemos a una red con otras asociaciones, desde luego en el momento que decidan estaremos aquí con ellos y como nosotros somos de Lerma, bueno algunos de nosotros somos de Lerma y todos somos del Alto Lerma, estaremos aquí porque también somos parte (Gutiérrez y Fabila, 2008a).

Para ella, el proyecto de autopista constituye una oportunidad para la unificación de los pueblos:

Ciertamente, sin duda esta es una oportunidad para la unificación, para unir a los pueblos en cuanto a la información y a sus intereses propios, creo que es una gran oportunidad. Claro, es una oportunidad que también aprovecha la contraparte para desunir y fracturar a estos pueblos, pero lo que ha ocurrido hoy realmente es alentador, creo que podrá ser de unificación (Gutiérrez y Fabila, 2008a).

La percepción de riesgo

Aproximadamente a 2800 msnm, la manta que contiene la expresión: “Los niños de la montaña no queremos autopista”, pende de postes ubicados en la avenida Miguel Hidalgo de S. Francisco Xochicuautla, municipio de Lerma; entre sus alrededores de tres mil habitantes existe una tensa calma desde el conocimiento acerca del proyecto del gobierno de Peña Nieto para construir la autopista Toluca (Aeropuerto)-Naucalpan, a cargo del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, que se encuentra en proceso de liberación del derecho de vía y proyecto ejecutivo, con un costo calculado en el orden de 2,200 millones de pesos.

Posteriormente, durante una entrevista de campo (Gutiérrez y Fabila, 2008b), el primer delegado de la comunidad de S. Francisco Xochicuautla, y en relación con el proyecto de la autopista, mencionó que

se han tenido varias reuniones en la comunidad haciendo en su momento el conocimiento de este proyecto de la autopista, la respuesta de la gente es pues de que hay un 10 un 15 por ciento de cada fracción que dice si a la autopista y el resto pues está en que no a este proyecto de la autopista, hace aproximadamente unos 15 días se tuvo reuniones en esta comunidad pero por fracciones, en la cual los resultados fueron casi un 80 por ciento y se quedó y finalmente pues hay dos o tres fracciones que solicitaron a los representantes de las diferentes constructoras así como a un representante de gobernación para que nos diera un informe general sobre este proyecto y así nutrirnos de información para posteriormente realizar varias preguntas, en la cual la mayor parte de la gente bueno finalmente decidió que no, entonces se mantiene esta resistencia, además queremos argumentar también que ya se tienen algunas mantas, sobre el tramo Buenavista a Río Seco que es la parte comunal de nuestra comunidad y que bueno, ahí prácticamente dicen los refranes que no a la autopista y esperamos la contestación de nuestro gobernador porque, se le hizo un escrito, únicamente estamos esperando la respuesta para

posteriormente, notificarle informarle a la comunidad y ya posteriormente vamos a ver qué podemos hacer. De hecho la situación está un poco crítica, no queremos prácticamente que pase la autopista y bueno pues únicamente es lo que les puedo comentar. Esperar el resultado o la respuesta de nuestro gobernador del Estado de México, y ya de ahí posteriormente, decirle a la comunidad qué es lo que está en contestación de su gobernador (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Ocho días antes de la entrevista, también por esa fecha se le giró una invitación formal al presidente municipal Agustín González Cabrera, para tener un diálogo con él y que les informara acerca de esto, si es que tenía algo que informar a la comunidad.

Los contactos formales con las autoridades de comunicaciones o de compañías constructoras han sido escasos:

hace aproximadamente un mes y medio vinieron varios representantes de las diferentes constructoras así como Gobernación, fue un día martes a las 17 horas en la delegación municipal se presentaron y bueno pues la idea era dialogar directamente con las autoridades de esta comunidad por bienes comunales, delegación, jefes de manzana y consejos de participación ciudadana, hay gente voluntaria que se acercó a este diálogo y finalmente bueno pues se manifestó la resistencia por lo que no se pudo tener ese diálogo y finalmente lo único que le pedimos a estos señores, es que se pasaran a retirar porque pudiera suceder unas fricciones sociales (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

El primer delegado, aclara que hasta la fecha “como autoridades de esta comunidad no hemos tenido alguna represión” (Gutiérrez y Fabila, 2008b). El argumento central para oponerse al proyecto como ha sido conocido,

es porque nos puede afectar nuestro pozo de agua potable, que prácticamente lo tenemos en la parte baja y bueno, si ustedes se dan cuenta, aquí es una zona boscosa la cual mantiene los mantos acuíferos y nosotros no queremos que se nos seque ese pozo esa es una, y la otra bueno la flora, la fauna, finalmente todo nuestro ecosistema que nos puede afectar (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

La prevención del riesgo percibido se ha socializado:

Si, prácticamente es lo que la gente ha estado manifestando en las reuniones anteriores que es lo que más se está sujetando sobre eso y bueno pues yo creo que si prácticamente nos afecta porque, ahorita vemos la tranquilidad pero ya con la autopista vemos que a lo mejor puede acarrear varias consecuencias, ¿no? y eso es lo que nosotros estamos previniendo que no se haga (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

En el mes de mayo se mantenía la oposición al proyecto

... todavía este grupo de personas se mantiene en la misma postura (...), como tiraron varios árboles por lo cual se mantienen en la misma postura de exigir al Gobierno del Estado que porque no, pero prácticamente ya se les dio una explicación también porque nosotros aquí como autoridades llegaron cuatro escritos a los que se les dio lectura y bueno finalmente únicamente son estudios

nada mas técnicos del suelo, pero pues esperemos que esto se de a medida de que nos de ya los resultados prácticamente nuestro gobernador del escrito que se le hizo (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Las tareas organizativas recaen en los delegados:

prácticamente de encabezados, están los representantes, de los bienes comunales, consejos de vigilancia, así como los delegados, jefes de manzana, que son los que están llevando la responsabilidad directa sobre de este proyecto (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

No existe certidumbre acerca del desenlace:

Lo único que queremos ahorita es únicamente la respuesta de nuestro gobernador y de ahí bueno, pues estaremos nuevamente como le acabo de comentar, dialogando con nuestra gente nuevamente y bueno pues posiblemente, o una de dos, se suman mas personas a la resistencia, o decaemos y definitivamente decir si a la autopista (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Respecto a operar los acuerdos de asamblea en cuanto a integrar comisiones coordinadas por autoridades comunales, y a entrar en contacto con organizaciones independientes, de la sociedad civil, o con otras comunidades potencialmente afectadas, dijo: “No, lo hemos estado postergando, ahorita estamos esperando la respuesta de nuestro gobernador” (Gutiérrez y Fabila, 2008b),

No, ahorita últimamente no hemos tenido ni reuniones con ellos en contacto directo, porque bueno ahorita por ahí, se venían haciendo algunas asambleas anteriormente. Lo cual esta comunidad que es la zona mas afectada, se le había solicitado por ahí que trajera su acta de asamblea para ver en que posiciones estaban y finalmente bueno pues los representantes tanto de los bienes comunales como ejidales, así como delegados, no presentaron esa acta entonces, por tal motivo bueno pues se dio la decisión aquí en la comunidad, de que hay que seguir trabajando solos (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

La percepción de riesgo, en este caso, implica el sentido amenazante para su entorno y su vida cotidiana que se atribuye al proyecto en cuestión, también la socialización de una preocupación colectiva, que gira en torno a cuestionar el impacto que la ejecución de un proyecto carretero pueda ejercer sobre comunidades y áreas naturales de la región de la montaña.

Lo anterior puede relacionarse con los trabajos de los sociólogos Dunlap y Van Liere quienes publicaron en 1978 un artículo donde daban cuenta del cambio de paradigma prevaleciente en la opinión pública respecto a la ciencia. El cambio consistiría en que el “paradigma social dominante” (caracterizado por la creencia en el progreso y el desarrollo que traerían la ciencia y la tecnología) habría sido desplazado por el “nuevo paradigma ambiental” (que hace énfasis en la protección ambiental y en la conservación de los recursos naturales), al parecer en el caso de los pueblos cercanos a S. Francisco Xochicuautla, la amenaza que perciben que

sobre de ellos se cierne, vía impactos negativos probables generados por la autopista, es sobre su entorno natural, construido, cultural e histórico.

Pablo A. Pellegrini, explica en su artículo “Riesgo y contexto. Un análisis sobre el discurso del riesgo tecnológico en los movimientos sociales” (Pellegrini, 2007:51-88), que la preocupación de los movimientos sociales contemporáneos frente a la ciencia y la tecnología se encuentra hegemonizada por el carácter de riesgo que tiene asociado tanto para la salud del hombre como para el medio ambiente. Si bien el artículo de Pellegrini se orienta primordialmente a los movimientos sociales que arrostran los impactos que las nuevas tecnologías, de manera particular la biotecnología moderna, tendrían sobre el medio ambiente, la salud y la dinámica socio-económica, en el caso que nos ocupa, la construcción de la autopista, en tanto su factibilidad, debido al desarrollo tecnológico, preocupa a la población de la región de S. Francisco Xochicuatla, por su impacto en su hábitat urbano y natural, la salud de sus pobladores, y por la poca claridad sobre los supuestos beneficios comunitarios en los órdenes económico, cultural y social que les dicen, les traería la mencionada obra.

La asamblea como recurso fundamental de la democracia campesino indígena muestra que con base en los resultados de las asambleas comunitarias y de los sondeos por fracciones, llevados a cabo entre marzo y abril de 2008, se calcula que alrededor del 80 por ciento de la población de la región se opone a que la autopista pase por sus comunidades, diez por ciento apoya y otro tanto no se define (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Sin embargo, esa modalidad democrática se ve amenazada por una política pública dominante en los distintos niveles de gobierno, que opera bajo el proceso globalizador el cual homogeneiza visiones del mundo, sistemas políticos, sociales y económicos, entre otros aspectos de la vida social; con un régimen de gobierno dócil al modelo neoliberal, centralista, autoritario, con el poder centralizado en la figura presidencial, (en este caso en el gobernador), y con una democracia electoral formal que se considera como la única válida (Nolasco, 1997:53-58), hace que la forma de gobierno tradicional y la democracia social indígena se vean impelidas ya sea a ejercerse girando alrededor de los intereses comunitarios, o a debilitarse y eventualmente perderse, dando la modificación correspondiente a la transición del campo a la urbanización, particularmente y de forma intensiva en la zona correspondiente al Eje volcánico central de México.

En el caso de Xochicuatla, los argumentos de la resistencia giran en torno al impacto negativo sobre lo ecológico, social y cultural de la comunidad, y a identificar en el proyecto carretero una motivación puramente capitalista. Esto es, su argumentación para resistir con respecto a este proyecto consiste en que si bien acepta que los aspectos técnicos del trazo de la carretera es competencia de ingenieros, amplía su horizonte al decir que los comuneros si pueden opinar sobre donde va el trazo, esto es, el espacio mismo, visto más allá de un lugar para levantar muros, colocar asfaltos, y edificar estructuras, las cuales ciertamente tienen su dificultad y especialización técnica, empero el espacio tiene entrecruzamientos culturales, ambientales y psicosociales como cogniciones,

emocionalidades y la condición necesaria para desarrollar comportamientos. A favor de la construcción, se apela desde la importancia de la comunicación, pasando porque Xochicuautla “tendría su salida a la autopista”, hasta por el ceder a cambio de obra pública, como si esto no fuese ya una obligación del Estado.

En una entrevista de campo, el señor Miguel Paulino, ciudadano de S. Francisco Xochicuautla, al preguntársele acerca de su posicionamiento con relación al proyecto de autopista y su argumentación, dijo:

Primera, posición, los intereses ahora si que son capitalistas, de antemano son grandes intereses como resultado dan unas consecuencias no favorables siempre al lugar donde se planea llevar los trabajos, grandes capitalistas que en otras áreas y en otros poblados no han llevado a cabo siempre las promesas con las que entran para supuestamente beneficiar a las comunidades que afectan siempre han mentido han engañado y por consiguiente ya cuando están las consecuencias no se hacen responsables siempre evaden en ese aspecto en que beneficio pues, la verdad no, ya estamos muy maltratados. También por las siguientes razones, el gobierno nunca hace caso, tan solo de los reclamos que se le hacen a sus gobiernos siempre van a tener la respuesta de que van a atender y nunca las hacen beneficios, no la verdad no. Yo trabajo en el Distrito, los intereses yo los veo desde la zona de Interlomas, hasta el Aeropuerto, esos son los beneficios que ellos quieren tener, por consiguiente a nosotros no nos traen algún beneficio pura contaminación basura, ruido, yo estuve viviendo varios años en el Distrito y la verdad prefiero que esté así mi pueblito, como está, no me interesa que pase la autopista porque ya les he mencionado cuáles son las consecuencias y los resultados, ahora si que son desfavorables para la comunidad (Gutiérrez y Fabila, 2008c).

Otro ciudadano, seguramente parte de la minoría que está a favor de la construcción de la autopista, explicó así su posicionamiento:

Bueno es que las comunicaciones son indispensables, para el desarrollo de una comunidad o de una ciudad, entonces, mi posición es de que sí se llevara a cabo, porque como lo he dicho, toda la comunicación es buena siempre porque eso es lo que trae desarrollo a las comunidades y a las ciudades también (...) Definitivamente, pues si se tiene que sacrificar ciertos aspectos ambientales, pero también tenemos que ver el desarrollo, o sea, esto se tiene que ver a futuro estamos en un lugar en donde ya estamos prácticamente en el valle de Toluca que tiene que comunicarse con la ciudad de México y una de las maneras rápidas pues es la autopista, esto obviamente genera empleo, genera riqueza, genera muchas cosas, no habiendo comunicación estamos estancados (Gutiérrez y Fabila, 2008d).

La diferencia que adoptan las comunidades para resistir, con respecto a otras regiones, obedece a la vocación y transformación territorial y al aprendizaje de formas efectivas de organización y movilización, así se tiene por ejemplo, la oposición al pago de siete pesos por metro cuadrado en S. Salvador Atenco, y la lucha organizada por el Frente de Pueblos por la Defensa de la Tierra en el marco de la Otra, hasta la violenta toma de esa comunidad por las policías del Estado de México y de la Federal Preventiva; la aceptación de los afectados por la

ampliación del Aeropuerto de Toluca, reduciendo sus demandas a un acuerdo sobre la indemnización respectiva, por su transición de espacio rural a espacio urbano.

El compás de espera está en función de la respuesta que dará el gobernador a la comunicación generada en asamblea de fines de abril, de autoridades y delegados comunitarios donde la comunidad le expresa su posición al respecto. La confianza sustentada en que el gobernador les tomará en cuenta, que es neutral, es una posición de alto costo si se desconoce la capacidad de presión y cooptación del ejecutivo.

Cuando se le cuestiona que otro poblador argumenta, que si el gobierno diera una preparatoria, diera un hospital, pues que si estaría de acuerdo con la autopista, a lo que manifestó:

Son falsos, engaños, porque una escuela cuánto te puede valer, cuánto puedes invertir, o sea, que ponen la escuela, pero no las atienden tal cual debe de ser, ahí está el resultado, digamos con la Universidad que está aquí abajo, o sea qué beneficios han sacado de ahí, los chavos los preparan, pero de ahí ya no tienen nada que hacer; no encuentran fuentes de trabajo, si los quieren, los quieren con experiencia, dónde está la experiencia, entonces dónde está el trabajo, donde está la preparación, todo se va a la basura, ahora si que todo lo que han invertido en ese esfuerzo no se ve recompensado. Te pongo un ejemplo, una escuela cuánto puede invertir 500 mil pesos a ojo de buen cubero, con todos los aparatos, que sea la máxima escuela a nivel nacional, un millón, dos millones, cuánto crees que ellos saquen en la autopista, hablando eternamente (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Se le comentó que la inversión calculada por el gobierno estatal es de dos mil 200 millones de pesos aproximadamente, expresó:

Desgraciadamente, ahora si que como fuente de trabajo, la inversión nunca dejará de ser, o sea, si a nosotros nos dieran trabajo, nunca dejará de ser el sueldo mínimo, entonces qué comparas una inversión, digamos de un sueldo, digamos de cinco mil pesos semanales a un sueldo de 600 pesos, es una grosería nada más, si, por eso te digo, no le veo ningún beneficio, ellos si, ¿por qué? porque comienzan a comprar los terrenos y todo eso, pero nosotros no dejaremos de ser ahora si que simples peones, nada mas, 600 pesos para qué te alcanzan, una camioneta de ocho cilindros la tienes que llenar a veces hasta con 500 pesos tanque lleno, cuánto te queda, te quedan 100 pesos para qué, una sopa *Maruchan* y nada más, un refresco, no tiene ningún caso (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

La apreciación que tiene sobre el futuro para su comunidad con relación a la construcción de la autopista, dijo:

Te lo vuelvo a repetir un futuro incierto, en primera, porque aquí estamos cuidando los mantos acuíferos, si llegaran a hacer esa carretera y a nosotros nos llegaran a perjudicar tan sólo porque nosotros dependemos ahora si que del agua de esta zona que viene de allá arriba, no creo que el gobierno vaya y diga sabes que a Xochicuautla ya se le fue el agua y corriendo van a llegar a

solucionar el problema, simplemente nada más te van a dar, ahora sí, que evasivas, respuestas a un año y dos años, sí, pero mientras el problema ya estaría aquí y a partir de eso, pues ahora sí que cuál es la ganancia, si en primera, ahora sí que, ¿no estás viendo ya como está el planeta y ahora todavía le estás rompiendo más la torre?, pues no se vale tampoco (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Al preguntarle acerca de si considera que la comunidad tenga la capacidad suficiente, de organización, de respuesta de resistir ante los sobornos, las presiones, las amenazas, incluso lo hemos visto, por ejemplo en S. Salvador Atenco, la represión, expuso:

Si todo eso va a nivel ahora sí que cumpliendo las leyes, sí estamos capacitados, en esta zona también ya no somos tan ignorantes, ahora sí que la gente también entra en una conciencia, pero desgraciadamente, siempre el gobierno trata de dar a entender que la gente que va a ser perjudicada, es una gente no preparada, que no entiende, no comprende, desgraciadamente siempre ha estado en un error. Sobre los sobornos, siempre los ha exhibido pero siempre viene de la parte del capital fuerte, no del que no tiene, eso es nada más lo que te digo (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Finalmente añadió:

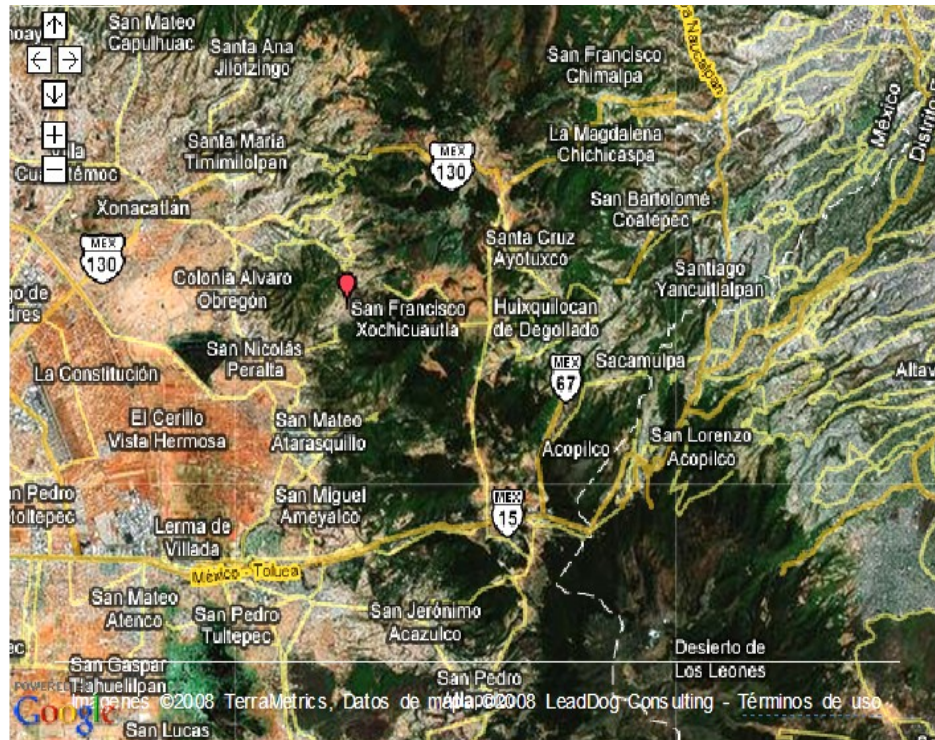
La verdad entiendo que las cosas deben de progresar pero siempre a un costo. Si tu entras, diciendo mentiras, ignorando o dando a entender que la gente no entiende, entonces ahora sí que no tienes ningún argumento válido para entrar con algo respetuoso, siempre vas a estar ahora sí que desde la entrada estás manifestando que siempre quieres comerte a la gente, comerte a sus comunidades, comerte a sus riquezas y siempre perjudicarlos nada más, cuando tu obtengas lo que tu estás peleando por el lado capitalista, nunca vas a ver ahora sí que ver siempre hacia atrás y dejarás con los problemas que por consiguiente tiene la comunidad y tu siempre los vas a ignorar. Desgraciadamente nosotros siempre somos el lado afectado, porque ellos piensan que no tenemos la preparación, pero lo que ellos ignoran es que pues la preparación viene desde atrás, desde los hijos, padres y hermanos, por eso prefiero tener mi cultura, que siempre ha sido manifestada por el respeto hacia las cosas, a una cultura capitalista, que es abarcar, avasallar para poder lograr sus proyectos, por eso, no me interesa la carretera (Gutiérrez y Fabila, 2008b).

Las declaraciones de los entrevistados muestran proporcionan bases para el diagnóstico social que en S. Francisco Xochicuautla a la vez que muestran la vigencia de la noción que sobre la psicología política elaboró Ignacio Martín-Baró, al definirla como “el estudio de aquellos procesos psíquicos mediante los cuales las personas y los grupos que los conforman, luchan y ejercen el poder necesario para satisfacer determinados intereses en una formación social” (Martín-Baró, 1990: 245-280); con lo visto al momento, en el caso de la comunidad de S. Francisco Xochicuautla, puede diagnosticarse socialmente que se encuentra en el proceso de dar sentido a la información que reciben en torno al proyecto carretero, como se ha explicado, con ello han integrado una percepción de riesgo, ya se

verá si existe la capacidad de emprender la lucha y el ejercicio de poder acordes a su interés.

Anexo 1

Ubicación de S. Francisco Xochicuautla, municipio de Lerma, Estado de México



Listado de Referencias

GEM (s/f). Gobierno del Estado de México. *Atlas ecológico de la cuenca hidrográfica del río Lerma*.

Gibson, Ch. (1996). *Los aztecas bajo el dominio español. 1519-1810*. México: Siglo XXI Editores.

Gutiérrez, B. y Fabila, R. (2008a). *Entrevista con un vocero de la asamblea de representantes, y con la directora de la Fundación de Comunidades del Alto Lerma*. S. Francisco Xochicuautila, Municipio de Lerma, Estado de México (120308) Inédita

Gutiérrez, B. y Fabila, R. (2008b). *Entrevista de campo A. Con el Primer Delegado de S. Francisco Xochicuautila*. S. Francisco Xochicuautila, Municipio de Lerma, Estado de México (010508). Inédita

Gutiérrez, B. y Fabila, R. (2008c). *Entrevista de campo B. Con un el señor Miguel Paulino, ciudadano de S. Francisco Xochicuautila*. S. Francisco Xochicuautila, Municipio de Lerma, Estado de México (010508). Inédita

Gutiérrez, B. y Fabila, R. (2008d). *Entrevista de campo C. Con un ciudadano de S. Francisco Xochicuautila*. S. Francisco Xochicuautila, Municipio de Lerma, Estado de México (010508). Inédita

Harvey, H. (1993). "Estudio introductorio" al *Códice Techialoyan de Huixquilucan*, Zinacantepec, México: El Colegio Mexiquense.

INEGI. 1990. *Censo General de Población y Vivienda*.

Martín-Baró, I. (1988). *Acción e ideología. Psicología social desde Centroamérica*. San Salvador: UCA.

Martín-Baró, I. (1990). *Psicología de la Liberación*. Madrid: Trotta.

Nolasco, M. (1997) "Democracia Indígena", en *Democracia de los de abajo*. México: La Jornada.

Pellegrini, A. (2007). "Riesgo y contexto. Un análisis del riesgo tecnológico en los movimientos sociales", en: *Ciencia, Docencia y Tecnología*, No. 35, Año XVIII, 2007, noviembre. Universidad Nacional de Entre Ríos-República Argentina.