

Todos Perdimos en Atenco

Alfredo Acle Tomasini©

La construcción del país no puede ser obra de unos cuantos. Es el esfuerzo colectivo el motor que erige a las naciones. Es su osadía lo que determina el tamaño de sus retos. Es el talento sumado de sus gentes lo que define la dimensión de sus logros. Pero la voluntad individual sólo se transforma en colectiva, cuando hay un interés común. De lo contrario, como ocurrió en Atenco, las partes nunca hacen un todo y al final todos pierden.

Cuando se observan secuencias históricas de fotos aéreas de la mancha urbana de la capital, no se necesita de sagacidad para imaginar que ésta absorberá a los terrenos sobre los que se planeaba construir el aeropuerto. No será de manera espectacular; poco a poco esa extensión, como ha ocurrido con tantas tierras otrora ejidales, se irá desgranando en operaciones parciales que la anexarán silenciosa y desordenadamente al perímetro marginal de la gran urbe.

Abruptamente, la construcción del aeropuerto confrontó a los campesinos de Atenco con ese destino irremediable. La imperiosa necesidad que el país tiene de esa obra, aunada a la fuerza y al interés público que lograron convocar, pudieron utilizarlos para obtener un provecho muy superior a los ingresos netos que obtendrán en muchos de los años por venir. Dejaron ir una oportunidad que nunca volverá, como tampoco regresaran a ellos, quienes los utilizaron para su beneficio político.

Para el Gobierno Federal, la pérdida no está tanto en lo material como en lo moral. Y esto es algo que menoscaba su liderazgo. Más aún, cuando este episodio se suma a otros, donde después de adelantar las líneas con acciones que se anunciaron como innovadoras e imprescindibles, hubo que batirse en retirada y aceptar un buen número de bajas. Los titubeos y cambios de rumbo generan incertidumbre, los errores de planeación y ejecución hacen desconfiar de la habilidad para conducir al país y, finalmente, la falta de humildad para aceptar las equivocaciones distancia al gobernante no sólo de su pueblo sino de la realidad.

Perdimos como sociedad, cuando la ilegalidad se toleró y se convirtió en instrumento de presión. A qué nos referimos cuando hablamos de nuestras instituciones. Cómo creer en ellas cuando otra vez se plantea un mensaje ambiguo. La mano armada para hacerse valer, el secuestro y el cierre de carreteras están claramente prohibidos en nuestras leyes. Una ley se convierte en norma de conducta cuando su aplicación es consistente. Por eso cuando la ilegalidad de muchos hace a la autoridad omisa en su aplicación, entonces la ley es sólo referencia.

Es válida la crítica de que a lo largo de la historia a los indígenas se le ha tratado como menores de edad. Se ha abusado de ellos y se ha decidido por ellos. No es causal que la pobreza extrema sea en la población indígena una constante y no una excepción. Pero paradójicamente esa actitud que minimiza su madurez como seres humanos, también se manifiesta cuando hay quienes toleran la ilegalidad de sus acciones. El reclamo de sus

derechos frente a la sociedad es tan legítimo, como la exigencia de ésta para que todos sus miembros respondan a las mismas obligaciones.

Para el ciudadano común que observa con mayor o menor interés lo que ocurre en la escena nacional, le resulta evidente que en la lucha partidista, él es un rehén. Las acciones y omisiones de los gobiernos del Estado del México y del D.F. sin lugar a dudas influyeron en el desenlace. No sumaron, restaron. Así, la democracia pierde en la medida que la mezquindad pone al interés político por encima del ciudadano. Pensar que después de estos sainetes, se acudirá masivamente a las urnas el año próximo es una ilusión.

Finalmente la pérdida también es económica. Haber retrasado por más de veinte años la decisión de construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México hizo que el crecimiento de ésta y el de ciudades cercanas eliminará mejores alternativas que Atenco. De hecho, ésta era la menos mala de las que quedaban. Un aeropuerto se inicia en el espacio aéreo y termina en las rutas de acceso de pasajeros y carga. Subir y bajar desde ese sitio a más de 20 millones de personas por año y hacerlas llegar por tierra hasta él no es un problema que pueda resolverse con más chipotes y menos aún con poco dinero. Paradójicamente, los recursos que la sociedad pudo haber invertido en pagar un precio justo por los terrenos de Atenco, resultan ridículos en relación con lo que habrá de gastar para que esa obra se construya en otra parte. De ahí la pregunta: ¿Quién ganó en Atenco?

taa@avantel.net