

El camino de las ruinas

En los noventa se transmitía una serie llamada "Suddenly Susan" con Brooke Shields en el papel protagónico. En uno de los episodios, Susan se está postulando para formar parte del comité de supervisores de la ciudad y tiene como contrincante al entonces luchador profesional Hulk Hogan. Susan tiene la idea de que Hogan no tiene un gramo de conocimiento de política ya que ante las cámaras únicamente posa, hace cosas de luchador como gruñir y destrozar cosas. Eventualmente Hogan gana las elecciones, pero para sorpresa de Susan, Hogan no solamente tiene conocimientos de política, también tiene muchas buenas ideas y encima de todo, se acerca a Susan para pedirle que colaboren ya que muchas de las ideas de Susan le habían parecido geniales a Hogan. Hogan le explica a Susan que la fachada de luchador es únicamente un acto que le permite acercarse a la población y ganarse su confianza, con la finalidad de mejorar la ciudad sin que los ciudadanos sientan que los está representando el estereotipo de político corrupto.

Mi yo idealista en los dosmiles, cuando por fin pude comenzar a ejercer mi derecho a votar en elecciones locales y federales, creía que los políticos en México podrían ser iguales a lo que vi en "Suddenly Susan", es decir, sin importar cuan patéticos parecieran en campaña, una vez en el poder, serían buenos políticos (si es que eso existe)

Nada más alejado de la realidad

En 2018 7 millones de Mexicanos votaron por Andres Manuel López Obrador, no necesariamente porque AMLO fuera buen candidato, sino porque los partidos que habían estado en el poder habían creado un estado de hastío, la gente estaba cansada de lo mismo siempre, viniera de donde viniera.

El actual presidente tuvo desde el principio tres proyectos faraónicos en mente: El aeropuerto de Santa Lucía, La refinería de Dos Bocas y el Tren Maya, el cual pretende establecer una red de conexiones en la península de Yucatan.

AMLO le vendió a la población mexicana la idea del tren Maya como un medio para conectar a una de las regiones de mayor importancia cultural en México y el mundo.

El proyecto se sometió a votación, y la victoria fue apabullante, sin embargo, la participación de los representantes de las localidades afectadas incluso menor a la del resto de votantes, por lo que incluso si la totalidad de los representantes locales de las comunidades hubieran votado en contra del tren Maya, el proyecto se habría autorizado. Era esencialmente la región central de México, decidiendo el destino ecológico, social, cultural y laboral de muchísimas comunidades en la península.

AMLO había estado en campaña para la contienda presidencial desde 2006. En campaña, siempre manifestó interés por la gente pobre, por la gente marginada, por la gente autóctona, y el tren no era la excepción para el presidente, o por lo menos eso decía. No dudo que AMLO de 2006 haya tenido las mejores intenciones, e incluso proyectos geniales, pero en 2018 AMLO no pretendía servir al pueblo, AMLO tuvo y tiene su propia agenda, que avanza en paralelo jalada por el aeropuerto, la refinería y el tren.

Antonio, el miembro más joven del clan Flores López, aquél del que no hemos hablado, es como Neil Peart de la banda Rush. Siempre al fondo (en apariencia) pero central para el desarrollo de la banda. De él he aprendido un montón de cosas, como ser una buena persona (o tratar de serlo), como ver el mundo desde

una perspectiva más aterrizada, le he aprendido buenas músicas, buenas películas. Es sin duda un eje de las dinámicas familiares.

Con Dafné tuve ciertos remordimientos, aunque estoy consciente y tranquilo de que ese capítulo ya se cerró, con mi hermano es diferente, si, tengo remordimientos pero a la vez sé que puedo reescribir nuestra historia al futuro, es mi mejor amigo y siempre veré por él tanto como sea posible, a ese capítulo aún le quedan muchas páginas.

Mi desarrollo siempre fue sencillo porque me dejó llevar por las circunstancias y nunca me enfrenté a una disyuntiva en donde debía poner mis convicciones antes que mi beneficio. Antonio es posiblemente lo contrario, y en consecuencia, a pesar de ser mi hermano menor, siempre he pensado que cuando crezca quiero ser como él. Repitió un año en la vocacional, dejó de estudiar muchos años, regresó a estudiar una carrera universitaria, y al momento trabaja en algo para lo que estudió. En papel se lee fácil, pero su historia implica pensar que en cada etapa de su vida había checkpoints en donde se enfrentaba a la decisión de darle gusto a la familia, cumplir la expectativa de la sociedad, o seguir sus convicciones contra todo y contra todos. En consecuencia, a su curriculum le podríamos agregar los oficios de tendero, dependiente en un seven eleven, barista en un café, fotografo, artista, herrero y, hasta vendedor de chacharas musicales.

Al inicio de la pandemia perdió su trabajo en el Servicio Geológico Nacional, para luego trabajar como herrero con mi papá, más por necesidad que por convicción.

En 2022, Antonio vuelve a trabajar en geología y exploración, realizando análisis de riesgo para la exploración y construcción de la infraestructura del tren maya... y aquí es donde se juntan nuestras dos breves introducciones.

Cuando a Antonio le asignaron trabajar en el tramo 5 del tren Maya, su mente estaba en un estado permanente de sobrecarga, primero, por dimensionar la magnitud del proyecto en el que estaba metido, y tambien por estar consiente de que su labor tendría consecuencias a corto, mediano y largo plazo.

En Octubre de 2022 fuimos a visitarlo a Playa del Carmen, una ciudad que de mexicana, tiene lo que yo de astronauta. Antonio nos llevó a diversos sitios, incluidos varios tramos por donde eventualmente pasará el tren, el espectaculo era simultaneamente impresionante, desafiante, hermoso, triste, decepcionante, todo al mismo tiempo. Pasamos por tramos en donde había troncos apilados de todos los árboles que se talaron, vimos coatis que sin timidez se asomaban a ver a los visitantes en sus vehículos metálicos, vimos tarántulas cruzando el camino como lo harían los proverbiales pollos. Pensar que en el futuro las secciones que visitamos serían transitadas por un leviatán que acortaría distancias, suponía una confusión por demás inmesurable.

Antonio nos llevó a la casa de Genoveva, la señora malhablada que les vendía cerveza a los trabajadores del tren maya (exploración, perforación y construcción). La casa estaba abandonada, sería demolida ya que estaba ubicada a metros de las vías. Genoveva mencionó que no le repondrían su casa, que únicamente le ayudarían a reubicarse, pero todo ello estaba en acuerdos que se los llevaría el viento.

El tramo 5 del tren Maya pasa por una serie de regiones que no habían sido exploradas, por lo que los geólogos y su caravana de maquinas revelarían muchísimas cosas, de forma inmediata, el riesgo relativo asociado a la construcción del tren, a mediano plazo y con más detenimiento, revelarían la presencia de artefactos prehispánicos, plazuelas que no habían sido descubiertas. "Mira si es grande el destino y esta ciudad es chica", rezaban las letras de cierto trovador... tras avanzar en el tramo 5, multiples restos de

estructuras prehispánicas fueron descubiertas por la cuadrillas de exploración. El Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) tenía que evaluar la importancia de las piezas encontradas.

El concepto de "importancia" está altamente ligado a la escala de valores de cada instancia, para el INAH, las piezas representaban información invaluable, que ofrecían una ventana al pasado, que permitían entender mejor a las culturas que otrora florecieron en la península de Yucatán. Para el presidente de México, esas piezas no representarían mucho, en el peor de los casos simplemente las descartaría, priorizando la construcción del tren, en el mejor de los casos, jamás se enteraría de dichas piezas... priorizando la construcción del tren.

Para las cuadrillas podía representar un dilema moral, de identidad, laboral, cultural. Cómo pasar por encima de algo que era invaluable para una instancia federal de gran importancia, y a la vez insignificante para otra instancia federal aún más importante?

Bajo un modelo idealista, uno debe defender sus convicciones, sin importar contra quien o contra qué se esté compitiendo, la realidad tiene sutilezas que hacen del modelo idealista algo menos palpable, no se busca necesariamente un bien común, en principio porque no hay tal cosa como un "bien común", y en segunda instancia porque cada uno cultiva su microambiente, tomando decisiones a corto plazo que a lo mejor van en contra de las convicciones, pero a favor de un beneficio inmediato.

Tal como sucede en el cambio climático, las acciones individuales palidecen ante las acciones que toman aquellos que están a cargo del poder, sean políticos o empresarios. Las acciones asociadas a la construcción del tren Maya son similares, no importa que tanto protesten las comunidades, no importa que tanto los ciudadanos manifiesten su descontento en redes sociales, al no tener poder, la batuta la sigue y seguirá teniendo el presidente, o su sucesor en caso de que MORENA continúe en el poder.

En muchas culturas, la frase "Si no yo, alguien más lo va a hacer", es tan prevalente como lo es real, más allá de que sea correcta o incorrecta, es real.

A Antonio le reconozco que usualmente tiene la brújula moral bien calibrada, pero casos como éste son complicados hasta para la persona más recta. Podría oponerse a que las cuadrillas de exploración siguieran avanzando, pero eso representaba enfrentarse a dos leviatanes, el tren, y la voluntad del presidente (aunque ninguno de los dos de forma directa). Podría también renunciar a su trabajo, pero como bien mencionamos, si no lo hace él (la dirección de las cuadrillas de exploración), alguien más lo hará.

A lo largo del tramo en construcción se convive con múltiples individuos, locales, oriundos, visitantes y, extranjeros que ya se han establecido en la península. Una mujer suiza que vive en Tulum explicaba que los mismos dilemas a los que se enfrentaban día con día las cuadrillas, eran los dilemas que experimentaban múltiples constructoras europeas a principios del siglo XIX. No obstante, la construcción de trenes trajo muchos beneficios que hoy por hoy han hecho icónicas muchas ciudades de Europa.

Antonio nos contaba todo lo anterior de forma contemplativa, era notorio el desgaste físico y mental que implicaba coordinar la exploración.

Nuestra obligación es realizar un trabajo de calidad, minimizar el impacto ambiental a corto plazo y confiar en que el resto de la construcción va a hacer buen uso de los datos que les estamos entregando. Por qué hacerlo así? Porque en caso de no hacerlo, alguien más, con menos escrúpulos podría hacer ese mismo trabajo a un menor costo y con menor calidad

El tren Maya está programado para funcionar en breve, sin embargo la finalidad no es movilizar usuarios nacionales. En las zonas aledañas a los tramos que visita el tren, la mayor parte de los ingresos proviene del turismo y de la compraventa de mercancía. Las intenciones del presidente son en esencia benéficas para el país, pero hay una diferencia abismal entre las intenciones reales que tiene el presidente y lo que sale a decir en sus conferencias diarias: El tren va a conectar diversas ciudades, pero no va a conectar comunidades, va a movilizar turistas, productos, y carga pesada de diversas compañías.

El tren Maya no es una buena idea, pero tampoco es una mala idea, en todo caso no importa, porque aunque el INAH dictamine que en efecto hay áreas de importancia histórica o cultural; aunque las cuadrillas determinen que haya posibles riesgos en la construcción y; aunque las constructoras se negaran a avanzar en la construcciónm el paso de los dos leviatanes será inminente, para bien y para mal.

"A mi me toca hacer un trabajo de calidad", dice Antonio al tiempo que le da un llegue a su cigarro, me da el resto. En sus ojos se observa que es una decisión propia, pero que le ha llevado muchas horas de razonamiento y de valoración

Porque si yo no lo hago bien, alguien más lo hará y por hacerlo rápido o barato, puede que no lo haga bien

