

domingo 24 de enero de 1982

unomásuno

### Remociones

## ¿Y los responsables del transporte?

Miguel Angel Granados Chapa

Es de tal modo procaz y estúpido el texto que dio origen a la remoción de Juan José Bremer en la dirección general de Bellas Artes, que nada puede decirse para intentar siquiera paliar el grave daño que esa inserción produjo. Sin embargo, uno quisiera conocer muestras semejantes en que la atribución de responsabilidades provoque remociones como la de Bremer.

En el estilo político mexicano, se da a los cesados la eufemística salida de la renuncia. Casi nunca se afirma que alguien ha sido echado de su cargo. Sólo sucede así cuando a la sanción mayor del despido mismo se quiere agregar una suerte de escarnio, resultante de esa singularización: el público infiere que algo muy grave debe haber ocurrido cuando se habla explícitamente de remoción o cese, y esa especulación pública, que casi siempre es contraria a los intereses del removimiento, se añade a la pena que se le aplica.

Y sin embargo, muchos otros funcionarios, responsables remotamente, como lo fue Bremer, o más directamente de errores descomunales que afectan adversa y gravemente a los ciudadanos, siguen en sus sitios, tan campantes. Ese es el caso, por ejemplo, de don Carlos Hank González, el jefe del Departamento del Distrito Federal.

Persona gentilísima en su trato personal, don Carlos llegó a la regencia de la ciudad precedido por una aureola de gran gobernante, ganada durante su periodo como Ejecutivo en el estado de México. Se supo, y se supuso también, que amplia porción de esa fama descansaba sobre todo en las habilidades del propio profesor, y de su equipo de relaciones públicas, para crear una imagen, no necesariamente emparentada con la realidad. Pero, de todas maneras, el prestigio cundió. Y mucha gente esperó ver obrarse en la capital de la República los milagros que presuntamente se produjeron en la entidad vecina. El tiempo ha pasado, casi hasta concluir el periodo en que nos gobernará don Carlos, y tales prodigios no han sobrevenido.

Lejos de ello, no se exagera al decir que hoy los habitantes de la capital la padecemos en mayor medida que antes de diciembre de 1976. Es cierto que esta magna concentración urbana ofrece, a algunos de sus residentes, ventajas tales que hacen retóricas las promesas que esos habitantes privilegiados se formulan a sí mismos de salir de ella cuanto antes. Pero también es cierto, y ello pesa mucho más en el balance de la tarea de un político, que las penalidades de la mayoría se han multiplicado.

Tomemos sólo, como ejemplo, el caso de los transportes. Se advierte aquí la paradoja, que quizá es sólo aparente, de que medidas destinadas, en la forma, a mejorar la suerte de los capitalinos, se revierten en su contra. No es sólo el trazo de las rutas ortogonales, que dejaron sin transporte a vastas áreas de la ciudad. Es, sobre todo, el desdén por los ciudadanos. Vimos con indignación las fotos en que el señor Armando Loayzaga Barquín, gran zar de los transportes públicos ahora, se ríe de las reclamaciones de un grupo de amas de casa, que protestaban ante el Departamento del DF por la privación del transporte, de que fueron víctimas. El sufrimiento de los ciudadanos debiera producir *compadecimiento* en los funcionarios, es decir, dolencia en común, y no la frívola sonrisa de quien se sabe y se siente por completo ajeno a los

problemas del transporte... porque sólo es el encargado de aportar el servicio.

Decidida la municipalización del servicio, se dejaron sueltos cabos que han venido a chicotear ahora. Es imposible que no se hubiese calculado el efecto que la creación de un órgano único para la operación del transporte iba a tener en el ámbito sindical. Y sin embargo, pareciera que no se pensó en tal circunstancia. La consecuencia primera y lamentablemente no la única, se produjo el fin de semana pasado, en que muchos choferes, ganosos de defender su legítimo derecho de afiliarse al sindicato que defienda con mayor eficacia sus intereses, realizaron un paro. El asunto no ha terminado todavía, pues el sindicato cetemista ungido como único contratante no se aviene a que nadie se le salga del redil, cuando otra consecuencia, que también debió preverse, ha saltado a actuar contra los usuarios.

Los operadores de tranvías y trolebuses, convertidos súbitamente en colegas de los choferes de autobuses, esperan contar con condiciones laborales semejantes a las de éstos. Y como sus líderes espuritos (allí ha obrado la falta de democracia desde hace muchos años) firmaron un contrato que de suyo los insatisfizo, y más si lo comparan con el de sus nuevos compañeros del área de transportes, también fueron al paro, y con ello resultó perjudicada la población.

Nadie cometa el error de culpar de ello a los trabajadores. El origen de los conflictos, que a su vez genera las suspensiones del servicio, estriba en decisiones erróneas, apresuradas, de la autoridad. Si ésta yerra una vez, es admisible. Si convierte las pifias en un sistema de gobierno (adornado, además con arbitrariedad y corrupción sin fin, practicadas contra los ciudadanos en todos los órdenes, el policiaco en primer término), el asunto se vuelve insoportable. Por lo menos para los ciudadanos, que esperarían un rigor semejante al aplicado a Bremer dedicado a otro apellido alemán.