

Apresuramiento Legislativo

Se Hacen Leyes en 24 Horas

POR MIGUEL ANGEL GRANADOS CHAPA

EL editorial de EXCELSIOR del lunes 30, cuya tesis principal: la censura a la ligereza con que actúan las dos cámaras del Congreso de la Unión, fue convalidada más tarde por el presidente de la Asociación de Diputados Constituyentes, Ignacio Ramos Praslow, ha suscitado reacciones de defensa en varios legisladores, y aun la admisión del apresuramiento, formulada por el presidente de la Gran Comisión de la Cámara de Diputados, Carlos Sansores Pérez, quien en Los Pinos deseó "que contemos siempre con tiempo suficiente para todos los asuntos".

El tono general de las respuestas de los legisladores se ha concretado a dos argumentos: las iniciativas sí se estudian, pero en el seno de las comisiones —y con ello se quiere derogar la crítica alegando ignorancia, recurriendo a la ufanía de los iniciados: "es que ellos no saben cómo se hacen las cosas"—; o: las iniciativas están bien hechas, lo que facilita su aprobación. Adicionalmente, los miembros del Congreso que se han ocupado del asunto procuraron subrayar la independencia de que disfrutaban respecto del Poder Ejecutivo.

Establezcamos, así sea sólo con algunos ejemplos, que ha habido diligencia irresponsable —"aprobomanía", según el vocablo creado por el reportero Angel Trinidad Ferreira— en las tareas legislativas, particularmente de los senadores. El 23 de diciembre, el Ejecutivo envió varias iniciativas para reformar la legislación bancaria, y la de seguros y fianzas, así como la referida a la Nacional Financiera. No obstante que hubo enseguida por lo menos día y medio de asueto, el 27 tales iniciativas fueron aprobadas por los diputados, que hicieron tan bien su trabajo, que los senadores pudieron hacer el suyo en muy breve lapso, de tal suerte que el 29 ya estaban listas para su promulgación. Más veloces todavía fueron las Cámaras en tratándose de las reformas a la ley de nacionalización de bienes: el 26 de diciembre se presentó la iniciativa al Senado, el 27 fue aprobada allí, y al día siguiente la aceptaron los diputados.

★

EL "récord" fue rápidamente homologado en esos mismos días, con el proyecto para crear las secretarías de la Reforma Agraria y de Turismo: la iniciativa llegó a los diputados el 27 y el 29 ya estaba aprobada por ambas Cámaras.

El calendario no deja lugar a engaños: en un día, ninguna comisión debiera ser capaz de examinar responsablemente las iniciativas, a menos que se admita que las

reformas son intrascendentes y que por lo mismo no requieran meditación alguna. Pero no es así, al menos si se juzga por la algarabía que suscitan las leyes ya aprobadas y por la desmesura con que se adivina el efecto que tendrán en las relaciones sociales entre los mexicanos.

Téngase en cuenta, además, que las comisiones no pueden trabajar durante todo el día, pues sus miembros están obligados a asistir a las sesiones plenarias, que en ocasiones se prolongan hasta siete horas, o se reparten en tramos durante la mañana y la tarde. No hay, pues estudio, ni oculto ni visible.

Y luego, ¿de quién, si no del Presidente de la República dependen el dirigente de los diputados y el de los senadores? ¿Y puede nadie que conozca el *modus operandi* de la legislatura negar que cada uno en su caso dominan a los congresistas que les corresponden? La razón puede ser legítima: disciplina de partido; o ilegítima: mostrar sumisión eficaz suficiente para continuar una carrera política. Pero no se discute tanto la causa cuanto el efecto. Y ese es innegable.

★

PROBABLEMENTE podamos hallar buenas razones para explicar el acatamiento del Poder Legislativo al Ejecutivo. Pero será inútil que queramos encubrirlo. Sabemos que nuestra estructura jurídica y nuestra realidad política nos han dado un régimen presidencialista. En términos de Maurice Duverger, "el presidencialismo es una aplicación deformada del régimen presidencial clásico por debilitamiento de los poderes del Parlamento e hipertrofia de los poderes del Presidente".

A diferencia de la semidictadura, añade el politólogo francés, en el presidencialismo "la balanza se inclina más bien del lado de la democracia, siendo aun las elecciones —y elecciones relativamente competitivas— la base esencial del poder. Las elecciones presidenciales tienen una importancia esencial, siendo las elecciones parlamentarias secundarias respecto de aquellas y muy influidas por ellas. Consecuentemente, el Presidente es más poderoso que el Parlamento, sin que éste esté desprovisto de toda posibilidad de oposición".

Creemos que la descripción de Duverger corresponde a la realidad mexicana. Si juzgamos que tal como ella se presenta, dificulta el avance democrático, si no fuera por otra cosa porque falsea los hechos al intentar disfrazarse con los afeites de la independencia de los poderes, estamos obligados a admitir los hechos como son, y procurar su modificación.

Pasajeros y Choferes, Víctimas

POR MIGUEL ANGEL GRANADOS CHAPA

BIEN se sabe que el transporte de carga y de pasajeros, tanto en la zona metropolitana de la ciudad de México como en las rutas federales es una actividad donde descuellan los híbridos de que ha hablado don Jesús Reyes Heróles: aquellos que, con éxito parejo, han combinado tareas de empresarios y de políticos. A la cabeza de una larga nómina que incluye a todos los que están en casos así, basta incluir los nombres del gobernador del estado de México, Carlos Hank González y de su inminente colega de Guerrero, Rubén Figueroa.

Ello probablemente explica la suma de privilegios de que disfrutan los permisionarios del transporte. Si limitamos nuestra reflexión al Distrito Federal, tendríamos a mano datos para verificar de qué manera es cierto lo que afirmamos. Anteayer mismo, la ruptura violenta de una huelga de choferes aporta el dato inmediato para revisar la situación de los trabajadores del transporte urbano.

Se trata del movimiento huelguístico que, dejando de lado a su dirección formal, inactiva o corrupta, realizó la mayoría de los choferes de la línea San Rafael-Roma-Santa María, y que duraba desde el 15 de enero. En el caso se combinan los factores que hacen peculiares las relaciones obrero patronales en este servicio.

★

EN la práctica, los conductores son tratados no como sujetos de relación laboral, sino como comisionistas o, en la mejor de las situaciones, como trabajadores a destajo, que obtienen ingresos en virtud de los recorridos que realizan o de los boletos que expenden.

Por otro lado, la estructura de propiedad de las unidades y de los permisos es aparente. La autoridad municipal ha procurado la organización de sociedades mercantiles, con objeto de racionalizar la operación de ese servicio. Pero, en la realidad, los permisionarios son unos pocos, lo que da al transporte la calidad de operación monopólica. Se arguye a menudo, sin embargo, que la propiedad de autobuses está muy difundida. Lo que ocurre en verdad es, como sucede en la línea mencionada, que hay media docena de propietarios de otras tantas unidades, y el resto del medio centenar de vehículos está en manos de dos o tres permisionarios.

Ello nos lleva a una tercera característica de la relación laboral en el transporte urbano. Quienes poseen un autobús, o son copropietarios de alguno, suelen tra-

bajar también como choferes. Esa doble condición se extiende, de alguna manera, a otros trabajadores, que aspiran a pasar a aquella calidad. Como es obvio, esta situación milita en contra de las posiciones sindicales que debieran pugnar por una mejoría en el trato que las empresas camioneras dispensan a sus empleados.

Finalmente, como en pocas actividades, en esto el sindicalismo está mediatizado. En vez de que se hubiese formado un poderoso gremio que agrupe a los choferes de todas las líneas, hay una pulverización de sindicatos de empresa, débiles todos y casi por entero dependientes de la federación cetemista local. Algunas tentativas ha habido por independizar a varios sindicatos, y han tenido éxito, pero la estructura gremial no ha variado en nada.

★

FINALMENTE, por tratarse de un servicio público se ha observado la tendencia de las autoridades administrativas o de la jurisdicción laboral a denegar el derecho de huelga a los choferes. El movimiento en la San Rafael-Roma-Santa María fue quebrado, según denuncias, por un agente del ministerio público y policías de la delegación de Azcapotzalco, quienes inclusive detuvieron a los dirigentes de la huelga, que si adolecía de fallas legales era por decisión de las propias autoridades.

Los privilegios de los transportistas no afectan sólo a sus trabajadores. Hacen daño también a los usuarios. No es nada más el mal servicio, del que son responsables directamente los permisionarios y no los operadores de las unidades, pues ellos son sólo la última parte de una cadena. También es el alza de tarifas, explícita o disfrazada.

Los autobuses llamados "delfines" han servido para realizar una de esta segunda naturaleza. Según un informe del Departamento del Distrito Federal, hecho público este fin de semana, de los 1,300 autobuses nuevos que han entrado en servicio en los dos últimos años, 912 son "delfines", que recorren 47 rutas. Es evidente que el propósito es que estos vehículos desplacen a las unidades de otro modelo... y de otra tarifa. Porque, en última instancia, lo relevante es que el precio del pasaje en ellos es 100 por mayor que en los autobuses de primera clase.

Mientras tanto, los proyectos de transporte masivo: ampliación del Metro, trenes suburbanos, se arrastran con una lentitud que no parece casual.