

Escala Crítica/Columna diaria

*No hay transformación sostenida si no es compartida por ciudadanos **“Pase de charola” o la corresponsabilidad; respuesta al pasado derroche

*Los gobiernos privatizadores y patrimonialistas, el pueblo empobrecido

Víctor M. Sámano Labastida

EN SALUD, educación, seguridad, producción, en todos los rubros que un gobierno se proponga mayor eficiencia y menor costo, un rendimiento autosostenido, la incorporación de la sociedad es determinante. Muchos errores se han cometido cuando se piensa que la acción es de un solo individuo. Aún en los gobiernos autoritarios, y con más razón en las democracias, se requiere un mínimo de consenso. No es casual que Mario Vargas Llosa se refiriera al régimen priista mexicano como “la dictadura perfecta”.

En varios todos y desde diversas trincheras se insiste en que la cuarta transformación propuesta por Andrés Manuel López Obrador sólo será posible con la participación activa de la sociedad civil organizada. No bastará solo con lo que haga el Presidente, no siquiera con lo que haga todo su gobierno suponiendo que todos sus colaboradores “jalen parejo”.

Aunque resulta un tema polémico, no se puede ignorar que las grandes reformas que se lograron arrancar al antiguo régimen monolítico de partido único fueron resultado de la presión social de organizaciones no gubernamentales, de intelectuales, de líderes del más diverso origen. El propio AMLO fue uno de los actores fundamentales en la oposición.

Considerar que el modelo mexicano se transformará sólo con el cambio de siglas partidistas o el oportuno salto al nuevo vagón del poder (sin abandonar las viejas prácticas), será un error costoso. El Presidente se ha propuesto desatar procesos de participación en los variados estratos, aunque también ha sido criticado por sus métodos (las consultas con urnas y asambleas a mano alzada). Estamos sin duda ante un proceso novedoso frente a las anquilosadas formas.

El fiscalista David García comentó recientemente que –por ejemplo- el sorteo del avión presidencial se inscribe más en la búsqueda de la participación social, aunque en el caso de los empresarios apuntó que era más recomendable hacer donativos en especie, deducibles y con actividad fiscal de menor impacto. O quizá fuera deseable una mayor participación como verdaderos inversionistas, aceptando un nivel de riesgo.

FRENTE AL DESPOJO, EXPROPIACIÓN

NO ES lo mismo, pero hay quienes equiparan la colecta pública durante la Presidencia del General Lázaro Cárdenas para financiar el rescate de la industria petrolera, con la venta de “cachitos” de la lotería para rifar el lujoso avión que se compró durante la administración de Felipe Calderón, se remodeló y usó durante el mandato de Enrique Peña Nieto. Aunque el presidente Andrés Manuel López Obrador ha colocado bajo los reflectores el ofensivo y absurdo derroche de sus antecesores.

Un hecho reciente que tendrá interesantes repercusiones políticas y sociales fue la reunión que tuvo AMLO con 75 empresarios, de quienes logró el compromiso por escrito de adquirir 3 millones de boletos del sorteo, con lo que se obtendrá 1,500 millones de pesos. Lo recaudado servirá para equipos médicos de los hospitales. Entre los que acudieron a la cena de beneficencia –un poco al estilo norteamericano-, se cuentan directivos y dueños de compañías como Grupo Carso (de Slim) Bimbo, Televisa, Grupo, Cinopolis, Ángeles e Interjet.

El debate ahora está centrado en si se trató de “un pase de charola”, la gestión de una dádiva, o una acción plenamente legal y voluntaria. Hay quienes hablan de un acto de presión simulada, pero también se sabe que empresarios que no acudieron a la cena con AMLO participarán en la colecta. Desde otra perspectiva estaríamos ante otra forma de corresponsabilidad de la iniciativa privada para saldar una deuda arbitraria contraída por quienes (Calderón y Peña) no tomaron en cuenta a la sociedad.

La historia de la compra de aeronaves para el traslado privado de un Presidente comenzó, en 1947, con el primer presidente privatizador Miguel Alemán Valdés adquiere –por supuesto con recursos públicos- el avión C-47 Skytrain/El Mexicano. Luego vino El Mexicano II, modelo Douglas C-4. Es significativo que el avión presidencial surgiera con el alemanismo, cuna del poder político con mano empresarial. Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) compró un Douglas DC-6/Francisco Zarco que usó poco, mientras que Adolfo López Mateos (1958-1964) conservó el Zarco para giras nacionales y compró otro Douglas DC-8/Tenochtitlan. Luego, sin llenadero, adquirió un tercer avión de mayor tamaño para viajes internacionales, modelo Bristol Britania/‘El Ciudad de México’.

Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), mantuvo el Tenochtitlan para viajes internacionales y adquirió para vuelos cortos dos Fokker-F27 nombrados ‘Benito Juárez’ y ‘Morelos’. El dispendio se notaba a leguas. Luis Echeverría (1970-1976) no se quedó atrás: optó por comprar y acondicionar lujosamente la nave Hawker Siddeley HS-125/‘Miguel Hidalgo’, que los periodistas apodaron Topo Giggio por su tamaño pequeño. Lujo de pocos.

José López Portillo (1976-1982) administró la abundancia con la compra de dos Boeing 727, llamados Quetzalcóatl I y II. Se recuperaban anhelos faraónicos, que Miguel de la Madrid llevó al extremo con la compra de un Boeing 757/Presidente Benito Juárez por 65 millones de aquellos dólares. Fue la primera polémica pública por un avión presidencial. El gobierno lo tuvo que vender sin estrenar y, hecho curioso, lo recompró por 43 millones de dólares. Ese avión se utilizó hasta 2016, cuando fue sustituido por el ave de las tempestades que el Presidente López

El avión, los empresarios y la participación social; involucrarlos en un proceso de cambio

Escrito por Editor

Lunes, 17 de Febrero de 2020 00:43 -

Obrador se negó a utilizar. Decisión que tomó forma de símbolo en la arena pública.
(vmsamano@hotmail.com)