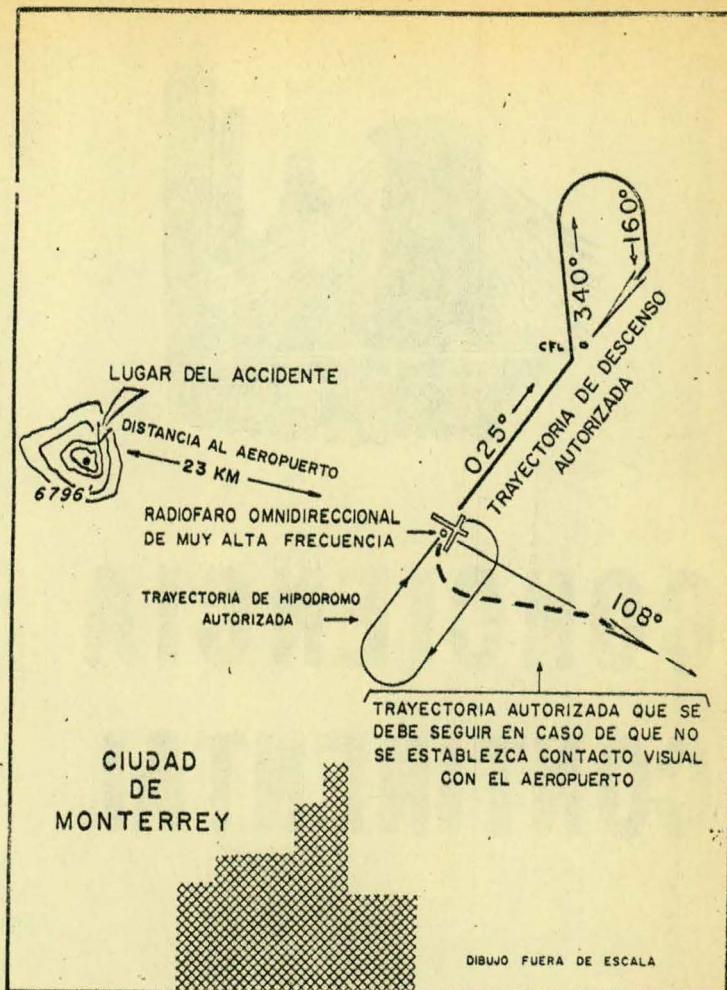


# Burocratismo e imprevisión

19. Junio 69

Por Miguel Angel Granados Ch.



COMO decían los cronistas decimonónicos, a estas alturas las prensas han sido ya muy fatigadas con todo lo escrito —informaciones y comentarios— acerca del accidente de aviación ocurrido el 4 de junio en las inmediaciones de Monterrey. Empero, todavía hay aspectos que deben ser analizados, independientemente de la notoriedad de algunos de los personajes que viajaban en el aparato caído.

Es conveniente referirse a dos hechos de importancia. Por una parte, las condiciones de la pista; y por otra, los trabajos de rescate. Respecto de lo primero, la Secretaría de Obras Públicas emitió, al día siguiente de la tragedia, una información estremecedora: el aeropuerto regiomontano fue construido hace más de 25 años, para los aviones que se operaban entonces, y la cortedad de sus pistas hace difícil el aterrizaje y despegue de jets. Estos, sin embargo, llegan y salen de ese lugar, con autorización, todos los días, en buen número.

Al día siguiente, otra oficina gubernamental, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, desdijo implícitamente a la SOP. Declaró que el accidente se habría debido a un error de pilotaje y no a otras causas. En esta diversidad de puntos de vista, ¿quién tiene la razón? ¿Es o no adecuada la terminal aérea de Monterrey para la operación de jets? Si no lo es, ¿por qué, con lenidad o negligencia absolutamente criminales se permite el vuelo a esa ciudad de tal clase de aparatos?

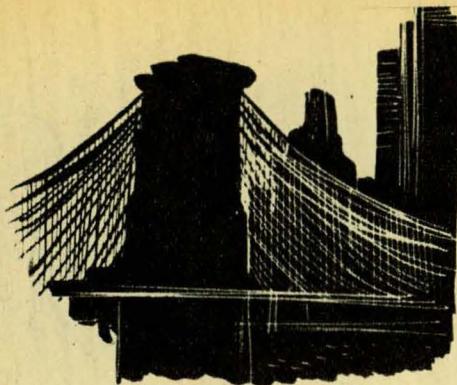
Hasta ahora, no se ha dado respuesta a estas

preguntas, después de las declaraciones iniciales citadas. Probablemente nunca la habrá. A no ser que, por una desgracia que nadie desea, el asunto se vuelva actual de nuevo más adelante.

Ya es irregular, de suyo, que tres organismos oficiales —SOP, SCT y Aeropuertos y Servicios Auxiliares— tengan que ver con las terminales aéreas. La multiplicidad de responsables en realidad diluye la responsabilidad. Pero es más grave la situación cuando las dependencias encargadas no tienen el mismo punto de vista sobre una cuestión, y este disenso de pareceres, en materia tan grave como la muerte de 79 personas, no se aclara y se echa en el olvido.

POR otra parte, como suele ocurrir en casos como éste, se organizaron varias patrullas de rescate para llegar hasta el sitio del accidente y trasladar a los cadáveres hasta donde sus deudos esperaban. Fue una tarea llena de penas y peligros. En algún momento, treinta personas se extraviaron y estuvieron en peligro de perecer, también.

Uno se pregunta si, por más respeto que haya que guardar a los muertos, por más significativos que sean los ritos funerales, por más amor que se hubiera profesado a los fallecidos, haya quien tenga derecho a pedir, o esperar, que nuevas vidas humanas se expongan a ser segadas, sobre todo cuando, como ahora, cuanto se rescató fueron despojos informes, acerca de los cuales nunca se sabrá si correspondieron realmente a la persona que se supuso.



# CONCIENCIA CONTINENTAL

Por Alejandro Avilés



**E** evidente que, durante los últimos años, y aun diríamos, durante las últimas semanas, se ha operado un cambio fundamental en las relaciones de Estados Unidos con los pueblos iberoamericanos.

**L**AS voces que se alzan en ambos bloques continentales no parten ya de la ficción panamericanista, utilizada durante tanto tiempo. Se apoyan en una realidad mucho más sólida, que es la diferencia de ambos conjuntos humanos.

Es muy significativo que, a voces como las de algunos estadistas latinoamericanos, que exigen un cambio de política a los Estados Unidos, se unan las de los propios políticos norteamericanos, tales como Ted Kennedy, Sol Linowitz y el propio Rockefeller, que anuncian el fin del panamericanismo como ficción y, tal vez, el nacimiento de un americanismo como necesidad de convivencia.

El "destino manifiesto" proclamado por Monroe y que sirvió de bandera de dominio al poderío norteamericano, consistía en afirmar la "protección" yanqui sobre los demás pueblos del continente. Protección que, durante la época del primer Roosevelt, parecía gritar: "Te protejo aunque no quieras, y ay de tí si no te dejas proteger". Con el segundo Roosevelt vino la política del **nuevo trato** y, como una prolongación, la frustrada esperanza de la Alianza para el Progreso.

Ahora las palabras —y ojalá que los hechos también— son más realistas. El propio Rockefeller, que sufrió en carne propia la vieja pugna de pueblos, aunque obviamente atizada por agitadores comunistas, ha censurado el burocratismo de Estados Unidos con Iberoamérica y el mucho prometer y el poco cumplir de la ALPRO.

**L**A nueva conciencia continental, basada en el reconocimiento de dos realidades diversas, va a ser sin duda obstaculizada por la demagogia marxista; pero puede abrirse paso si se basa en una recíproca buena fe.

Las condiciones han sido ya señaladas por la CECLA —Comisión Especial de Coordinación Latinoamericana—, en el documento entregado por el canciller Valdez, de Chile, al presidente Nixon. Dicho documento contiene los acuerdos tomados, a nivel ministerial, por las naciones iberoamericanas en la junta de Viña del Mar.

Es imposible condensar, en breves líneas, un documento tan amplio. Baste decir que se sustenta en la solidaridad latinoamericana frente a la gran potencia del Norte, en el establecimiento de un comercio justo, en un condicionamiento racional de las inversiones y en la promoción de una real asistencia técnica y financiera que beneficie a los dos bloques.

De la sinceridad y el realismo con que el programa de la CECLA se lleve a efecto, depende en mucho el futuro de América y del mundo.