



IX PLAN DE LA NACION

El Consejo de Ministros terminó sus sesiones de enero con la aprobación del IX Plan de la Nación. Por su parte, el Congreso inauguró el mes de febrero recibiendo también este plan para su discusión y aprobación. El documento que recoge la propuesta del gobierno para orientar la vida nacional a lo largo de este quinquenio comienza sus páginas bajo el sugerente título de «Un proyecto de país». Este proyecto de país se desgana, a su vez, en cinco grandes proyectos sectoriales:

- Inserción de Venezuela en la sociedad global del siglo XXI y en el contexto internacional, aprovechando las oportunidades de la globalización en beneficio del desarrollo.

- La construcción de una economía competitiva para sustentar el desarrollo con equidad social.

- Alcanzar la solidaridad social y elevar la calidad de vida de la población.

- Una reforma profunda de la educación en todos sus niveles.

- La reforma del Estado para modificar la manera de relacionarse con la sociedad civil.

En las estrategias propuestas se insistió en la transformación educativa y en la lucha contra la pobreza, bajo una mirada de futuro a largo plazo y como palancas fundamentales para los cambios que se deben producir en el país. En el corto plazo, el IX Plan se propone especialmente combatir las distorsiones más apremiantes de la economía nacional: inflación, desequi-

librio fiscal, crisis financiera, desempleo y recesión.

Gran parte de las críticas que se hacen al IX Plan, tanto en la discusión del Congreso Nacional como en la opinión pública, coinciden en indicar que el lenguaje bien intencionado del plan no convence y sus planteamientos no resisten interrogantes básicas. En primer lugar no satisface la explicación gubernamental para salir de la difícil coyuntura actual. Tampoco se ve cómo, partiendo de determinadas circunstancias y limitaciones y tomando determinadas medidas económicas y políticas, se confeccione un camino concreto desde el cual podamos aspirar a un sustancial progreso económico y social. Tampoco se señalan con claridad los detalles técnico-económicos que le den coherencia a las ideas fuerza del plan.

NUEVO MINISTRO DE HACIENDA

El ministro Julio Sosa Rodríguez puso a la orden del presidente Caldera su despacho en Hacienda y fue sustituido por Luis Raúl Matos Azócar. Muchos sectores del país reconocen las bondades y cualidades personales del ex Ministro, así como sus esfuerzos por estabilizar la economía y hacer frente a la crisis bancaria. Sin embargo, esa misma opinión es consciente, y así lo ha manifestado, de que el ex ministro Sosa termina su gestión dejando el saldo de un desacertado manejo de la crisis financiera. En general su política se ha calificado como la de una galería de medidas puntuales con resultados inciertos.

La tarea que le espera al nuevo ministro es ardua. Tiene como ventajas su conocimiento a fondo de la coyuntura actual por haber participado desde los mismos inicios de este gobierno en la búsqueda de soluciones estructurales a los problemas. También conoce a fondo lo que piensa el gabinete eco-

nómico y el directorio del Banco Central. En la opinión pública es conocida su voluntad política para enfrentar esta difícil coyuntura. De hecho ya el nuevo Ministro se ha comprometido a presentar al Congreso Nacional un plan integral con las estrategias del Ejecutivo para superar la crisis financiera. Según sus propias palabras, "no podemos seguir atendiendo caso por caso la crisis financiera, sin definir lo que queremos que ocurra como resultado final de la reestructuración".

CONFLICTO DE LOS CONTROLADORES AÉREOS

Ingresos y seguridad aérea se implican cuando las relaciones laborales se deterioran. Así aparece en el conflicto de los controladores aéreos. Por ello las fallas en los instrumentos de precisión se utilizan como armas de presión.

Se calculan las pérdidas en 150 millones de bolívares diarios. Los aviones nacionales no despegan sino por lo menos con diez minutos de diferencia y los internacionales con media hora. Así los aviones salen con horas de retraso.

Los controladores exigen, contra la apreciación de la OCP, compromisos laborales del gobierno de Velásquez. Las jubilaciones son parte importante del problema. El gobierno les amenazó con suprimirles su condición de funcionarios de carrera administrativa, reduciéndolos a trabajadores de confianza y de seguridad del Estado, removibles por tanto de acuerdo a la voluntad de éste.

Los controladores han denunciado las infraestructuras técnicas deficientes que impiden la seguridad de las operaciones aéreas. No hacen huelga sino que cumplen lo establecido para aterrizaje y despegue en sus manuales de procedimientos. El resultado es el caos aeroportuario.

El juez accidental V de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y de Tránsito, Humberto Mendoza, aceptó un recurso de amparo introducido por la cámara de transporte aéreo contra la Asociación Nacional de Controladores Aéreos. Y les obligó a no poner trabas en las operaciones. Por supuesto que los controladores saben del oficio un poco más que un juez. O ¿se responsabilizará el juez de una tragedia aérea?

Hasta el momento ellos no han acatado la medida de amparo, bajo el supuesto de que no están haciendo operación morrocotey, sino que cumplen lo estipulado por los manuales. Los ministros involucrados declaran que no van a permitir el paro en un servicio tan esencial sólo por intereses de un gremio. Se amenaza con la militarización de las funciones controladoras. Pero los civiles que han sido sus instructores insisten en que los militares no están preparados. La seguridad de los usuarios estaría en peligro. Nuevamente, decimos, se querría aplicar la antidemocrática ley de seguridad y defensa para golpear el derecho de huelga. De hecho, al cierre de este número, se tomó la medida de militarización del control aéreo.

Arreglados los problemas gremiales, al haber desaparecido su estrés y angustia, podrán quizás ser más flexibles, aunque no estén resueltos los problemas técnicos que hoy se invocan.

La mejor forma de acabar con este tipo de situaciones es que el Ministerio de Transporte logre poner en buenas condiciones todo el instrumental y la técnica adecuada para la seguridad en nuestros aeropuertos.

Hay jueces, sin embargo, que están aceptando demasiado alegremente recursos de amparo negando en la práctica otros derechos, como en el caso que nos concierne, el derecho a la huelga y a la seguridad.