Huelga aérea

Una Mexicana que infundios vendía

Miguel Angel Granados Chapa

La huelga iniciada el jueves primero de noviembre en Mexicana de Aviación (y que tal vez cuando usted lea este artículo habrá ya concluido) no es una más. Reúne características que le confieren un sello particular, visto el conflicto desde cualquiera de las tres partes que intervienen en él, empresa, gobierno y sindicato.

La empresa se ufana, por sí o mediante sus voceros, de ser una de las más eficaces de México. Contrastada con su competidor estatal, Aeroméxico, suele ponerse en relieve que ésta es muestra típica de la administración pública de los negocios, pues pierde dinero, mientras que la otra, ganadora de utilidades cada vez mayores, es la prueba de que en igualdad de circunstancias la empresa privada es mejor que la estatal. En efecto, si se considera el volumen de ventas de Mexicana de Aviación, se advierte que sus operaciones han crecido enormemente. Tengo a la mano los datos de 1977 comparados con los del año anterior: mientras que en 1976 las ventas importaron 2 mil 665 millones de pesos, al año siguiente tuvieron un incremento brutal del sesenta por ciento, por lo que ascendieron a 4 mil 267 millones de pesos. Es de presumirse que el aumento fue mayor en 1978, ya que 1977 se singularizó por la recesión. Pero su-

pongamos que entonces las ventas fueron de cinco mil millones de pesos.

Sin embargo, la empresa arguye que el incremento salarial reclamado ahora por el sindicato equivaldría a la utilidad obtenida por Mexicana el año pasado, que fue de 250 millones de pesos. De suerte que si atendemos a esta afirmación de la empresa, su rentabilidad es bajísima, de apenas el cinco por ciento, es decir, menos de una tercera parte del interés bancario. De allí se sigue cualquiera de tres consecuencias: o los propietarios de Mexicana son asimismo poseedores de espíritus altruistas que por una ganancia menor que la obtenida en cuentas de ahorros bancarias se afanan por darnos un eficaz servicio de transporte; o han mentido al hacerse pasar como excelentes administradores, puesto que ese nivel de remuneración al capital no muestra que lo sean; o han mentido al declarar que 250 millones fue su utilidad en 1978.

No sería extraño que ocurriera la última con-

jetura. El viernes la empresa argumentó que el sindicato obtuvo un aumento salarial de 23 por ciento en 1978, cuando que el monto real fue de 17 por ciento. Y, el colmo: Mexicana hace pasar como aumento obtenido en este año por los trabajadores a su servicio la desgravación fiscal que a cargo del erario, es decir, de todos los contribuyentes, benefició a ciertos niveles de salario. La empresa, además, sugiere que se la está haciendo víctima de un trato discriminatorio al exigírsele un incremento de 20 por ciento mientras que a otras aerolíneas, como Eastern, se le admitió el 17 por ciento. El alegato pasa por alto las diferencias de empresa a empresa, que son las definitorias en la relación laboral.

El sindicato, por su parte, inició la huelga en medio de un clima particularmente confuso en el servicio aéreo. Otras revisiones de salario coincidían con ésta (en Aeroméxico y en Panamerican), y la situación particular de un empleado de Avianca amenazaba desencade-

nar una desproporcionada huelga general por solidaridad de todos los trabajadores de tierra. Hasta el sábado al mediodía, el paro no había sido siquiera emplazado, por lo que pareció quedar como uno más de los amagos carentes de consecuencias aunque esafecto el dirigente general del sindicato, el asesor Juan Ortega Arenas.

Este, que encabeza la Unidad Obrera Independiente, ha delineado una política sindical de singularidades muy llamativas. No puede ignorarse que con frecuencia los sindicatos agrupados en la UOI han obtenido reivindicaciones económicas de gran importancia, superiores a los de otras centrales. Tampoco puede dejar de señalarse el hecho, sin embargo, de que la configuración ideológica y de política general de la UOI introduce factores de confusión y de falta de cohesión en las filas del obrerismo no afiliado a las centrales gubernamentales.

Señalemos, por último, que la autoridad laboral cambió de caballo a mitad del río. En efecto, el presidente de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Francisco Rocha Bandala, renunció o fue cesado el jueves, mientras se ventilaba entre otros este asunto de la huelga aérea, por lo que hay que vincularlo a ella. Y averiguaremos que pasó con él.