

¿Quién Es Más De Culpar?

POR MIGUEL ÁNGEL GRANADOS CHAPA

Nov-10.-1978.-

Hace ya varias semanas que la aeronavegación mexicana pasa por una etapa de crisis. Si bien opera un plan de emergencia, los vuelos han sido restringidos. Y si bien se garantiza la seguridad de las operaciones, subsiste el riesgo acrecentado de un accidente que nadie nos perdonaríamos.

¿Quién tiene la razón en este conflicto costoso por todos conceptos? Podemos decir, no por eludir el fondo del asunto, que todas las partes. Pero el grado, el peso, y la naturaleza de las responsabilidades que a cada una de esas partes incumbe es diversa, y así tiene que ser dicho.

¿Cómo ha procedido el gobierno? A juicio nuestro, de manera impecable en el fondo y con dificultad de comprensión en la forma. ¿Cómo han procedido los trabajadores y quiénes los apoyan? A juicio nuestro, con soberbia y miopía, so capa de defender su derecho de asociación.

¿Qué ha hecho el gobierno? En opinión nuestra, sus actitudes pueden sintetizarse en las siguientes afirmaciones. Reasumió, en buena hora, una función soberana. Resulta absurdo imaginar que la custodia de nuestros mares o de nuestras carreteras corriera a cargo de una empresa privada. En relación con el tránsito aéreo así ocurría. Ya no sucedará más.

Desde el punto de vista administrativo y técnico, hubo notorias flexibilidad y previsión. Desaparecida RAMSA, se decidió primero atribuir sus funciones a una subdirección de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Ante la impugnación de los empleados, se adoptó una fórmula distinta: la creación de un órgano desconcentrado, que asegure la adecuada prestación del servicio, sin riesgo de enredarse en los meandros de la burocracia central.

Desde el punto de vista laboral, al contrario de como se ha procedido en casos recientes, hubo una actitud cordial. Los deberes del gobierno se limitaban a indemnizar a los trabajadores hasta por el monto de los bienes de la empresa hecha entrar en liquidación. Siendo esos fondos insuficientes, el gobierno federal acordó incrementarlos para que la paga fuera sustancial. Y ofreció, además, la recontractación del personal, en condiciones semejantes a las anteriores, sólo que con la obligada adscripción al apartado "B", del artículo 123 constitucional.

A ello se han opuesto los miembros del sindicato de RAMSA. Tienen razón en eso. El apartado "B" es un pegote a la legislación federal del trabajo, que restringe los derechos de negociación colectiva y de huelga. Pero el apartado está allí, no fue creado para este caso particular y no se trata tampoco de ponerlo en práctica para despedazar a un gremio combativo. Habría que luchar por su desaparición. Pero mientras existe es posible aplicarlo. Y es aplicable en el caso.

Digamos aquí, de paso, que la cuestión del apartado no es, no debiera ser, una cuestión de principios por parte de los trabajadores, sino sólo un problema circunstancial. Citemos tres casos que, de naturaleza diversa, ilustran esa circunstancialidad. Mientras que los empleados de RAMSA han contribuido a armar un conflicto de graves dimensiones por su renuencia a entrar en el apartado "B", los trabajadores de limpia del Metro están que se pieren por salir del "A", en el que actualmente se ubican, y entrar en el "B", donde quedarían si los contrata el Sistema de Transporte Colectivo, que se rehusa a hacerlo, al contrario de la Secretaría de Comunicaciones, afanosa por contratar. ¿Vaya paradojas nacidas de la alta calificación laboral!

Por su parte, mediante un golpe de mano en agosto de 1976, el

sindicato de trabajadores del Instituto Nacional de Energía Nuclear fue adscrito al apartado "B". Eso no ha obstado para que su militancia se acentúe y les permita desempeñar el papel de motor en las luchas nacionalistas por una legislación nuclear apropiada al desarrollo autónomo del país. De hecho, ha convertido la fijación de las condiciones generales de trabajo en una contratación colectiva. Tienen derecho a estar en el "A", como tienen derecho a demandar que toda relación de trabajo se rija por esa parte del 123. Pero no han quedado maniatados por su pertenencia al sindicalismo burocrático.

Finalmente, el Sindicato de Trabajadores de la UNAM, al que el entonces rector Pablo González Casanova propuso en 1972 que se le encuadre en el apartado "B" (y don Pablo no es un retrógrado) se rige parcialmente por el apartado "A" y en parte por un derecho laboral sui generis que ha contribuido a crear.

Estos tres ejemplos ilustran, a mi juicio, que la pertenencia a uno u otro apartado, teniendo efectos formales determinados, los tiene distintos en la práctica, conforme a las circunstancias, las necesidades y las capacidades de lucha de los propios trabajadores.

También dentro del aspecto político, los aeronavegadores consiguieron diversos apoyos. Vale la pena considerar el que les prestó la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores y el que les ofreció el Congreso del Trabajo. En las dos oportunidades en que hizo crisis el conflicto, ASPA adoptó una actitud diferente: el 17 de septiembre, cuando la primera suspensión de vuelos, los pilotos anunciaron que no volarían, dentro de un lapso que ellos mismos fijaron para asegurarse que el plan de emergencia era confiable, no obstante que a priori lo calificaban de no serlo. Transgredieron su propio plazo, dejaron de volar muchas horas más de las previstas, ratificaron su juicio sobre el plan de emergencia y recurrieron a instrumentos de lucha política innobles como la intimidación y la mentira.

La segunda vez no quisieron correr ya con la decisión de suspender los vuelos y conminaron a las empresas a que lo hicieran, solicitándoles la verificación de los factores de seguridad. Las empresas han operado vuelos en número creciente y el plan de emergencia funciona, como lo ha hecho en relación con las aerolíneas extranjeras. Los pilotos, sin embargo, no cesan sus remilgos, que cada vez pierden fuerza ante los hechos.

El Congreso del Trabajo, a su turno, que nada dijo cuando los empleados del INEN pasaron al apartado "B", adopta una postura incongruente: pelea porque no entren a ese régimen los empleados de la extinta RAMSA, que como tales no eran miembros suyos, siendo que su afiliación al Sindicato de Comunicaciones los haría ingresar en la federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado, que sí es parte del Congreso.

Se ha buscado hacer el centro del problema al Secretario de Comunicaciones y Transportes, don Emilio Mújica. "Le ha faltado habilidad política", se dice. "Llegó a su nivel de Peter", se rumorea. "Es muy honesto, pero demasiado inflexible", se dictamina. "Le faltaron tablas", se argumenta. "Aquí perdió su futuro político", se sentencia por último. Aun admitiendo que todo eso fuera cierto, habría que equilibrar esas deficiencias, y sus consecuencias, con una sola afirmación: a pesar de los altos costos personales que podría correr, decidió llevar adelante una decisión patriótica en la que cree. Y eso no es poco, sobre todo en medios irresponsables, donde suele ser dogma el dejar arrear al de atrás.