

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Mexicana de Aviación: proceso y consecuencias de la
flexibilidad laboral**

TRABAJO RECEPCIONAL
PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
CIENCIA POLITICA Y ADMINISTRACION URBANA

PRESENTA

UBALDO FLORES MONZÓN

Director del trabajo recepcional

Mtro. Carlos Eduardo Arriaga Téllez

México, D.F. Diciembre, 2014

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

En agradecimiento a

Quiero agradecer a la Universidad Autónoma de Ciudad de México (UACM) por la oportunidad de estar aquí, por la instancia que me brindo y por los buenos amigos que me llevo. Agradezco y desde hoy se convierte en mi camiseta, mi casa de estudios.

Agradezco a mis lectores quienes con sus magnas aportaciones hicieron posible la escritura de cada párrafo:

*Profra. Lilia Gómez, profe. Daniel Tacher;
profe. Maximino Álvarez, y el profe. Ruslan
Vivaldi.*

Gracias... particularmente por compartir sus ilustres observaciones para la elaboración de este proyecto; pero además, por compartir sus conocimientos como docente en cada aula de esta gran Institución.

Agradezco al director de mi trabajo:

Carlos Arriaga

Gracias por el compromiso, la atención y por la dirección, gracias.

Gracias a mis compañeros, amigos de esta casa de estudios, que hicieron mi estancia

Gracias a ti Mari, que en todo momento fuiste el motor para culminar este proyecto. Te amo. Gracias por la paciencia, por acompañarme, por apoyarme, por estar aquí.

muy agradable, me llevo ahora, muy buenos amigos.

Pero muy importante, Gracias a mis padres, quienes se esfuerzan día con día por que sus hijos tengan mejores aspiraciones y mejores condiciones:

Gracias: Lucio Flores e Isabel Monzón.

Gracias por la paciencia, el apoyo que me brindan incondicionalmente, con esto, llévense con seguridad que el esfuerzo y el trabajo que ustedes hacen no es mínimo, sino, es enorme y no es vano.

Gracias al apoyo de mis hermanos quienes se esmeran poco a poco por continuar con el mismo proyecto que ahora yo término:

Abner, Mada y Jairo

Gracias, por el apoyo, y la paciencia, espero pronto todos tengamos la dicha de compartir un proyecto como el de hoy se termina.

Mi más sentido agradecimiento a la universidad por el apoyo otorgado para la impresión de este material.

Índice

Introducción.	1
---------------	---

Capítulo I. Transformando al Estado.

I. Partimos de un modelo de Estado.	6
II. Hacia el modelo neoliberal.	10
III. La raíz filosófica del libre mercado: Hayek y Friedman.	12
Apuntes sobre el pensamiento de F. Von Hayek.	12
Apuntes sobre el pensamiento de Milton y Rose Friedman.	13
IV. La teoría Neoclásica.	15
V. Hacia la Globalización.	17
Privatización.	19
Desregulación.	21
Flexibilidad Laboral.	22

Capítulo II. El caso mexicano, una mirada al empleo.

I. Transformando al Estado Mexicano.	27
Privatización y Desregulación en México.	29
II. Transformando las relaciones laborales.	34
III. Desregulando el empleo.	39
IV. Hacia una nueva cultura laboral.	46

Capítulo III. El sector aéreo y Mexicana de Aviación.

I. El sector Aéreo después del movimiento de Revolución.	52
II. Consolidación del sector Aéreo Mexicano.	55
III. Privatización y (Des) Regulación del sector Aéreo.	58
IV. Haciendo historia "Mexicana de Aviación".	62
V. Las relaciones laborales.	68
Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.	69
Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación.	71

VI. Recopilando, ¿Quién era Mexicana de Aviación? _____	73
Capítulo IV. Flexibilidad laboral en la ASPA.	
I. Revisando el Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) del ASPA. _____	78
De la actividad y afiliación sindical del ASPA. _____	80
Fijar los salarios e ingresos. _____	85
De los Aumentos salariales. _____	87
Estabilidad laboral. _____	89
Condiciones óptimas del empleo. _____	91
De la jornada laboral. _____	92
Prestaciones para el entorno social. _____	96
En materia de Educación. _____	97
II. La crisis de la compañía Mexicana de Aviación (CMA). _____	97
Con respecto a las finanzas. _____	103
Reflexiones Finales. _____	107
Fuentes y Bibliografía _____	119
Anexos. _____	125

Introducción.

La participación del Estado en la económica ha jugado un papel importante a lo largo de la historia. Actualmente esas riendas han quedado en manos de una teoría económica marcada por las leyes del libre mercado, de la cual se desprenden diversos cambios a las esferas políticas sociales y culturales. Estos cambios se han visto a través de tres aspectos que hacen frente a la retirada del Estado en la economía, estas son: desregulación económica, la privatización y la flexibilidad laboral, mismas que funcionan como un hilo conductor a cambios en los sectores productivos en los que se observa una participación mínima del Estado.

Bajo esta línea, las tres políticas puestas en marcha en el sector del transporte aéreo llegan a afectar a una empresa que se caracterizaba por ser punta de lanza a nivel internacional, ello nos conduce a abrir la interrogante de qué manera se ha manifestado el proceso de la flexibilidad laboral en los pilotos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores con titularidad del contrato colectivo de trabajo en la empresa Mexicana de Aviación, conducida por la desregulación y la privatización del sector aéreo en México. Entonces, la flexibilidad laboral es resultado de las políticas de privatización y desregulación de áreas económicas específicas, cuyas consecuencias han llegado a afectar a gran parte de la población mexicana, y me atrevo a afirmar que a nivel mundial. Con estas políticas implementadas en México en los años ochenta, con dirección a liberalizar mercados, ha provocado un efecto que ha llevado a la par de estas a liberalizar el mundo del trabajo y como consecuencia de esto la precarización del mismo.

El propósito central de este documento es demostrar que estas políticas implementadas por el Estado, en el sector aéreo, funcionan como detonante para liberar el sector, motivo por el cual, la planta de pilotos de la empresa Mexicana de Aviación fue conducida hacia un proceso de flexibilidad laboral, que terminó en la eliminación de la relación laboral. Mexicana de Aviación empresa en la que el Estado influyó para su gestación y consolidación, en el sector aéreo. Influencia que se da en la época donde el control económico se encontraba en manos del Estado, por lo que la empresa se vio beneficiada, permitiendo, en gran medida,

una concentración de la actividad del sector aéreo, en manos de Mexicana y como tal, también derivaron relaciones laborales, mediante agrupaciones de trabajadores que fungían como un binomio corporativo. Esto da lugar a que aquellas organizaciones de trabajadores que existían hasta antes de los años ochenta y que han terminado por alinearse a las filas del capital amenazados por los argumentos de retirar inversión y perder su fuente de trabajo; y aquellos que no, simplemente pierden y desaparecen.

Liberar los mercados, en específico el sector aéreo comercial, promovido por valores como la competencia y eficiencia, con el que se implementa una nueva organización del sector, ello permitió la entrada a las Empresas de Bajo Costo (EBC) o *low cost*. Empresas que ejercieron una cierta presión en el sector mediante tarifas bajas, acompañadas de bajos sueldos, que obligo a la empresa Mexicana de Aviación a la reformulación de las relaciones laborales, que con el ejemplo del Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), expresan cambios en el contrato colectivo y sus prestaciones, así como bajas en el número de su gremio, culminando en un resultado negativo.

El siguiente documento se encuentra estructurado por cuatro capítulos donde se analiza la línea de actuación de estas políticas y posteriormente la relación con el sector aéreo, y con Mexicana de Aviación.

En esta dirección en el capítulo I, lo abordamos como un apartado de definiciones conceptuales, planteamos una transformación del Estado como hilo conductor. En esta transformación, revisamos la visión de autores predominantes de la economía, como lo es Keynes, Hayek y los Friedman, no perdiendo de vista su opinión acerca del mercado del trabajo, que se ha conjugado en las instituciones operando hacia una cierta posición sobre las relaciones laborales, con énfasis en los gremios sindicales. Así revisamos los cimientos teóricos que se materializan hacia la liberación de sectores de la economía. Posteriormente, desarrollado el planteamiento de transformación del Estado, con lo cual, brotan una serie de políticas de las que emergen la privatización, desregulación y flexibilidad laboral, y

es por ello que pasamos a definirla y delimitar estos conceptos bajo una lupa muy general.

El capítulo II, nos permite observar el caso mexicano, haciendo un recorrido por la transformación del Estado, revisamos como se llevaron a cabo las políticas de privatizar y desregular los sectores económicos. Así como, describir como se gestaron y después como se transformaron las relaciones laborales en nuestro caso, anunciando algunas experiencias, sin embargo ponemos atención al escenario de incertidumbre en lo legislativo y social provocado por la fuerte insistencia de desregulación y/o flexibilidad laboral. Por otro lado giramos la mirada para ver hacia dónde va el mercado de trabajo a un nivel internacional e hipotetizamos su precarización.

En el capítulo III, realizamos un recorrido histórico del sector aéreo en México, desde el movimiento revolucionario, que es ahí donde inicia la actividad económica de la aeronáutica comercial, la cual, va muy ligada a la historia de Mexicana de Aviación. Tratamos un subtema dedicado a la historia de esta compañía, pues como su eslogan comercial lo indicaba “*la primera siempre será la primera*”¹, ya que desde 1921 y hasta el 2014 se encontraba entre las primeras aerolíneas a nivel internacional. La desregulación y privatización del sector aéreo es parte estructural de este capítulo, ya que se analiza la actuación del Estado Mexicano en este sector, además de observar algunas consecuencias de estas políticas, entre ellas destaca la entrada de las *low cost*.

El caso de Mexicana es un ejemplo de la transformación en las relaciones Estado-mercado-sociedad por mercado-Estado-sociedad, y es por ello, que mencionamos a los actores que mantenían una la relación laboral con Mexicana de Aviación, entre ellos los sindicatos: Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) y Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA).

En el último capítulo, observamos la flexibilidad laboral dentro de la ASPA, a partir de un análisis del marco legislativo, para esto categorizamos el contrato colectivo

¹ Eslogan comercial utilizado en el año 2004 hasta el año 2006.

en segmentos que nos permita visualizar los cambios, a partir del año 2000 hasta el momento de su declaración de quiebra. Con ello, intentamos resaltar la correlación de fuerzas expresadas entre este y la administración de la empresa y el Estado. Dedicamos un subtema a la crisis de Mexicana, con datos que nos ayuden a demostrar una declinación del Estado a favor de la inversión y legitimar sus prácticas, pasando por alto las consecuencias sociales.

Para este documento, en la parte teórica nos apoyamos en académicos entre los que figura el Doctor De la Garza Toledo, la Doctora Graciela Bensusán, investigaciones que giran en torno al proceso de flexibilidad en México, así como el estudio de la legislación laboral. Por otro lado, acudimos a los doctores Zygmunt Bauman y Ulrich Beck, desde los planteamientos de la sociología del trabajo y la sociedad de la incertidumbre en la propuesta del primero y el supuesto de la sociedad del riesgo, desde el segundo.

En la parte del estudio de caso se utilizan trabajos del Mtro. Leyva Piña investigador de la UAM y Víctor Valdés de la Universidad Iberoamericana, trabajos que están ligados al sector aéreo en México. También, nos apoyamos en información hemerográfica, tesis de nivel superior y documentos oficiales como el mismo Contrato Colectivo de Trabajo del Sindicato de Pilotos, datos obtenidos por solicitudes de información vía Infomex a las diferentes instituciones, como la Junta de Conciliación Arbitraje, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la Secretaria del Trabajo y Previsión Social, y el Instituto de Protección al Ahorro Bancario (IPAB).

Culminamos el texto con reflexiones finales, que permitan la búsqueda de más propuestas para entender el mundo del trabajo con referentes distintos.

Capítulo I. Transformando al Estado.

El Estado es una realidad social, es decir, interrelaciones de los hombres entre sí, y entre éstos y las instituciones, asentados en un territorio geográfico y jurídicamente determinado, que dispone de una organización jurídica- política-unificada por una unidad suprema de decisión y que se articula por un cuerpo jurídico normativo que le constituye legalmente: la Constitución (Alvarado, 2008:21).

El Estado, entendido como aquella institución política de actividad continuada, cuando y en la medida en que este cuadro administrativo mantenga con éxito la pretensión al monopolio de la coacción física para el mantenimiento del orden (Weber, 1969:44). En estas palabras, se observa al Estado, como un ente tomador de decisiones, con un objetivo claro, el “mantenimiento del orden”.

Así, el Estado visto como el conjunto de reglas e instituciones que concentran la facultad de tomar medidas que le atañen a toda la comunidad; “como ente garantizador de cumplir con funciones en materia de orden y seguridad” (Crespo, 2006:7), “mantener el control social, e imponer sanciones a quienes violen las leyes, así como defender la soberanía nacional” (Alvarado, 2008:22). Sin embargo, para que toda la maquinaria del Estado se ponga en marcha es necesario un grupo pequeño de la sociedad: la burocracia, formada por políticos, gobernadores, senadores, legisladores; que dan forma al gobierno en la dirección y funcionamiento del Estado.

En este sentido, el orden que planteamos, es el que oscila entre la esfera político-económica; apelamos a la función económico-jurídico-administrativa del Estado, que conforma el ejercicio de la administración, prestación de servicios y/o venta de bienes y, de recaudación, préstamo; manejo de recursos humanos en el sector público.

Para que este orden sea exitoso, es el gobierno quien acciona la maquinaria legal, y la fuerza coercitiva para poder mediar al detentador de los intereses.

Sin embargo, al dejar las riendas a una esfera como lo es el mercado, la instancia del Estado suele tener (o le otorgamos) la función de ser garante-regulador, en el intercambio de mercancías y servicios, uno buscará sacar más provecho del otro a costa de todo, entonces se recurre al Estado, para que dé garantías a nuestros intercambios y pueda proteger la propiedad privada. Ya que de las relaciones entre los hombres siempre surgen conflictos, por ello hay cierta inclinación a dejar que el orden lo ponga el mercado, y de la misma dinámica aplica para la materia económico-laboral. El mercado laboral, funge de la misma forma, con la relación entre patrón-empleado, es el orden que va a figurar y poner en marcha la posición del Estado. En específico, aflorarán aquellas acciones que se relacionan con políticas de libre mercado, que colocan en conflicto, la operación y gestión de los sindicatos y que dan como resultado un enfrentamiento, a este enfrentamiento daremos el nombre de: flexibilidad laboral.

I. Partimos de un modelo de Estado.

Para ello habría que mencionar que a partir de 1930 hubo un paradigma que guio la política económica, conocido como el Estado Benefactor en los países desarrollados y Estado Interventor en economías en vías de desarrollo. Por un lado “el estado benefactor constituyó el marco preciso para la construcción de un proyecto económico basado fundamentalmente en una economía pública que serviría para legitimar y brindar consenso respecto de las acciones de gobierno” (Huerta, 2005: 122). Y posteriormente un cambio drástico que se constituyó en un modelo de Estado Neoliberal.

El sistema Keynesiano, contradice lo expuesto por los planteamientos de los clásicos, donde el supuesto es que el sistema económico tiende espontáneamente a producir ocupación plena de los recursos de que dispone.

Partimos en esencia, de una variable, la demanda efectiva del cual se define como el “ingreso global (o importe de ventas) que los empresarios esperan recibir, incluyendo los ingresos que hacen pasar a manos de otros factores de la producción por medio del volumen de ocupación que decidan conceder” (Keynes, 1943:33) esta será la determinante del volumen de ocupación que el empresario

decida que es rentable. Así, el volumen de ocupación se traduce en términos de dinero, de mercancías y servicios en una demanda total, que será quien determine la rentabilidad.

La cantidad de dinero dirigido a resolver una demanda, no es más que el ingreso total creado dentro de una economía, y como el gasto y el ingreso es la misma cosa, esto es igual en una economía nacional, un ingreso o gasto nacional. Es decir, “los gastos en bienes de consumo mas los gastos en bienes de producción son igual al ingreso” (Gómez, 1980:266)

En la segunda variable, aunado a aquella, como en el individuo que tiene la “propensión a consumir”, sin embargo, “la gente no gasta todo su ingreso en el consumo diario, salvo la más pobre y aunque aumente su consumo al aumentar su ingreso, o hace en menor proporción que aumenta este.” (Roll, 1980: 477) de este modo Keynes da una función estable del ingreso. Y si es estable, “la cantidad total de dinero en circulación posee un poder adquisitivo virtualmente fijo” (Keynes, 1971: 63) a menos que los hábitos y prosperidad en los negocios y en la banca cambien.

Si el consumo y la producción real de los bienes no se modifican pero los precios y los salarios se duplican, entonces los negocios requerirán el doble de dinero que antes (Keynes, 1943: 63).

Entonces, retomando esta propensión a consumir, que se dividirá en un gasto corriente y en un ahorro, por lo tanto el consumo total tiene que ser igual en un consumo diario más algún otro gasto, de ahí nacerá la inversión. Sin embargo la posibilidad del ahorro, solo se presenta cuando el ingreso excede al gasto en bienes de consumo

Por tanto, el volumen de ocupación está determinado, por el nivel de consumo y el nivel de inversión. Entonces se muestra que se tiene que mantener un cierto volumen de inversión para conserva un cierto volumen de ingreso y de consumo, si algunos de esto disminuye, disminuirá por tanto el nivel de ocupación. Entonces queda, la igualdad de tal forma: donde Y , equivale al ingreso total, que es igual a C , Consumo, más I , Inversión:

$$Y = C + I$$

A lo anterior, nótese que la inversión no solo depende del ahorro, sino también de la perspectiva del beneficio que los empresarios esperan en sus negocios. Y esta última está expuesta del grado o plazo de tiempo del rendimiento de su inversión, de la misma forma por la tasa de interés, cantidad que el empresario tiene que pagar por los préstamos de capital.

Para mantener estable y conseguir con ello la plena ocupación, es necesario (Gomez, 1980: 268):

- Favorecer el consumo, para lo cual precisa hacer operante la política de redistribución de ingresos, pues debe tenerse en cuenta que los grupos menos favorecidos son los que tienen una mayor propensión a consumir. La seguridad social también.
- Estimular las inversiones privadas, proporcionándoles inclusive, moneda barata, o sea, otorgándoles interés bajo a los préstamos que haga la iniciativa privada.
- Complementar los gastos privados con los gastos públicos mediante empréstitos.

Además de (Gómez, 1980: 269):

- Establecer impuestos sobre las transferencias de riqueza y capitales
- Llevar a cabo maniobras inflacionistas.
- Reducir la tasa de interés.
- Socializar la producción.

En esta dinámica, la existencia de una política económica muy activa, construyó todo un entramado de relaciones sociales, económicas y culturales, mismas que fungían como plataforma para diversos fines en cada una de las esferas en las que se inmiscuyera, ya sea bajo políticas monetarias, fiscales, sociales con objetivos que Huerta nos menciona (2005: 126):

- Promover reformas sociales, vinculadas a las garantías y los derechos ciudadanos establecidos en la Constitución, tales como los servicios de salud

pública, educación, vivienda, así como producción y distribución de bienes de consumo básico, entre otros.

- Colocar subsidios con acciones de apoyos financieros, fiscales y con precios, tarifas públicas con ruta a buscar la mejor rentabilidad del capital.
- Crear un acumulado de producción pública, cuya utilidad fuese destinada a los servicios, bienes e insumos para la industria nacional.

Con esto se podría observar, una economía de mercado interno, proteccionista, – no sólo económica, sino también social-, con restricciones al capital privado. Este Estado funcionó con miras positivas hasta la década de los setenta, hasta que los Estados con estas medidas comenzaron a flaquear por una inflación galopante. Esto no podía marchar, sin que los actores y sus intereses intentaran fragmentar las políticas. Para que el choque no incurriera en el rompimiento de la dirección de la decisión el tejido estaba en un ambiente de subordinación o frente a redes subordinadas bajo un corporativismo que buscaba evitar conflicto, generando un contexto armonizante para las acciones que se ponían en marcha, que resultaría conveniente para los intereses de los diferentes grupos y actores. En resumen estaba inmerso en un pacto corporativo, que fungía como catalizador de cada estrategia política.

Esto llevó a mantener un Estado fuerte, y altamente interventor que se complementó con la ampliación de sus capacidades normativas, a tal grado de erigirse como el actor mediador, organizador de las instancias legales en las que los conflictos entre las clases se observaban muy palpables.

Al institucionalizar los ámbitos para la solución de las controversias sociales se fortaleció la idea de que el Estado era el estabilizador de las relaciones y del ciclo económico, lo que en particular es importante en una economía de mercado que por naturaleza es intrínsecamente excluyente (Huerta, 2005: 128).

Es decir, el Estado era todo un Leviatán² que mantenía, una dinámica social, política y económica supeditada en una especie de autorización corporativista, grupos de interés constantemente en conflicto, pero neutralizados por el Estado, como gran mediador y rector de las políticas de solución hacia estos choques, mediante adendas repartidas a los grupos, muchas de ellas dieron origen a grupos económicos fuertes, otras a sindicatos y organizaciones obreras con capacidad ilimitada.

Sin embargo, el problema llega a partir de los años setenta con una plataforma diferente con ideología, política y dinámica que se alejan del modelo Intervencionista. Este cambio es dirigido desde el exterior, el dinamismo por el cual había funcionado se modificó y los frutos del sistema intervencionista pronto caerían en decadencia.

La crisis de productividad que se había incubado en las economías occidentales y el agotamiento de la estrategia de sustitución de importaciones en los países en desarrollo se manifestaron abiertamente en un momento en el que la liberalización incipiente de los movimientos de capitales empezó a crecer desproporcionadamente, asociada a la expansión de las operaciones de los euromercados, y los desequilibrios de las finanzas públicas (Huerta, 2005: 130).

II. Hacia el modelo neoliberal.

El agotamiento, la decadencia de los planteamiento de Keynes dieron paso a una nueva teoría económica, los cuales puestos en marcha en un primer momento por la Primer Ministra del Reino Unido, Margaret Thatcher coloca en el debate una doctrina que empezaría a desplegarse hacia países en consolidación económica y más tarde a todos los países en vías al desarrollo del capitalismo, a ello se le llamo Política Neoliberal.

Como apunte a resaltar es que Thatcher, “conocía y leía a Hayek [y] su principal conflicto era con la fuerza laboral, [...] entendía que la conclusión lógica de la

² El Leviatán es el Estado nacido por un pacto para acotar las ambiciones de los hombres y garantizar la vida y propiedad de todos, mediante el temor al castigo que resulte de violar los acuerdos; leyes, pues sin temor y sin castigo no hay garantía de su cumplimiento. (Alvarado, 2008: 58)

economía *laissez faire* era acabar con la cohesión social [...] La agenda política de Thatcher –aplantar a los sindicatos y reducir el bienestar de los británicos-” (Faux, 2008: 197-198). El mismo planteamiento ocurre en Estados Unidos con Ronald Reagan quien desde una forma más moderada, debido a que por su parte negocio con las organizaciones sindicales, pero a partir de esta negociación se generó una dinámica diferente para la esfera laboral.

La llegada del modelo neoliberal, o la implementación del Estado Neoliberal, significó un cambio drástico de las políticas y la gestión pública, llevadas a cabo por el Estado Interventor. Se coloca en el centro de la discusión el origen de la crisis y se trastoca indicando que toda la estructura del Estado (interventor) había sido causa principal de las dificultades, en cuanto a no tener la capacidad de acción inmediata para reaccionar a los cambios de origen financiero, al cual se sometía el régimen de acumulación naciente. Es decir, el Estado era sumamente universal y ello comprometía la gestión pública para la reacción del cambio de producción.

Con una gran diferencia, el Estado Neoliberal lleva consigo, toda una ideología y doctrinas económicas, que no conjugan directamente con el Estado de Bienestar. Sus cimientos filosóficos son planteados por dos ideólogos economistas de las conocidas: Escuela de Chicago y/o la escuela Monetarista y, sus pilares teóricos, por un lado Friedrich von Hayek y por el otro Milton y Rose Friedman. Su postura es minimizar las acciones del Estado robusto que el modelo anterior mantenía, y dejar todo a la libertad de competencia, ello consiguió un eco profundo a finales de los setenta. Con el inicio del trabajo de los Thatcheristas se implementa la doctrina Neoliberal, desmoronando al anterior Estado fuerte. Por lo tanto en los siguientes apartados haremos un recorrido por algunos de los cimientos teóricos, por los cuales, la libertad económica se hace presente.

III. La raíz filosófica del libre mercado: Hayek y Friedman.

Apuntes sobre el pensamiento de F. Von Hayek.

Von Hayek fue un economista, jurista y filósofo Austriaco, exiliado en Inglaterra profesor en London School of Economics hasta que partió a la Universidad de Chicago. En los años cuarenta, Hayek publicó el libro “*The Road of Serfdom*” (*El camino de la servidumbre*), el cual sería el más conocido a nivel mundial, dejando claro el mensaje hacia la postura de que “no hay que olvidar que la evolución social en general tiende a liberar al individuo de los lazos tradicionales y de las obligaciones que le impiden su actividad cotidiana [...] los esfuerzos espontáneos y libres de los individuos pueden determinar un sistema complejo de actividades económicas [...] los hombres deben dejar de reglamentar el conjunto de la vida social” (Guillén, 2000: 14).

Este planteamiento integra al Estado mediante sus funciones, otorgándole acciones pequeñas, mínimas responsabilidades para este aparato, ya que el planteamiento principal es la libertad del individuo, mencionando que la intervención del Estado debe limitarse a realizar un marco de “reglas adaptadas a las condiciones generales, a las situaciones de tipo y debe garantizarle al individuo la libertad de acción en circunstancias específicas” (Guillén, 2000:15). En cuanto a lo que se refiere al Estado, este debe otorgar al individuo un mínimo de alimento, vestido y alojamiento a las personas más desfavorecidas para preservar su salud y su capacidad de trabajo y, con ello, puedan ejercer su capacidad de competencia para con las demás individualidades.

Sin embargo, el derecho al acceso a estos bienes colectivos de los ciudadanos no necesariamente deben ser administrados por el Estado, el Estado debe buscar el financiamiento de estos a través del poder fiscal, para garantizar cierto número de servicios, pero, buscar y dejar a las empresas la gerencia y organización de los mismos, basados en las preferencias de los consumidores.

En cuanto a algunos puntos importantes a destacar de la obra de Hayek que nos menciona Guillén (2000:16):

- Es necesario que el Estado deje de controlar los precios y la cantidad de mercancía producida. En efecto, el control le quita a la competencia su poder coordinador de esfuerzos individuales por que las variaciones de los precios dejan de registrar las modificaciones circunstanciales y dejan de proveer una guía para la acción individual.
- Es fundamental que el acceso a los diferentes empleos se abra para todas las personas, y bajo las mismas condiciones. La ley debe prohibir cualquier restricción al derecho del trabajo en una industria determinada. Los sindicatos no tienen, entonces, razón de existir, ni mucho menos actuar sobre el mercado de trabajo.
- Si la formación de un monopolio es inevitable, es necesario impedir por todos los medios posibles que este caiga en manos del Estado. Cuando existen diferentes actividades monopolistas, como el transporte o el suministro de energía, es preferible que estas se encuentren en manos de la iniciativa privada y no reunidas y coordinadas bajo un control estatal centralizado, el control exclusivo de una industria o de un servicio público constituye uno de los poderes más absolutos que se pueda conceder a una autoridad.
- Es necesario evitar el control estatal del comercio exterior para “salvar” a los individuos de la tiranía del Estado. De este modo la libre circulación de individuos y de mercancías es uno de los puntos centrales en las propuestas de Hayek.

Se entiende entonces, como los elementos de la competencia y la libertad son piezas clave del planteamiento de Hayek, en este sentido, se observa que la iniciativa privada funge como ente promotor a la circulación de capital y las organizaciones sindicales como monopolios que ejercen restricción y un control sobre el mercado de trabajo.

Apuntes sobre el pensamiento de Milton y Rose Friedman.

Milton Friedman apoyado por su esposa Rose, dejaron una serie de publicaciones de tres libros, que destacaron en la Escuela de Chicago y los monetaristas. Por un lado *Capitalism and freedom (Capitalismo y libertad)* en 1962; *Free to Choose (Libertad de elegir)* en 1980 y de *Tyranny of the Statu-Quo (La tiranía del statu quo)*

quo) 1984. De los tres, este último, el más destacado; retoma los planteamientos del liberalismo de Adam Smith y Thomas Jefferson, la igualdad de oportunidad y la libertad de elegir.

El contexto en el que se escriben se encuentra en aquel Estado centralizado, afirma que las crisis se repiten y la máquina político-económica y social se descompone. “Los gobiernos centrales, aunque cada vez más poderosos, son, sin embargo, impotentes de impedir que el mundo industrializado se deslice hacia el caos. El motivo de la parálisis radica en el exceso de centralismo, de burocratización, de reglamentación, en una palabra en la existencia de un “supragobierno” (Guillén, 2000: 46)

Ante ello, los Friedman nos mencionan que la libertad económica esta intrínsecamente relacionada con la libertad política:

El tipo de organización económica que asegura directamente la libertad económica, es decir, el capitalismo de competencia, va a favorecer al mismo tiempo a la libertad política, porque al separar al poder económico del poder político, permite que uno contrabalancee al otro (Friedman en Guillén, 2000: 47).

Entonces, solo existen dos maneras de regular las actividades económicas de una nación; la primera por medio de la centralización que hace uso de la coerción y nos conduce hacia la tiranía o hacia la sociedad de socialismo; y la segunda, el libre mercado, ahí encuentra el individuo la cooperación voluntaria. El Estado entonces debe limitarse a proteger a los individuos frente a las presiones externas e internas, para desarrollar la libertad de elección, ya que si las personas no son capaces de desarrollar su condición de elegir, se pierde la libertad individual de perseguir sus propios objetivos, contribuyendo a la producción de bienes y servicios en magnitud. En este punto Friedman plantea un medio por el cual elegimos:

El sistema de precios es el mecanismo que lleva a cabo esta tarea sin una dirección central y sin exigir que las personas se hablen o simpaticen entre sí [...] funciona con una eficacia tal, que la mayor parte del tiempo ni siquiera

tenemos conciencia de su existencia. Solo nos percatamos de su importancia cuando éste se encuentra obstaculizado (Friedman en Guillén, 2000: 48).

Los monopolios existen cuando una empresa controla suficientemente un producto o un bien particular, y determina sus condiciones; a estos Friedman los visualiza como un obstáculo a la libre elección, a la libre competencia, porque genera una presión externa o interna para los tomadores de decisiones. “Los monopolios pueden existir por tales razones: por consideraciones técnicas, por la colusión privada y por la asistencia directa o indirecta de los poderes públicos” (Guillén, 2000). Para nuestro autor, los sindicatos monopolizan la fuerza de trabajo, estos, solo existen bajo la asistencia directa de los poderes públicos permitiendo una legislación de derechos especiales que repercute no solo a la población económicamente activa ocupada y desocupada, si no a consumidores y empresas, ya que cierra candados para liberar los posibles empleos que de estos salarios altos puedan crearse:

En su acción, los sindicatos cuentan en general con la ayuda del gobierno, ya sea al tolerar el recurso a la violencia, o haciendo pasar leyes que imponen salarios sindicales en ciertos sectores de la actividad económica como la construcción[...] bajo estas circunstancias, es necesario eliminar primero las disposiciones que aportan un apoyo directo a cualquier tipo de monopolio y luego aplicar la ley *anti trust*³ tanto en el mundo de los negocios como en el mundo del trabajo (Friedman en Guillén, 2000: 54).

De nueva cuenta se observa a la libertad como factor más importante y como la capacidad de elección del individuo, el monopolio de esta forma, es un ente que centraliza y obstaculiza la libertad, en este sentido los sindicatos se observan como tal: un monopolio que existe por privilegios otorgados por el Estado.

IV. La teoría Neoclásica.

La corriente de pensamiento, dominada por estos autores, se le ha denominado la teoría Neoclásica, actualmente es una corriente para la aplicación de las políticas llevadas a cabo por el Estado. El planteamiento de estos dos autores nos interesa

³ Traducción al español: antimonopolio

para el desarrollo del documento, debido a que a partir de estos elementos la agenda de la política estará cargada de valores como la libertad política, libertad económica, libertad personal o individual, así como también, derivado de ello, la libertad intelectual y religiosa y la libertad de expresión (George, 2009).

La teoría económica neoclásica tiene la idea específica de la flexibilidad como un proceso de cambio, para nuestro caso, el planteamiento recaerá específicamente en la cuestión del trabajo, entendida fundamentalmente como el proceso por el cual se da la eliminación de “las trabas para que los mecanismos de mercado se encarguen de modo espontáneo de asignar el factor trabajo en cuanto a precio y empleo” (De la Garza, 2002: 152). Para ello se parte de la idea del cumplimiento de los siguientes tres supuestos:

Estos tres supuestos forman la columna vertebral para la flexibilidad del trabajo, que recaen en la conceptualización de elementos de carácter individualizado, es decir, uno, el individuo es capaz de tener la racionalidad plena para la búsqueda, con objetivo de maximizar su utilidad; dos, conocer los medios requeridos e invertidos para alcanzar los fines; tres, existe un control sobre las variables exógenas, se pueden controlar las instituciones extraeconómicas, a las cuales se les considera como externalidades o fallas del mercado, como la cultura o los conflictos sociales; así la competencia perfecta se cumple. Dicho lo anterior, cualquier mercado que se rige por la oferta y la demanda se puede ajustar por precio o cantidad.

El desmantelamiento del Estado de bienestar se ha llevado a cabo bajo políticas cargadas de estos valores, que intentan reducir los impuestos y la intervención del Estado, dedicada a proporcionar prestaciones a los ciudadanos y quieren rescindir las leyes de protección laboral. Bajo esta premisa cualquier servicio público debe ser contratado con empresas privadas, al mismo modo de la educación y los centros médicos.

[...] aunque solo sea porque la doctrina de la supremacía del mercado que propugnaba sea extendida globalmente está en el mismo centro de lo que ahora llamamos globalización neoliberal. Instituciones internacionales como el

Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional que trabajan codo con codo con el departamento del tesoro estadounidense llevan décadas ocupadas en aplicar políticas de privatización favorables del mercado y debilitadores del Estado en todo el mundo (George, 2009: 42).

V. Hacia la Globalización.

La caída de los planteamientos Keynesianos, que nacieron de la posguerra y que obtuvieron un crecimiento económico hasta los setenta, “alcanzaron el techo de sus limitaciones inherentes a comienzos de la década de 1970 y sus crisis se manifestaron en forma de una inflación galopante” (Castells, 2004: 44), cedieron paso al paradigma político-económico del modelo neoliberal, aunado a ello, el avance tecnológico generado por la revolución en las tecnologías del procesamiento de información y de las telecomunicaciones, definieron las nuevas bases de la dinámica social, pero sobre todo en la dinámica de acumulación de capital, esta fase de cambio se articuló en base a cuatro metas que se explican en lo siguiente:

“[...] los gobiernos y las empresas iniciaron una reestructuración en un proceso pragmático de tanteo que aún se está gestando a mediados de la década de 1990, poniendo un esfuerzo más decisivo en la desregulación, la privatización y el desmantelamiento del contrato social entre el capital y la mano de obra, en el que se basa la estabilidad del modelo de crecimiento previo. En resumen, una serie de reformas, tanto institucionales como en la gestión de las empresa , encaminadas a conseguir cuatro metas principales: profundizar la lógica capitalista de búsqueda de beneficios en la relaciones capital-trabajo; intensificar la productividad y el capital; globalizar la producción, circulación y mercados, aprovechando la oportunidad de condiciones más ventajosas para obtener beneficios en todas partes; y conseguir el apoyo estatal para el aumento de la productividad y competitividad de las economías nacionales, a menudo en detrimento de la protección sociales y el interés público” (Castells, 2004: 45)

Entonces, el Estado bajo la doctrina económica propuesta por el neoliberalismo, no se podría ver el Estado sin globalización, entendido este como un proceso:

“complejo y multifacético proceso de expansión e interdependencia a escala mundial de todas las dimensiones: económica, social cultural y política. Dichos procesos hacen posible la circulación de capitales, finanzas, producción, ideas imágenes a través de las fronteras de regiones, Estados-nación y culturales” (Chow en Maquiería, 2006: 35).

Con esto se manifiesta una característica muy distinguida de este proceso de acumulación de capital dirigido por la globalización, donde las “economías de todo el mundo se han hecho interdependientes a escala global, introduciendo una nueva forma de relación entre economía, Estado y sociedad en un sistema de geometría variable” (Castells, 2004: 27), con ello la mundialización de las economías, que no son concordantes con las políticas del paradigma de Estado propuesto hasta antes de la década de los setenta, debido a que en esencia se sujetaba a nacionalizar las economías y ejercer un control en la misma.

Esta nueva ecuación de economía, Estado y sociedad, lleva una serie de consecuencias que se encuentra “asociada a la desterritorialización de los centros de decisiones políticas y económicas, con la desterritorialización de las relaciones sociales en general” (Maquiería, 2006: 34). Donde la *arquitectura de red*⁴ juega un papel destacado, para llevar a cabo la reestructuración del sistema capitalista a partir de la década de los ochenta.

Con ello, una consecuencia inmediata parecería que “el Estado nacional se erosiona, o acaso se “extingue”. Las fuerzas que lo erosionan, son *transnacionales*” (Bauman, 2001:77) y es que esta institución, quien reclamaba el derecho legítimo de imponer y hacer valer las leyes de todo un territorio, además de colocar certeza en las relaciones humanas, con esto, el espacio político pierde fuerza. El *trípode*⁵, en palabras de Bauman, en lo que refiera a la parte económica se torna rota, ya que, el Estado carece de los recursos o el margen de maniobra

⁴ Estructura de procesamiento de información, “compuesta por miles de redes informáticas autónomas que tiene modos innumerables de conectarse, sorteando las barreras electrónicas” (Castells, 2004:33)

⁵ Refiera a que: “La soberanía legislativa y ejecutiva del Estado moderno descansaba necesariamente sobre el trípode de las soberanías militar, económica y cultural” (Bauman , 2001:83)

para soportar la presión que imponen los mercados financieros globales en colocar sus leyes y preceptos.

En este sentido, la expansión irrefrenable de las normas del libre comercio, permite la circulación sin trabas del capital y de las finanzas, esto genera, que el movimiento de capital se libere progresivamente de todo control político. Y al Estado se le adjudica las tareas de:

“[...] mantener un “presupuesto equilibrado” al reprimir y controlar las presiones locales a favor de una intervención más vigorosa en la administración de los negocios y en la defensa de la población ante las consecuencias más siniestras de la anarquía del mercado” (Bauman, 2001:90)

Con lo anterior y con las raíces teóricas, ya comentadas, se materializaron tres conceptos, estos permiten colocarnos un lente para observar la entrada o la transformación de aquellos planteamientos de Keynes sobre el Estado, por los planteamientos de Hayek y los Friedman, que si bien son un conjunto de transformaciones que imperan no por separado sino más bien, un proceso paulatino estructurado de una forma sólida, es necesario definirlos: la privatización, desregulación y por último y no menos importante, la flexibilidad laboral (cuestión fundamental en este documento).

En estas acciones imperan los elementos de la competencia, la libertad, que dejan en manifiesto una retirada del Estado, hacia un Estado mínimo en materia económica. Estas tres acciones del neoliberalismo frente al sindicalismo llevan consigo la sinergia de libre mercado y, derivado de estas, el libre mercado laboral. Entonces podemos afirmar que dicho proceso de transformación se da mediante desregular y privatizar y estas conllevan a la flexibilidad laboral, del cual surge un debilitamiento del sindicalismo, con ruta a consolidar un empleo precario.

Privatización.

La privatización a nivel internacional, es una corriente que obedece a la doctrina implementada de Margaret Thatcher en Inglaterra en 1979 y por Ronald Reagan en Estados Unidos en 1980, a partir de ello se incorpora en la agenda de los

gobiernos industrializados y en vías de desarrollo; es la medida que se propone y se ejecuta como sinónimo de “modernidad”, “eficiencia” y “saneamiento de finanzas públicas” (Sacristán, 2006: 54), así como para generar empleos, disminuir la deuda externa y fomentar mercados competitivos.

En una definición de privatización sería importante resaltar cuatro puntos de partida para poder encapsular y dirigir el comportamiento del Estado y es que por ejemplo privatizar contiene cuatro funciones o interpretaciones las cuales sostienen:

La privatización es contraria a la nacionalización (1) la privatización se entiende como la transferencia al sector privado de actividades económicas de naturaleza privada, que actualmente están en manos del Estado o administradas por instituciones descentralizadas. (2) Privatización es la transferencia de bienes y servicios del sector público al sector privado. (3) Privatizar es la medida estratégica para lograr abundancia, generalizar, difundir los derechos de propiedad sobre todo tipo de bienes y servicios que sean producidos por el mercado. (4) La privatización debe considerarse como un programa estratégico del gobierno para reducir la participación del Estado en actividades, que por diversas razones deben ser competitivas, fortaleciendo así la economía de mercado (Peñate, s/f: 26)

En este sentido, privatizar implica un concepto que conlleva un largo y amplio proceso, que va dirigido a la desincorporación del sector paraestatal que está conformado por (1) la liquidación de empresas o extinción de fideicomisos (2) las fusiones (3) las transferencias a los gobiernos locales (4) las ventas en sí. En un estricto sentido la privatización se refiere a este último rubro” (Sacristán, 2006: 55).

En este sentido privatizar es desincorporar y restar acción del Estado en las actividades de la economía traspasándosela al sector privado, manteniendo la afirmación de Friedman que el mercado proveerá de bienes y servicios a los individuos.

Entonces hablamos de privatizar como un proceso en el que los Estados incorporan las políticas Neoliberales, como respuesta a la crisis de la década de

los setentas, la desconfianza a los planteamientos Keynesianos, y la alteración gradual del Estado de Bienestar, que inicia en el Reino Unido y en Estados Unidos, que posteriormente se transfiere a los gobiernos en vías de desarrollo y que estas se asientan como receta a través del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial.

Desregulación.

Como ya se mencionó, el retiro del Estado en ramas estratégicas de la economía, como productor directo de bienes y servicios, a consecuencia del modelo neoliberal, traspasa las funciones de dirección y regulación de la actividad económica los provados. Deriva entonces, en una disminución de las normas de derecho público económico y la extensión y predominio de un derecho privado de la economía, es decir, al modificarse la relación Estado- mercado por la ecuación mercado-Estado, el derecho económico cambia en esencia y dinámica.

Esto proyecta serios cambios, como consecuencia, da un giro en la concepción del derecho gestado en décadas pasadas y hoy podemos hablar más propiamente de un derecho privado de la economía o de una desregulación económica que supone que los agentes económicos están facultados para actuar con la menor observación posible de requisitos en los mercados, tanto nacionales como internacionales. Es decir:

La desregulación supone la reducción o la supresión de reglamentos específicos gubernamentales que pesan sobre los agentes económicos, incluyendo la eliminación de regulaciones que impidan al sector privado competir con un monopolio público. De modo más preciso, la desregulación consiste en la introducción de competencia en los sectores que han estado monopolizados para que en los mismos se produzca, no solo una posibilidad teórica de competencia, sino también una competencia efectiva (Nuez & Martínez, 2011: 92).

La praxis de la desregulación, es utilizada por las grandes corporaciones para la inversión del capital en un país, son ellos quienes promueven el adelgazamiento del Estado. “Su poder de influencia normativa se coloca de manifiesto cuando las

leyes de un país son permeables a las decisiones de estos actores económicos” (Marcilla, 2005: 241). La desregulación suele justificarse por razones de flujo de mercado, de eficiencia económica, o de legitimidad en las políticas públicas, ya que es la pérdida o desplazamiento del Estado sobre o por los agentes económicos.

La privatización y desregulación pueden llevar varios tipos de estrategias, ya que se puede privatizar sin desregular y de igual forma desregular sin privatizar, según el objetivo de las políticas, es decir: uno se puede transferir un servicio u operación público a una empresa privada; dos, la privatización y desregulación parcial o total de las empresas propiedad del gobierno; tres, se podría mencionar la liquidación total y la venta de partes de los dominios públicos, como acciones o porcentajes de participación en determinados tipos de propiedad pública. Por otro lado también se puede privatizar contractualmente, la empresa de capital público se mantiene intacta pero es conducida por una empresa privada.

Dentro de los objetivos llevados a cabo por la privatización y desregulación, pueden figurar un incremento de la utilidad al capital; reducir los costos a la nación mediante la reducción de la carga burocrática; se privatiza para desmonopolizar los bienes del gobierno, ello, permite la competencia; se pretende realizar una alza a los ingresos fiscales, además descentralizar y desconcentrar los bienes públicos a diversos sujetos privados (Suárez, 1989:26).

Flexibilidad Laboral.

Aterrizar la desregulación en una esfera como lo es la del trabajo, refleja este el proceso de flexibilidad laboral, ya que implica la reformulación de las normas jurídicas que se observan como privativas al mercado para su eficiencia y circulación del capital.

Entonces desde la concepción neoclásica, la flexibilidad laboral se “entiende la eliminación de barreras para que los mecanismos del mercado se encarguen de modo espontaneo de asignar al factor trabajo en cuanto precio y empleo” (De la Garza, 2006:41).

Al definir el concepto de flexibilidad laboral y desregulación laboral, comprendemos a estas como el proceso en que el empleo se ve como un costo de producción adicionado al producto o servicio. Es decir, el trabajo como un consumo que tiene que ser vista desde el ápice estratégico como minimizada de costo para la generación de utilidad a escala. En otros términos el “proceso que permite el deterioro de las condiciones de trabajo y la protección inadecuada de los trabajadores, debido a la creciente eliminación de marcos en el que se contrata o se emplea fuerza de trabajo” (De la O, 2000: 85).

La flexibilidad laboral desde este punto de vista, tendría que ser aterrizado en las alteraciones o cambios en los marcos que engloben garantías sociales y el pago que el trabajador recibe por su actividad. Esto se manifiesta con la reducción de capital para el pago de nómina, seguro social, fondo para el retiro, crédito para la vivienda, que eran necesarios en el Estado Benefactor para la condición de producción, el empleo ahora se observa como mercancía adicionada al servicio o producto, mercancía podría o sería necesario someterla a una reducción de costos en esta.

Bajo esta perspectiva, brota como empleo flexible “toda forma de trabajo que no sea a tiempo completo y no tenga una duración indefinida” (Ozaki, 2000: 6) entendido esto, podemos enumerar características como:

- Empleo a tiempo parcial: todo empleo que prevea un número de horas de trabajo semanal inferior a las indicadas por la norma nacional.
- Empleo temporal: todo empleo de duración fija para obtener una cantidad de producto determinado.
- Empleo eventual: el empleo de carácter irregular o intermitente.
- Empleo en el marco de contratos de capacitación: una combinación de capacitación y empleo, incluido el aprendizaje.
- Empleo estacional: intermitente durante una época determinada del año.

Sin embargo, habrá que mencionar algo importante, si bien es cierto que lo anterior puede resultar ser muy evidente, ya que resalta concisamente el factor tiempo para determinar la duración del trabajo, pero nos menciona De la Garza otros aspectos que no pueden observarse a partir de lo anterior, es decir, no son explícitos, hay un trasfondo que precisamente tiene que ver con flexibilizar, aspectos como (De la Garza, 2006: 37-38):

- El mecanismo de fijación de salarios que fueran más allá de las asignaciones espontáneas por la oferta y la demanda. Por lo tanto los salarios mínimos o aquellos en los que se consideran los costos de reproducción de la fuerza de trabajo y también el monopolio sindical de la contratación de mano de obra.
- El mecanismo de contratación o despido de trabajadores que no se rijan por la oferta y la demanda del empleo, [tales como]: leyes laborales que dificulten el despido o impongan indemnizaciones por ajuste de personal.; contratos colectivos que dificulten la contratación o el despido.
- En los impuestos, gravámenes o tributos que incrementen los costos salariales, tales como cuotas de seguridad, los fondos para despedidos, para vivienda etcétera.

La implementación y la aplicación de la flexibilidad laboral llegan a repercutir en acciones colectivas, en instituciones como lo son los sindicatos, como aquella institución que resguarda los intereses de la fuerza de trabajo.

La flexibilidad laboral lleva un serio resultado para estas instituciones, que identificamos como el debilitamiento del movimiento sindical, entendido este, como el resultado entre el choque de poderes, en el cual, refleja pérdida de los sindicatos para la negociación de fijar los salarios o ingresos, ya sea a corto o largo plazo tales como: aumentos salariales, seguro para la cesantía y vejez; la consideración de estabilidad en el trabajo, que no sea precario⁶; condiciones

⁶ Precario: Se suele definir por la incertidumbre que acarrea en cuanto a la duración del empleo, la presencia de varios posibles empleadores, una relación de trabajo encubierta o ambigua, la imposibilidad de gozar de la protección social y los beneficios que por lo general se asocian con el empleo, un salario bajo y obstáculos considerables tanto legales como prácticos para afiliarse a un sindicato y negociar colectivamente. (ACTRAV, 2011: 5)

óptimas y seguras de la actividad laboral: como capacitación, adiestramiento y seguridad; las jornadas de trabajo: considerando tiempo para el esparcimiento y desarrollo humano; las prestaciones para el entorno social: como la vivienda, la salud y educación; así como también la afiliación al sindicato: que permita la acción colectiva, etc. A diferencia o en contra de la estrategia empresarial, que busca minimizar los recursos destinados a estos aspectos o completamente eliminarlos, para que los mecanismos del mercado se encarguen de asignar el precio al factor del empleo.

Con la flexibilidad laboral se da la entrada a un debilitamiento del sindicato, con esto

[..] La flexibilidad laboral se convirtió en un espacio de lucha. En [esta] gobiernos-empresas y sindicatos se enfrentaron, negociaron o estos últimos aceptaron pasivamente los cambios. Como espacio nuevo de lucha, el campo de la flexibilización implicó amigos o enemigos, cambios en las relaciones de fuerzas (por lo general en favor del capital) y especialmente un choque discursivo en el que los sindicatos salieron mal librados. Este choque discursivo formo parte, como ideología, de la doctrina neoliberal mezclada con elementos del toyotismo⁷ [...] (Bauzas & De la Garza, 1998: 11).

La existencia del debilitamiento del movimiento sindical es a causa de una serie de resultados de un proceso largo y marcado por el Neoliberalismo, en el que la competencia, el individualismo y la eficiencia, a través de las acciones de desregular y privatizar la participación en la economía del Estado se implementa, y el medio por el que se aterriza en el empleo es por el proceso de la flexibilidad laboral.

Este proceso (la flexibilidad laboral) actualmente puede observarse a través de la flexibilización de forma numérica: que significa ajuste flexible de la cantidad de

⁷ Toyotismo: corresponde a una relación en el entorno de la producción industrial que fue pilar importante en el sistema de procedimiento industrial japonés y coreano, y que después de la crisis del petróleo de 1973 comenzó a desplazar al fordismo como modelo referencial en la producción en cadena. Se destaca de su antecesor básicamente en su idea de trabajo flexible, aumento de la productividad a través de la gestión y organización (*just in time*) y el trabajo combinado que supera a la mecanización e individualización del trabajador, elemento característico del proceso de la cadena fordista.

fuerza de trabajo según las necesidades de la producción y del mercado, lo cual, implica reajuste de personal de base, el empleo de eventuales, las subcontratación y personal de confianza; flexibilidad funcional: que aplica mediante la movilidad interna y la polivalencia, o bien las multitareas; y la flexibilidad salarial: flexibilidad de la jornada de trabajo con pago por hora trabajada y, sobre todo, salario según productividad individual o grupal. (De la Garza , 1998: 203)

Estos conceptos son un resultado de las políticas puestas en marcha por parte del Estado, bajo el modelo neoliberal, donde valores como competencia,, eficiencia y productividad brotan, sobretodo este último, con el objetivo de la “modernización de las relaciones laborales”.

Capítulo II. El caso mexicano, una mirada al empleo.

I. Transformando al Estado Mexicano.

Nos proponemos aterrizar aquello, abordando cómo se llevó a cabo la desregulación y la privatización en este espacio geográfico. Con todo esto, la flexibilidad laboral, un proceso muy importante, también se podrá visualizar a lo largo de este apartado manifestado por variantes económicas y además la intención de reformar la Ley Federal del Trabajo.

Observemos entonces que a partir de la crisis de los ochenta, el Estado Mexicano se orientó a la intervención mínima en la economía, modificando con ello algunos artículos de la Constitución, que permiten el desplazamiento de actividades a terceros. Este cambio generó las privatizaciones del sector público, el traspaso de la actividad económica del Estado a manos de particulares.

El caso de México los planteamientos Keynesianos, resulta un periodo histórico conocido como el milagro mexicano lo que refleja un Estado Interventor y activo en la economía. Este milagro mexicano comprende del año 1940 hasta 1970. Está dividido en tres fases, en la primera fase que corresponde a una etapa de industrialización del país, un crecimiento hacia adentro; en una segunda fase conocida como desarrollo estabilizador y una tercera fase en la que se genera la crisis.

La primera fase se abarca de 1938 hasta 1954 que será como una parte inicial donde se promueve la industrialización mediante medidas proteccionistas, con estímulos fiscales, la participación activa del Estado no sólo implicó el establecimiento de medidas macroeconómicas favorables al sector privado, si no la creación de empresas paraestatales, encaminadas originalmente a manejar las áreas consideradas como clave para la producción, tales como energéticos y la infraestructura de transportes, esta aunque se logró desarrollos económicos, una consecuencia inmediata a la última parte de esta fase una balanza de pagos con problemas, generados por el aumento de la inflación.

La fase, conocida como desarrollo estabilizador, corresponde de 1958 a 1964, en este periodo se buscaba mantener controlada la inflación, mediante sostener la paridad cambiaria del peso con respecto al dólar y manteniendo un equilibrio entre precios y salarios, esto concibió un mercado interno cuya calidad no cumplía con las normas internacionales y con precios por encima de los niveles vigentes en el mercado mundial.

En general, la crisis llego a partir de la década de los setenta, en la cual el déficit externo rebaso el 4% del PIB y la inflación mostraba signos de aceleración, aunada a una crisis política ocasionada por las actuaciones del movimiento estudiantil en 1968.

La tercera fase, o de agotamiento, se presenta de 1970 a 1988, en un inicio con la crisis del sistema político y más tarde, acrecentada por el contexto internacional, luego de que Estados Unidos, cambiara del patrón oro de valor en México. El gobierno del entonces presidente Echeverría dio solución mediante un incremento al gasto público, financiado por la deuda pública externa, invirtiendo en infraestructura y servicios sociales, ello aumento el control gubernamental de la economía.

Esto genero aumento del déficit fiscal un creciente desequilibrio de la cuenta corriente de la balanza de pagos. La producción bajo drásticamente y la inflación se aceleró.

Por otro lado al inicio presidencial de José López Portillo (1976) se adoptaron medidas de austeridad para estabilizar la economía con el apoyo del Fondo Monetario Internacional. Sin embargo, debido al descubrimiento de las reservas petroleras en el país, se dio una pequeño repunte en la dirección de la economía, esta solo duraría por un pequeño periodo, posteriormente cambiaría el panorama del país.

Las perspectivas de mayores ingresos asociados a la exportaciones petroleras llevaron a los sectores público y privados a expandir sus proyectos de inversión a partir de 1978 [...] el gobierno retorno al recurso de aplicar políticas de gasto deficitario y de expansión monetaria, financiadas mediante

créditos bancario externo a tasas de interés bajas [...] se reforzaron las medidas proteccionistas a los productos mexicanos (Delgado, 2003: 159).

Durante 1981 comenzaron a bajar los precios del petróleo y con ello la economía del país, se siguió recurriendo al endeudamiento externo permitiendo que el déficit de las finanzas públicas aumentara. Las medidas fueron aplicadas hasta 1982 con reducciones al gasto público, elevación de precios de los energéticos y una devaluación de 80% en el valor nominal del peso.

Privatización y Desregulación en México.

Con Miguel de la Madrid se inicia un proceso de reestructura económica, de la cual se respondía mediante la estrategia de sustitución de importaciones en el papel en extremo intervencionista del Estado. Mediante el Programa de Inmediato de Reordenación Económica (PIRE) se actúa a la crisis que se atravesaba que consistía en un plan de austeridad cuyas medidas más importantes fueron: reducciones al gasto público, restricciones del crédito, aumento de la recaudación de impuestos, restricción a las importaciones, incrementos progresivos de los precios de los productos y servicios del Estado, devaluaciones de la moneda y renegociaciones de la deuda externa con el propósito de modificar los plazos y obtener nuevos créditos (Delgado, 2003: 162)

Es a finales de 1982, con el presidente Miguel de la Madrid, cuando el Estado Mexicano abandona la política del Estado de Interventor e inicia la transición hacia este Modelo de Política Neoliberal, ello se llevó a cabo

[...] básicamente en una desregulación acelerada de los procesos económicos a través de la disminución del presupuesto para el gasto público y el casi abandono de lo social, el inicio de la privatización de las empresas paraestatales y de participación estatal; y una política destinada a asegurar una mayor tasa de ganancia del sector empresarial a costa fundamentalmente de un descenso en el precio de la fuerza de trabajo (Lóyzoga, 1997: 27).

En este contexto se da la entrada de las políticas neoliberales en el Estado Mexicano, que la receta “pudo asumirse como el Estado de los hombres de negocios” (Huerta, 2005: 145), permitiendo la intromisión en las instancias gubernamentales a actores empresarios, provenientes de la iniciativa privada, introduciendo con ello toda una serie de conceptos para la evaluación y guía de la gestión pública tales como: “la eficiencia, optimización de recursos, racionalidad productividad, el análisis costo-beneficio” (Suárez, 1989:23). Los conceptos de privatización y desregulación que hasta después de la década de los ochenta ingresan a la agenda en las políticas públicas de los países con economías en desarrollo, a raíz del cuestionamiento sobre el gasto público, la naturaleza de la propiedad de la intervención y regulación gubernamental.

El neoliberalismo busca dismantelar la intervención gubernamental en tanto estrategia central de las políticas económicas. Bajo el cambio se aplicaron políticas de ajuste, basadas en elementos rectores, privatización y desregulación además

[...] se complementa con una estabilidad o ajuste macroeconómico que tiene como objetivo el control de la inflación “anclando” para ello a los principales precios de la economía a través de un “Pacto” entre los distintos sectores económicos. La finalidad del Pacto era eliminar el factor inercial de la inflación mediante la apertura comercial y el anclaje del tipo de cambio y como requisito el control del pago a la fuerza de trabajo (Mendoza, 2001: 42).

De lo anterior se puede mencionar que las empresas paraestatales se transfirieron a la iniciativa privada en el lapso 1983-2000, en un primer momento se liquidan o se fusionan las empresas no viables o pequeñas 1983-1988; 1988 a 1999 se colocó la vista en la venta de pequeñas y medianas, y posteriormente las grandes empresas. Tan sólo en 1988:

Hubo más de 750 “desincorporaciones” de sectores como el minero, manufacturero, química básica y azucarero, en donde el 93 por ciento de las empresas fueron incorporadas a capitales privados. De las 1 mil 150 empresas públicas que existían en 1982, al terminar el gobierno de Carlos Salinas (1994) sólo quedaban 200 (Moctezuma, 2013).

La dinámica del Estado en el periodo anterior y dentro de las privatizaciones, no solo jugó un papel de “salvador de empresas públicas en dificultad, sino también el “médico” encargado de sanear la situación de las empresas antes de venderlas” (Guillén, 2000: 119) Tal es el caso de la industria siderúrgica, el conglomerado de Sidermex conformada por Altos Hornos S.A., Fundidora Monterrey y Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, S.A. de C. V.

En el sector financiero, el caso de los bancos particularmente, que tras ser nacionalizados con el presidente López Portillo se terminaron por privatizar y se remataron con Salinas de Gortari; y que poco después resultaron de nueva cuenta financiados y rescatados vía FOBAPROA (ahora IPAB) y finalmente el sistema bancario financiero terminó por extranjerizarse.

El caso más latente, el caso de Teléfonos de México, que al traspasarse al sector privado, vendido a Grupo Carso principalmente, Southwestern Bell y France Cables et Radio, este se convirtió y se mantiene como un monopolio en telefonía.

Por otra parte, en lo que respecta al sector aéreo; cabe mencionar la privatización de los Aeropuertos, luego de seguir la idea de Inglaterra, en México se privatizaron 35 de los 37 operados por Aeropuertos y Servicios Similares que se organizaron en:

Grupo Sureste con 9 aeropuertos

Grupo del Pacífico con 12 aeropuertos

Grupo Centro Norte con 13 aeropuertos

Grupo Ciudad de México con 1 aeropuertos (Trejo, 2012: 210-211)

De la misma forma las Aerolíneas pilares del transporte aéreo se privatizan, que también el Estado fungió en una especie de médico sanador en tiempos de crisis financiera. Por un lado Mexicana de Aviación, que en su trayectoria, esta empresa se privatiza en los años setentas, posteriormente se nacionaliza en 1982, ya saneada la empresa pasa a manos privadas en 1989 con una venta de 145 millones de dólares.

Por otro lado, en el caso de Aeroméxico que también en los setentas es nacionalizada, permanece en manos del Estado por unos cuantos años, posteriormente se desincorpora de la SHCP en 1989 por una venta de 263 millones de dólares.

Sin embargo después de algunos años, en 1995 se organiza Cintra para absorber ambas aerolíneas y posterior a algunos años privatizarlas.

Por otro lado, la regulación para tal efecto juega un papel importante, ello lo podemos observar, en que para poder privatizar: “a mediados de los ochenta, la política del gobierno fue modificar los reglamentos que, según la óptica neoliberal, representaban un obstáculo para la actividad económica” (Guillén, 2000:121) fue entonces que se realizan modificaciones de la Constitución.

Para llevar a cabo la privatización fue necesario modificar, entre otros, los artículos 25 y 28 Constitucionales, para establecer las áreas estratégicas en las que el Estado participaría de forma exclusiva y en las que permanecería por ser de carácter prioritario bajo el lineamiento del “redimensionamiento” del aparato estatal. Fue este proceso por el cual fueron liquidadas o fusionadas las empresas consideradas no viables, las menos rentables o incluso que operaban en números rojos, la nueva lógica exigía un Estado menos interventor y más regulador (Mendoza, 2001: 44).

Así la regulación solo contemplaba como sectores estratégicos, tal como se definían en la Constitución en esos momentos, a las actividades siguientes: correos, telégrafos, radiotelegrafía, comunicación vía satélite, emisión de monedas, petróleo y gas, petroquímica básica, materiales radiactivos y energía nuclear, electricidad y ferrocarriles. (DOF, 1983:5), aunque el término “estratégico” fue confuso y ambiguo, ya que más tarde algunos sectores arriba mencionados serán privatizados, tal es el caso de los ferrocarriles.

Tal indefinición obedeció a criterios políticos, con el fin de no marcar límites precisos a la privatización y profundizar el proceso cuando fuera conveniente. Por ejemplo, en su cuarto informe de gobierno, Miguel de la Madrid calificó como

áreas prioritarias a la siderurgia, los fertilizantes, la producción de azúcar y los astilleros, sin embargo, estas actividades serían privatizadas poco tiempo después, con el decreto por el cual se otorga a la comunicación vía satélite y a los ferrocarriles el carácter de áreas prioritarias para el desarrollo nacional y permite al Estado otorgar concesiones o permisos en estas áreas en 1995.

Así las leyes y ordenamientos secundarios fueron recortados, aclarados o simplemente eliminados. Además de la desregulación de las actividades de exportación, otras importantes reformas en los reglamentos fueron aplicadas al campo de la tecnología, patentes y marcas, en el sector de comunicaciones y transportes, en la industria automotriz etc.

Un tema a resaltar es la relación o choque de actores ya que mientras en el corporativismo del Estado Interventor estaba cimentado a las faldas del gobierno, ahora sin este mecanismo lleva consigo acciones y actores que persiguen diversos intereses y con las políticas de privatización y desregulación, la balanza se tornó a favor del sector privado, mientras que la clase trabajadora se movilizaba, quien fue la mayormente afectada, tomando estrategias particulares a partir de sus trincheras. Ahora la herramienta utilizada para fraguar esta recomposición se hará mediante tratados, acuerdos y programas, tal es el caso de:

El Pacto de Solidaridad Económica (PSE): con Miguel de la Madrid y los sectores productivos del país; con Carlos Salinas Gortari el programa rector fue el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), del que emerge el Acuerdo Nacional para la Elevación de la Productividad y la Calidad; posteriormente con el presidente Ernesto Zedillo (1994-2000) el pacto Compromisos para el Acuerdo Político Nacional, etc. Estos pactos fueron la manera en la que los sindicatos corporativos, (de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y del Congreso del Trabajo (CT)), fueron teniendo reducida participación en la relación política del Estado-sindicato-patrón. El

sindicalismo corporativo fue cambiando hacia una nueva ruta con los sexenios Panistas, llegando incluso a mantener una estrategia neo corporativa⁸.

II. Transformando las relaciones laborales.

El proceso de industrialización en México que empatan con el periodo de los años cuarenta hacia adelante, en la que la participación del Estado, jugó por su parte un papel fundamental en la demanda agregada a través de su gasto que influyó para la generación de empresas, ya sea mediante incentivos económicos o vía participación directa, además de esto, se generó, un pacto corporativo entre el Estado y los trabajadores, donde las relaciones laborales en este momento fueron teniendo un papel sobresaliente que significó para la capa alta de los trabajadores asalariados el control político, pero al mismo tiempo un incremento de los niveles de bienestar vía la seguridad, el incremento del salario real y prestaciones económicas.

El contexto de la posrevolución mexicana, aunado, con esta etapa de industrialización, en las relaciones laborales se implementó un patrón bajo la intervención Estatal:

En su nivel más amplio se caracterizó por la tutela estatal de las dilatadas relaciones entre el capital y el trabajo; esa tutela implicó el corporativismo sindical, en tanto corresponsabilidad de los sindicatos en la buena marcha de los sindicatos; a cambio, este les dio el monopolio de la representación de sus agremiados y los apoyó para eliminar liderazgos alternativos en los sindicatos. (Bauzas & De la Garza Toledo, 1998:13)

En este sentido los trabajadores de las grandes y medianas empresas, fueron más participes en este proceso, y en mayor medida las empresas paraestatales, lo que no significó que todas tuvieran las mismas características en sus contratos colectivo las cuales presentarían normas variables en rubros como: materia de

⁸ Neo corporativo porque supedita su interés como clase al interés, no ya del Estado, si no de la empresa con la promesa, impuesta por la violencia o consenso fabril, de que será respetado su interés gremial. ¿Sus expectativas? Teóricamente podría ser la alternativa más cercana a la modernidad (Méndez & Quiroz , 2011: 148)

despidos, limitaciones a la movilidad interna, a las multitareas, al empleo de los trabajadores de confianza, al tiempo extraordinario entre otras.

Entonces la tarea del sindicato “se redujo únicamente a vigilar incumplimientos de las condiciones de trabajo que pudieran perjudicar al trabajador y fue excepcional su participación propositiva para cambios tecnológicos o de organización del trabajo” (Bauzas & De la Garza Toledo, 1998:15). Así los asuntos de las relaciones laborales, y los de contratación colectiva estaban en manos del Estado, a través de las Juntas de Conciliación y Arbitraje.

Sin embargo, aquello que fue exitoso llevaba consigo una crisis, marcando sus contradicciones en el sistema socioeconómico. La crisis estallada en México en 1982, como una crisis de pagos, dado el elemento financiero que recibió, fue una crisis influido por la imposibilidad de hacerle frente a los pagos derivados de la deuda externa contraída por el presidente López Portillo, para lo cual hubo una desastrosa combinación entre la caída de precios internacionales de petróleo, incremento de las tasas internacionales de interés y una fuga continua de capitales.

Dicho de otra forma:

La crisis del patrón de desarrollo social autoritario, como podríamos denominar mejor al de sustitución de importaciones, se inició como crisis del sector agropecuario, agotado por el intercambio desigual con el sector industrial, e inmediatamente después como crisis fiscal del Estado, que había echado mano de la deuda para financiar su creciente gasto; estos factores repercutieron sobre el mercado interno y en sus pactos corporativos; finalmente las configuraciones sociotécnicas de los procesos productivos, que fueron eficientes hasta los setenta, resultaron insuficientes dadas las nuevas condiciones de apuntalar la acumulación del capital en un contexto de globalización de la economía. (De la Garza, 1998: 40)

Esto trajo como consecuencia un cambio en las relaciones productivas, desde lo organizativo, tecnológico y cambios sobre todo en la relación patrón-trabajador que van con tendencia a flexibilizar, de tal manera que:

La flexibilidad está fuertemente asociada a la privatización de las empresas paraestatales y a la reestructuración de las grandes empresas privadas, de tal manera que los cambios más importantes se orientan a posibilitar la movilidad horizontal y vertical de los trabajadores dentro de las empresas, a reducir la injerencia sindical en el cambio tecnológico y organizativo y en el manejo de los mercados internos de trabajo, a establecer la polivalencia y a liberalizar las reglas de contratación, ascensos y subcontratación (De la Garza, 2006:51).

Aunado a ello, el complejo contexto interno, ya sea macro-económico, así como macro-político del momento, además de la influencia desde el exterior, dieron lugar un nuevo entramado de relaciones. Derivado de esto fue, la liberación de las economías, con el objetivo de la atracción de inversiones extranjeras, mismas, que junto con las nacionales, estas ejercen presión en las nuevas reglas, ejemplo de ello, fueron las nuevas plantas automotrices del norte, que aparecieron primero, en Ramos Arizpe y luego en Hermosillo y Chihuahua, del que sus contratos fueron modelos a seguir, donde nacieron flexibles ante una población nueva de trabajadores, con una característica baja tradición sindical.

El problema se hizo presente, luego de que se intentara flexibilizar los contratos colectivos antiguos, caso de los trabajadores de DINA en 1982 y el Sindicato Mexicano de Electricistas 1984, de ahí se intentaban seguir hacia algunos más de grandes empresas, Aeroméxico, Mexicana de Aviación, siderúrgica, Pemex, Telmex etc. De la misma forma, la maquila fue otro ejemplo que inicio a propagarse como modelo a seguir en las relaciones productivas (Bauzas & De la Garza Toledo, 1998: 16-17).

Entonces aquel corporativismo o sindicalismo subordinado al Estado dejó de ser efectivo y culminó con un sindicalismo sin ruta, donde los dueños de las empresas ya privatizadas en su guía por la reestructuración y modernización hicieran lo posible por aumentar las ganancias, culminando en recortes al personal, salario y prestaciones laborales, y flexibilizaciones unilaterales a los contratos colectivos de trabajo. “La mayoría de los empresarios a mediados de los noventa no presentó ningún interés de compartir la decisión del proceso productivo con los sindicatos” (De la Garza, 2013). Las empresas más grandes utilizaron también el incremento

en la contratación de mujeres, mecanismo que ayudó al debilitamiento de negociaciones de los contratos colectivos (Cockcroft, 2001: 337).

Por otro lado, el Estado presentó una actitud, más pesimista hacia esta situación ya que “revisó la legislación laboral para hacer que las huelgas fuesen cada vez más difíciles. Con mayor dureza, envió soldados, policías” (Cockcroft, 2001: 337) en los casos de la empresa Renault, trabajadores del acero, embotelladoras, telefonistas, electricistas.

Para 1992, se vio la necesidad de prestar atención en el papel del sindicalismo, mediante un convenio firmado entre las cúpulas sindicales, empresariales y estatales del cual resultó el Acuerdo Nacional para la Elevación de la Productividad y la Calidad (ANEP). En este acuerdo se presionaba a las empresas para que “se firmaran convenios de productividad con los sindicatos, en un intento por convertirlos desde arriba en interlocutores del capital en los programas de productividad y establecer bonos o incentivos por productividad” (De la Garza, 1998: 210). En este sentido, con el ANEP, las contradicciones generadas por la transición del modelo económico parecía resolverse, teniendo de la mano un sindicalismo neoliberal, en la que por un lado, se siguiera teniendo de la mano como “aliado” del Estado, es decir:

[...] como corresponsable de que el modelo neoliberal funcionase y responsable del control obrero frente a los cambios eventuales ajustes macroeconómicos que implicasen reducción al salario real para mantener baja la inflación. Sin embargo, los obreros ya no recibirían desde el Estado aumentos salariales reales como antes; su mejoría se ubicaría en el nivel macroeconómico, es decir en función de la productividad en cada empresa (Bauzas & De la Garza, 1998:17)

Para más, en 1996, tarde se firmaría un Acuerdo por una Nueva Cultura Laboral, firmado por la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y la confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX), en la que en el discurso, aparecerá, que se reconoce como el enemigo común de empresarios y trabajadores se encontraba en la competencia en el mercado.

A partir de esto, el camino marcado por la flexibilidad laboral, ha sido atravesado por diferentes vertientes, a según de cada actor y de sus estrategias; ya que, por ejemplo el sindicalismo corporativo (sindicalismo con dependencia a la política estatal) se ha visto cargada por tomar el camino de la flexibilidad laboral sin contraposiciones, y en el mejor de los casos buscar que se respete la Ley Federal del Trabajo; por otro lado, el sindicalismo independiente toma posición de oponerse, seguida en general por derrotas, así como, intentar ser interlocutor entre posibles reorganizaciones del trabajo y del contrato colectivo de la empresa; el sindicato blanco (sustituye la dependencia estatal al de la empresa) ha seguido en su tradición del sometimiento a las políticas de las empresa.

Debido a lo anterior, la dirección conducida por los planteamientos neoliberales, los cambios tecnológicos, y en la relaciones laborales, la estrategia de cada actor y el proceso de la flexibilidad se observa marcada por dos posiciones, una, donde se da la maximización de la flexibilidad laboral con unilateralidad, es decir, la decisión en el proceso productivo y la fuerza de trabajo queda en manos de la empresa, donde el sindicato es pasivo, esto se ha generado en los espacios donde no existía una zona industrial por tanto no había una tradición del sindicalismo. Y dos, el de la flexibilización moderada con retoques de bilateralidad, en esta se encuentra la industria reconvertida hacia la nueva, en la que implica nuevas formas de organización productiva, con sindicatos neo corporativos o independientes, con una clase obrera joven pero con tradición al sindical, y una cultura de protección de puesto de trabajo. (De la Garza, 1998:210)

Los sindicatos en México se encuentran en un momento crítico y decisivo. Por un lado, han sido desplazados a un rol marginal como actores políticos y organizaciones sociales. Por otro, surgen en ellos sectores que exigen formas de relaciones laborales nuevas y progresistas y que parecen incapaces de imprimirle una nueva orientación al sindicalismo. Debido a que ante el proceso de globalización, el avance tecnológico y la desregulación financiera posibilitan aún más a la flexibilidad laboral, la era del capitalismo informacional, con tecnología adquiere un nuevo paradigma que facilitó las operaciones en red, la producción

sistematizada y supervisada a distancia, que adquiere una cierta tendencia a la contratación temporal; los empleos con salarios según el desempeño individual; acuerdos entre terceros como proveedores de mano de obra, bajo la subcontratación u outsourcing (Bravo, 2009:219-220).

III. Desregulando el empleo.

La regulación actual del empleo en México, es bajo, el artículo 123 de la Constitución de la república Mexicana, del cual, se deriva la Ley Federal del Trabajo, este es el resultado del reconocimiento que se materializó del empleo, mediante el arreglo político jurídico, entre Calles y la CROM entre 1924 y 1931.

Esta medida, se encontraba sujeta a objetivos de la época, entre los que destaca buscar un consenso de los asalariados al nuevo Estado, la creación de un mercado de consumo típicamente capitalista, y la obligación del sector empresarial a cambiar los métodos de acumulación extensiva (bajos salarios, pagos en especie, largas jornadas de trabajo) por otros de tipo intensivo, a través de límites legales de la explotación.

Sumado a ello, el naciente contexto de industrialización del país en el que se adoptó un:

Catálogo completo de derechos laborales para los asalariados en general, independientemente del sector donde prestaran sus servicios: jornada máxima de ocho horas, estabilidad en el trabajo, prohibición del trabajo de menores, protección a la mujer, salarios mínimos suficientes para un jefe de familia, reparto de utilidades, derecho a la vivienda, la seguridad e higiene, y otras prerrogativas fundamentales como la libertad de asociación y la huelga (Bensusán , 1998:41)

Lo cual, para hacer efectiva este catálogo de derechos era necesario la intervención del Estado, que se hizo mediante instituciones como las Juntas de Conciliación y Arbitraje, además del corporativismo, que fungieron mecanismo para intervención del Estado, ya que la intervención Estatal radica en la determinación de la viabilidad de la satisfacción de las reivindicaciones obreras y las necesidades patronales. Ello se deriva en la interpretación del marco jurídico,

del que se fueron generando más y más acciones legitimadas en poderes extra constitucionales, y que los empresarios reclamaban un retroceso en el nivel legal de protección a los asalariados para adaptarlo a la heterogeneidad estructura económica del país, y el recorte de los poderes sindicales coactivos, de la cual se terminaron por aceptar esta relación del Estado que se encontraba cimentado en su origen revolucionario (Bensusán , 1998:43).

El sistema posrevolucionario dejó articulados, en la Ley Federal del Trabajo que regulan, efectivamente, todos los derechos mencionados anteriormente, entre los que destaca el despido, la contratación, la indemnizaciones , el derecho de huelga además de una artículo que permitió la adquisición de derechos colectivos:

Artículo 394.- El contrato colectivo no podrá concertarse en condiciones menos favorables para los trabajadores que las contenidas en contratos vigentes en la empresa o establecimiento. (LFT, 2013)

Este cambio generado por las políticas instrumentadas por el neoliberalismo ha dejado una drástica caída salarial y la flexibilidad del trabajo, además de una eliminación de contratos colectivos, y en mejor de los casos un recorte significativo de cláusulas de los contratos.

En la misma sintonía de cambios y desregulaciones, se ha manifestado, en que desde fines de los ochenta, se había intentado desregular la Ley Federal del Trabajo (LFT), con varios intentos y varias estrategias.

El primer anuncio llega en agosto de 1989, con el mandatario Carlos Salinas quien, en su Plan Nacional de Desarrollo, señaló su postura por modificar “la legislación laboral para adecuarla a las expectativas productivas de la recuperación económica nacional”. Posteriormente, en la Cámara de Diputados se creará una comisión para la realizar audiencias públicas para recopilar opiniones acerca de reformar el artículo 123 y el de la LFT. A partir de este momento, se expresará, sin duda, un nuevo contexto de lucha en el plano legislativo, que implica la reconfiguración del sistema de relaciones laborales, en la que empresarios, sindicatos oficiales, independientes y Estado, tomaran partida (Méndez & Othón, 2011:190).

Mientras que el sector empresarial se inclina por un destierro del paternalismo y con ello la improductividad, remuneración con productividad, utilización de la fuerza de trabajo en actividades flexibles, flexibilizar la jornada de trabajo, contratación y redimensionar el sistema de huelga. Por otro lado los sindicatos oficialistas, en especial por la CTM, mantienen una posición inflexible, con mantener principios como de salario mínimo único, el rechazo al pago por hora, coinciden en el principio de mayor productividad siempre y cuando se distribuyan equitativamente los resultados. Mientras que las organizaciones sindicales independientes, se promulgan por la vigencia del artículo 123 Constitucional y su ley derivada, además de mandar un incremento salarial para hacer realidad el texto vigente del salario suficiente, el derecho a la huelga, y el mejoramiento del aparato de seguridad social.

En una segunda parte y en este contexto, en mayo de 1990, en un mensaje a los obreros, el mandatario pronuncio ocho puntos del nuevo sindicalismo que se necesitara, que en resumen se trata en tres pilares:

- Evitar la confrontación en las relaciones productivas.
- Termina con la disputa por el control político-sindical de las centrales obreras.
- Eliminar la tradicional politización de las relaciones laborales (Méndez & Othón , 2011:197)

Ante esto, se desprenden dos aspectos:

Uno, relacionado con la urgencia de modificar el comportamiento y la acción sindical, transformar el viejo y desgastado proceso de confrontación (emplazamiento-negociación-huelga-acuerdo) en una acción concertada entre los actores involucrados que evite, en lo posible, los cuatro procesos; otro, consecuencia de lo anterior, consolidar los acuerdos que permitan avanzar en el objetivo prioritario de la acción presidencial: sancionar jurídicamente la nueva relación laboral que propone (Méndez & Othón , 2011: 197).

Por su parte, el Partido Revolucionario Institucional (PRI) tomará ventaja de este pronunciamiento, en la que el presidente de este, Luis Donald Colosio se enunciará, por un compromiso concertado entre los agentes de la producción, la

democratización de las organizaciones sindicales, un sindicato autónomo y participativo, más no en la confrontación. En esencia lleva consigo, reformar el partido, transformando la antigua estructura sectorial a una estructura territorial distrital de ciudadanos. Con ello, las centrales obreras, como la CTM, se verán amenazadas, debido a los privilegios, y sus espacios políticos que estas mantenían en las redes corporativas. Entonces en el XII Congreso Nacional Ordinario de la CTM, se planteó dejar sin efecto todas las medidas que limitan la participación de los sectores en la toma de decisiones del partido; se llegó a la amenaza de que podría retirarse del PRI para formar otro partido. (Méndez & Othón, 2011:206)

En síntesis, el Ejecutivo partió de una inclinación que se proclama por una reforma al marco legal de las relaciones laborales, para ello, era necesario generar un contexto contundente para este objetivo, del que se cuenta como aliado a favor la iniciativa empresarial a través de la COPARMEX, así como el partido oficial, pero con un total desacuerdo de los sindicatos oficialistas. Entonces habría que generar el consenso con este último engrane, el mecanismo fue, a través del, Pacto de Estabilidad Económica y Crecimiento Económico del que se produce el ya comentado, Acuerdo Nacional para la Elevación de la Productividad y la Calidad (ANEP), firmado por la COPARMEX, la CTM, la CROC y la CROM, los independientes y de más quedaban fuera, por otro lado, con respecto a el documento:

Se define como una serie de acuerdos y líneas de acción, alrededor de seis momentos esenciales, de cuya resolución dependería el incremento de la productividad: modernización de las relaciones laborales; mejoramiento de los recursos humanos, seguridad, higiene y riesgos de trabajo; mejoramiento tecnológico investigación y desarrollo; remuneración y productividad.[...] comprende nuevas formas de contratación, de salario y de cooperación y participación de los trabajadores en la producción (Méndez & Othón , 2011: 200).

En este sentido, se iba tejiendo un marco económico y legislativo favorable para la inversión, que implicaba una serie de cambios, en la que se observa un balance

a favor del capital. En junio de 1990 ya no era en la Cámara de Diputados la discusión, sino en el Ejecutivo Federal, se muestra un sindicalismo oficial acorde con la *no confrontación* tal cual lo propone el presidente, con una extrema debilidad del movimiento obrero y un aliado fuerte, la Coparmex. Se concertaban o se cohercionaban mutilaciones a sus contratos y los nuevos nacerán con estos puntos propuestos por el mandatario federal.

Por todo lo anterior, con la firma del Pacto y en su práctica, se tomaban acuerdos y acciones afuera del marco legal, en nombre de la productividad, sin embargo, el ambiente para este proceso de transformación, fue sumando actores, con ello se coloca a la expectativa un contexto propicio para la modificación a la Ley Federal del Trabajo.

Y fue así que para 1991, que en la XIX Asamblea de la Coparmex. Los patrones demandaron una reforma integral a la Constitución, en lo particular a los Artículos 3,27, 28 y 123, censurando además la Ley Federal del Trabajo por obsoleta, paternalista, depresora de la competitividad y obstaculizadora de las avances del aparato productivo (Méndez & Othón , 2011: 205).

Hasta aquí, en la propuesta del expresidente Salinas transformo las relaciones laborales, a partir de una propuesta de flexibilización de los derechos laborales concertada y cimentada por los sindicatos corporativos, mientras que en los demás fue expresada de manera de violenta. Lo que no dio fruto fue la iniciativa de reforma a la LFT, inducida por el mandatario.

Sin embargo, el tema no termina ahí, en el contexto de la firma del Tratado de Libre Comercio, trajo consigo consolidar el término de la productividad y con ello se sigue un debate fuerte por una Reforma a la Ley Federal del Trabajo, muy guiado por la Coparmex, pero el reacomodo de las fuerzas políticas para la coyuntura electoral de 1994, no genero ir mas allá de propuestas.

Es en 1995, año en que el Partido Acción Nacional (PAN), presentará una iniciativa en la que se apunta sobre la generación de empleos productivos y la recuperación de los salarios reales, argumenta la necesidad de suprimir el apartado B del Artículo 123 constitucional, de la misma forma en que propone que

dentro del título tercero de la LFT, la adhesión de un nuevo capítulo, en este se adhieren criterios de flexibilidad de las relaciones laborales, permitiendo la movilidad, tanto geográficamente como funcional, como se puede ver:

Artículo 57. El empleador podrá demandar la modificación de las condiciones de trabajo por razón de la productividad o cuando concurran circunstancias económicas que la justifiquen.

Artículo 60. Cuando concurran circunstancias extraordinarias que lo justifiquen en razón de la productividad para evitar problemas graves, el empleador podrá modificar temporalmente y hasta por un tiempo de treinta días, el horario, los días laborales, el lugar o lugares de trabajo y las actividades del trabajador, sin incrementar el tiempo total de trabajo y procurando que no le ocasionen molestias o, de no poderse evitar del todo, que se le causen los menores posibles. En el último caso, el trabajador tendrá derecho a una compensación económica que fijarán las partes de común acuerdo. (Grupo parlamentario del PAN, iniciativa de Decreto que reforma a la Ley Federal del Trabajo, título Tercero, "Condiciones de Trabajo", México, 1995 en Pérez, 2011: 215)

Habría que agregar, que la iniciativa del PAN, realizada en este año, contiene artículos donde se observan, nuevas formas de contratación, el trabajo en conjunto de los trabajadores a favor de la productividad, de capacitación y adiestramiento; programas de productividad, capacitación, mismas que deberían empatarse con la revisión integral de los contratos colectivos de trabajo; días y jornadas de trabajo flexibles, etc.

El Partido de la Revolución Democrática (PRD) también realiza un anteproyecto de reforma en 1997, elaborado por abogados como Aturo Alcalde, Gabriela Bensunsan, Manuel Fuentes y Oscar Alcalde. Los principios que guiaron esta, fue: la igualdad ante la Ley (se elimina el apartado B, del 123 constitucional); libertad y democracia sindical, mejoría en las condiciones de trabajo y de vida; eliminación de discriminación laboral de cualquier tipo; autonomía y eficiencia en la participación de justicia (Garavito, 2011: 224).

Estas propuestas tampoco logran avanzar, aunque el interés por una reforma hacia la ley seguirá estando latente. En este sentido, el gobierno panista, con el expresidente Vicente Fox se sumará a los esfuerzos por que las reformas estructurales se consoliden, recordemos que las faltantes serian, la reforma Energética y la Laboral.

Y es el 31 de julio del 2002, que en su interés por poner en marcha la segunda de las reformas faltantes, se hacen visibles, luego de que el Congreso del Trabajo, la Unión Nacional del Trabajo (UNT) y el Sector de los Empleadores suscribieran el documento elaborado por el entonces Secretario de Trabajo, Carlos Abascal Carranza. A la par de que intentará sumar al PRI como su aliado, haciendo funcional la estructura corporativa del régimen anterior.

El proyecto agrega a las ya existentes, en primer lugar, dos categorías mas sobre la duración de las relaciones de trabajo, que son por temporada, referentes a ciertos periodos específicos; y de capacitación inicial, que pueden ser por tres meses y hasta seis, estos colocan en incertidumbre la estabilidad del empleo, pro empresarial. De la misma forma en que la jornada de trabajo se puede aumentar, acumulando con ello el reposo en varios días de la semana, etc.

En caso de duda sobre la interpretación de las normas del trabajo en el artículo 18 de la LFT en la lectura de este “prevalecerá la interpretación más favorable al trabajador” en el proyecto de Abascal se limita a “las disposiciones de carácter sustantivo”. Con respecto a los derechos sindicales en el artículo 371, obstaculiza el derecho a la libertad sindical, y en 369 agrega una fracción más para la cancelación del registro. Así mismo, se reforman los artículos 387, que da origen a los contratos de protección, agrega otros tantos requisitos para el emplazamiento de huelga, de la misma forma a el artículo 893 que se agrega una fracción más para el ejercicio de este derecho (Garavito , 2011:229-230).

En el artículo 926 en el proyecto de Abascal queda “ con la petición de ambas partes o del Presidente de la Junta podrá ser diferida la fecha de estallamiento de la huelga, debiendo la Junta citarlas nuevamente para la celebración de otra audiencia de conciliación, a fin de solucionar el conflicto”

Esta iniciativa tampoco avanzara, sin embargo, será un antecedente, en la que prevalecerá básicamente la misma estructura para el siguiente periodo, con el proyecto Lozano en el 2008, al frente de la Secretaria del Trabajo y Previsión Social.

Además de que se agrega, el derecho a no ser discriminado en el artículo 3, las condiciones de trabajo para plazas de confianza que se atiende a los intereses del patrón, en el artículo 39 A, se limitan los contratos a prueba, ya que no rebasaran los 30 días. Entre otros como el 47, 53,59.

En los aspectos colectivos, se limita el registro de los sindicatos, en el 365 ya no la Secretaria del Trabajo ni las Juntas de Conciliación y Arbitraje sino ante el Registro Público Nacional de Organizaciones Sindicales y Contratos Colectivos; se limita el acceso de información en el artículo 365; se retoma el artículo 371 de la anterior propuesta (Lóyzaga, 2011: 240-241).

Es hasta este momento donde las iniciativas se han quedado en propuestas, sin embargo, es hasta finales del periodo presidencial del mandatario Felipe Calderón Hinojosa donde de reforma la Ley Federal del Trabajo, el 29 de noviembre del 2012, donde se consolida lo trabajado anteriormente.

La reforma laboral promueve mayor flexibilidad en el mercado laboral y premia conductas que favorecen el crecimiento de la productividad [...] ata la remuneración al mérito, eliminando el escalafón ciego y favoreciendo la contratación de los trabajadores con mayores destrezas y los que están dispuestos a cumplir más de una función (Belmont, 2011: 249)

Con ello se legaliza, el trabajo por contratos de corto plazo, la subcontratación, las jornadas laborales, la relación con los sindicatos, pago de garantas sociales, etc. Se ajusta el modelo de regulación laboral al modelo de competencias.

IV. Hacia una nueva cultura laboral.

El mercado del trabajo, entendido éste como el lugar de intercambio donde un individuo ofrece su fuerza de trabajo y otro demanda fuerza de trabajo o desean comprarla, llevó una serie de cambios,

La reestructuración económica y estatal durante los años ochenta provocó importantes transformaciones en las relaciones entre el Estado, el capital y el trabajo que alteraron las viejas reglas del juego corporativas. El cambio de modelo de desarrollo (apertura comercial, privatización y reorientación de la producción hacia el mercado externo) se acompañó de un nuevo tipo de intervención estatal, puesta al servicio de la reestructuración del poder patronal, del desmantelamiento de los contratos colectivos más importantes, de la caída salarial y del debilitamiento de los sindicatos (Bensusán, 1998: 44).

Aunque la Organización al Internacional del Trabajo, delimita una serie de categorías, que ya se encuentra en la ley Federal del Trabajo, esto se ha quedado en el papel, ya que define:

El trabajo decente resume las aspiraciones de la gente durante su vida laboral. Significa contar con oportunidades de un trabajo que sea productivo y que produzca un ingreso digno, seguridad en el lugar de trabajo y protección social para las familias, mejores perspectivas de desarrollo personal e integración a la sociedad, libertad para que la gente exprese sus opiniones, organización y participación en las decisiones que afectan sus vidas, e igualdad de oportunidad y trato para todas las mujeres y hombres (OIT, 2014).

Sin embargo, se transforman las reglas con inclinación a favor del capital, este cambio de la balanza ha llevado un desequilibrio a favor del patrón, donde la organización del trabajador gestada en décadas atrás se observa como un traba al libre mercado, que impacta en el poder adquisitivo, deteriora las condiciones laborales, da cabida a una movilidad del empleo, y a la subcontratación, y se deja sin referentes a las agrupaciones sindicales.

La internacionalización de la producción, los empresarios se encuentran, por tanto, al menos con dos ventajas estratégicas. Por una parte, se produce una competencia global entre mano de obra cara y barata y, por la otra, las condiciones y los controles fiscales de los Estados pueden burlarse fácilmente. En este nuevo poder de los empresarios trasnacionales se vislumbra el paso de las leyes de la economía del mercado al ámbito de la política. [...] con sus decisiones empresariales están poniendo las bases para la desigualdad, la justicia, la libertad y la democracia a escala mundial, porque

en sus decisiones de inversión se decide el reparto del trabajo y de los ingresos de la gente (Beck, 2000: 25-36-41).

Por otro lado, esta inclinación a un sector ha girado hacia una actitud de formas flexibles en la legislación para la determinación y solución de un problema, una cultura del corto plazo en el sector laboral nos menciona Bauman:

La situación ha cambiado ahora; el ingrediente fundamental del cambio es la nueva mentalidad de “*a corto plazo*” que vino a reemplazar a la de “*a largo plazo*” [...] Según el último cálculo, un joven americano con un nivel educativo moderado supone que cambiara de empleo al menos once veces durante su vida laboral; esa expectativa del “*cambio de empleo*” seguirá sin duda en aumento antes de que concluya la vida laboral de la generación actual. “*Flexibilidad*” es el lema de día, y cuando se aplica al mercado de trabajo significa el final del empleo “*tal como lo conocemos*” y el trabajo con contratos a corto plazo, contratos renovables o sin contrato, puestos sin seguridad incorporada pero con la cláusula de “*hasta nuevo aviso*” [...] La vida laboral está saturada de incertidumbre” (Bauman, 2001: 34-35)

Desde la misma perspectiva Ulrich Beck nos menciona sobre la sociedad del riesgo:

[...] Por doquier se reclama «Flexibilidad» significa también que el Estado y la economía traspasan los riesgos a los individuos. Los contratos actuales son en su mayoría de corta duración y más fácilmente rescindibles (o «renovables», como dicen). Por último, esto significa también «Confórmate, pues tus conocimientos y diplomas ya no sirven, y nadie te puede decir lo que tienes que aprender para poder ser útil en el futuro» (Beck, 2000: 11)

Es decir, mientras más se desregulan los sectores económicos y se flexibiliza la sociedad laboral, está se transforma en una sociedad del riesgo, lo cual se caracteriza por la inseguridad endémica de cada individuo.

En el mismo sentido el futuro del trabajo se torna incierto, con perceptibles cuatro escenarios por los cuales se muestra un pequeño horizonte (Beck, 2000)

- Las tecnologías de información “este apuntando finalmente, si no a la supresión, si a una volatilización del trabajo regular [...] la edad de la información global ha revolucionado el mundo laboral [...] el distintivo más sobresaliente de esta nueva sociedad será el papel primordial del saber cómo recurso económico. El saber cómo, que no el trabajo, se convierte en la principal fuente de riqueza” (46-48)
- La vacuna del neoliberalismo “que combina una elevada estabilidad monetaria, unas subidas salariales moderadas y un reducido margen de huelga dentro de un Estado mínimo que se limita a la creación de condiciones marco competitivas y sociales junto con un elevado grado de responsabilidad por parte de los ciudadanos y los empresarios [...] Las políticas laborales del Estado asistencial aparecen como diablo (52-33).
- La vinculación territorial del trabajo un riesgo de la globalización “mientras que las corrientes de capital se pueden mover por todo el globo a merced de los medios electrónicos atravesando fronteras a la velocidad de la luz; la movilidad de los trabajadores está fuertemente limitada por su vinculación a la familia, el lugar, las instituciones, el derecho, la cultura, la política, la policía, los movimientos proteccionistas y también por el odio al extranjero , situación ésta que durará todavía bastante tiempo [...] «El meollo se encuentra en un capital global, mientras que, por regla general, el trabajo es local» (55).
- El empresario autónomo. La libertad de la inseguridad: “Los autónomos aparentes son en cierta medida «empresarios autónomos» en el sentido polivalente de que personifican un cruce entre el empresario y el jornalero, el auto explotador (65)” se caracteriza por solitario y al servicio directo de sus clientes.

Como hemos visto, el trabajo en términos de Bauman se convierte en un habilidad que pocos desarrollan, en el deporte de alto rendimiento, que depende de tener el saber o conocimiento cómo fuente de riqueza, podría tener la característica, en el mejor de los casos, de ser físicamente visto en contratos a corto tiempo, o simplemente por la ausencia de éste (que sea precario), de ser discontinuo, impreciso e informal, como resultado del desplazamiento de la responsabilidad por parte del Estado hacia la parte individual, el empleador o el trabajador, por medio del libre mercado inducido y conducido en esta política de flexibilidad laboral.

En este sentido el trabajo pierde identidad de colectividad es individualizado, el trabajo formal se transforma en precario, dicho en lo que Beck menciona los «nómadas laborales».

Capítulo III. El sector aéreo y Mexicana de Aviación.

En los anteriores capítulos hacemos referencia a una transformación del Estado, en materia económica, en la cual, se mencionan que este pasa de ser un actor importante en el control, regulación y promoción aspectos generales y transversales de la economía (Estado interventor), a un Estado donde la libertad en las relaciones humanas juegan un papel predominante, y el mercado a través de la oferta y demanda coloca el orden ello conlleva a que el Estado mínimo donde únicamente pase a ser garante de las relaciones económicas a través de instituciones.

En esta dirección en el siguiente capítulo, haremos un recorrido histórico por el sector Aéreo Mexicano donde se puede observar cómo se hace presente el Estado Interventor en México, apuntalando, promoviendo y regulando el transporte aéreo, como área de altísima importancia para la economía mexicana. De la misma forma en que dedicamos un punto a describir, como se manifestó esta transformación del Estado en el sector aéreo describiendo el proceso desregulación y privatización en esta área. En un segundo momento se presenta una breve recopilación histórica de la empresa Mexicana de Aviación, ya que siendo esta la primer firma de este sector que se beneficiaba del contexto histórico por el cual atravesaba, es decir, la aviación comercial en México se encontraba estrechamente ligada con la aparición, la actuación y el consolidación de la empresa Mexicana de Aviación.

En este sentido, las relaciones laborales del sector con respecto a Mexicana de Aviación, se fueron consolidando y dieron conformación a asociaciones sindicales, las cuales, en este documento únicamente haremos descripción a la génesis de dos actores sindicales de la operatividad de la empresa estos son: la Asociación sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA) y la Asociación Sindical de Pilotos (ASPA).

I. El sector Aéreo después del movimiento de Revolución.

En 1923, posterior al movimiento revolucionario de México. En lo correspondiente a las comunicaciones, los ferrocarriles era la columna vertebral del transporte. Sin embargo, al terminar la guerra su condición era deplorable. Debido a la gran extensión del territorio mexicano, había que tomar en cuenta una nueva alternativa.

Una solicitud hecha en 1919 por el Elías Monges López, representante del diario El Universal, para transportar el periódico entre la capital de la República y las ciudades de Puebla, Pachuca y Toluca, sería la base para la creación de la estructura de la Aviación Comercial en México. La solicitud, hecha por Monges, fue turnada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) al Departamento de Inspección Administrativa de Ferrocarriles, ya que era la única oficina más o menos afín (El Colegio de Pilotos, 2012)..

Al estudiar la solicitud, y querer enmarcarla dentro del reglamento de Ferrocarriles, se dieron cuenta de que se tenía un vacío legislativo, sobre todo en el ámbito técnico. La solución de la solicitud tuvo que demorarse hasta no establecer un marco legal al respecto. El Monges desistió en su solicitud, pero el gobierno tomó cartas en el asunto.

El presidente Adolfo de la Huerta, da indicaciones al encargado en turno de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el general Pascual Ortiz Rubio para subsanar el vacío legislativo anterior.

Así para 1920 se accede a una “Mesa de Navegación Aérea”, dependiente al Departamento de Ferrocarriles. Una de sus primeras encomiendas fue la elaboración de un reglamento. El 18 de octubre de 1920, en el Diario Oficial de la Federación, aparecieron las “Bases para el establecimiento de líneas aéreas de navegación de servicio público”, en donde sus 45 Artículos normaban por primera vez la actividad aérea comercial en la República Mexicana (Gutiérrez, 2012: 11).

Una vez concluido el Reglamento Oficial, la Mesa de Navegación Aérea se transformó en la “Sección Técnica de Navegación Aérea”, continuando aún como un apéndice de ferrocarriles, pero con un nombre más acorde a sus funciones.

En el año de 1921, se publica en el diario oficial una “convocatoria para el establecimiento de un servicio aéreo diario, entre México, D.F. y Tampico, Tamaulipas” (El Colegio de Pilotos, 2012).

La respuesta no se hizo esperar, el mexicano Mario Bulnes y los norteamericanos Lody A. Winship, Elmer Hammond y Harry J. Lawson, residentes en Tampico, fueron los primeros dispuestos a organizar una empresa aérea nacional.

La SCOP otorgó, el 12 de julio de 1921, la primera concesión de un Servicio de Transportación Aérea en la República, a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea S. L., con el objeto de establecer un servicio regular de pasajeros, correo y carga, por avión, en la ruta México-Tampico-Matamoros y México-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Laredo (El Colegio de Pilotos, 2012).

El año de 1928 trajo consigo varios acontecimientos importantes para darle el impulso definitivo al desarrollo de la Aviación Comercial en México. El 30 de enero se ratificó el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. El 15 de febrero se firmó el Convenio sobre Aviación Comercial de La Habana. El 28 de febrero, la SCOP y la Compañía Mexicana de Aviación firmaron un contrato para el transporte del Correo Aéreo en rutas regulares (este servicio no ha sido interrumpido desde entonces). El servicio se inició el 15 de abril de 1928 con aviones Fairchild de Tampico a Tuxpan y de ahí a la Ciudad de México.

El 1° de julio de 1928 por decreto presidencial, la Sección Técnica de Navegación Aérea de la SCOP se transformó en el Departamento de Aeronáutica Civil con el Ing. Villasana al frente. En septiembre, se iniciaron las obras del que luego sería conocido como Puerto Aéreo Central, hoy Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

Para alentar el establecimiento de más empresas de aviación comercial, la SCOP creó la Ruta Federal entre México-Querétaro-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Nuevo Laredo. Esta ruta inició sus operaciones el 14 de septiembre.

A finales de ese año, además de la Ruta Federal, funcionaban las siguientes rutas, operadas por la Compañía Mexicana de Aviación (El Colegio de Pilotos, 2012):

- México-Tampico-Brownsville
- México-Tuxpan-Tampico
- Ciudad Victoria-Tampico-Veracruz-Puerto México (hoy Coatzacoalcos)-Ciudad del Carmen-Campeche- Progreso-La Habana.

El 5 de noviembre de 1928, entra en operación el Puerto Aéreo de la Ciudad de México, localizado al nororiente del Campo Militar de Aviación de Balbuena, este nuevo campo aéreo sería exclusivamente para la aviación civil y el primer avión en aterrizar en él fue el biplano Hanriot pilotado por Felipe H. García. Emilio Portes Gil, al protestar como presidente, el 1° de diciembre de 1928, nombró como Secretario al frente de la SCOP a Javier Sánchez Mejorada. Durante esa administración, en febrero de 1929, entró en servicio el Puerto Aéreo Central. El día 9 de marzo de ese mismo año llegaron a dicha terminal aérea dos Trimotores Ford de Mexicana, inaugurando los vuelos regulares internacionales al entrar en servicio la ruta México-Tampico-Brownsville.

El 3 de octubre de 1929 se publicó en el Diario Oficial un decreto presidencial por medio del cual se reconocían como puertos aéreos de servicio internacional los de Matamoros, Nuevo Laredo, Piedras Negras, Ciudad Juárez, Nogales, Mexicali, San Miguel de Cozumel, Progreso y Mariscal. El día 12 de ese mismo mes, el periódico El Universal publicó una información titulada “México ocupa el segundo lugar en aviación en América”, en la que hizo referencia a que nada más en el mes de septiembre anterior, el movimiento del Puerto Aéreo Central fue de 572 pasajeros y las rutas que en él se concentraban habían significado 138 mil kilómetros y a través de él se habían movilizado 4,018 kilogramos de correspondencia. Pero sin duda alguna, el hecho más importante de este periodo

fue la publicación, el día 30 de junio de 1930 en el Diario Oficial, de la Ley de Aeronáutica Civil. Fue la primera reglamentación aeronáutica que tuvo México y constaba de los siguientes capítulos (El Colegio de Pilotos, 2012):

I.- De la soberanía del espacio aéreo; II.- Circulación; III.- Registro; IV.- Tripulación;

V.-Aeródromos; VI.- Concesiones; VII.- Explotación de Líneas Aéreas; VIII.- Caducidad;

IX.- Inspección; X.- Derechos de la Nación; XI.- Responsabilidades; XII.- Penas.

II. Consolidación del sector Aéreo Mexicano.

Ya con la reglamentación, el 14 de septiembre de 1934, se realiza el primer vuelo regular en la ruta México-Acapulco, de la que sería la segunda empresa histórica en nuestro país, Aeronaves de México, antecesora de lo que hoy es Aeroméxico.

Para el 11 de abril de 1939, el entonces titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Melquíades Angulo y el Ing. Juan Guillermo Villasana, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, inauguran el primer edificio terminal con que conto el Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México y su Torre de Control.

Años más tarde el 26 de febrero de 1943; por decreto firmado por el C. Manuel Ávila Camacho, presidente de la Republica, se crea el 1er. Escuadrón Aeronaval de la Armada de México. Equipado inicialmente con dos aviones Vought Sikorsky OS2U-3 “Kingfisher” y con base en el Puerto de Tampico, Tamaulipas. Siendo sus primeros pilotos el Teniente de Navío Rafael Santibáñez Fernández, comandante de la unidad y los tenientes de fragata Alberto Cortés, Antonio García Carmona y José Meza Belmar.

En ese mismo año el 6 de julio, el Aeropuerto Central de la Ciudad de México es elevado a la categoría de Aeropuerto Internacional, siendo publicado en el Diario Oficial de la Federación.

El 23 de octubre 1943, en pleno contexto de la segunda Guerra Mundial, con el ánimo de fortalecer la unidad nacional en tiempos difíciles, tras la declaratoria de

Guerra de México a los países del Eje, el presidente Manuel Ávila Camacho, decretó el 23 de octubre como Día Nacional de la Aviación, para rendir homenaje a los pioneros civiles y militares del país, “día de fiesta y solemne para la Nación, en el que la bandera nacional deberá izarse a toda asta”, como versa el decreto, cada 23 de octubre. (El Colegio de Pilotos, 2014)

La época, expresaba muchos atractivos para el sector aéreo, para el 17 de julio de 1947 los capitanes Baldomero Astudillo, Augusto Marquet y Gustavo Melgarejo fundan el primer colegio de pilotos aviadores del mundo, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., el cual agrupa a las principales ramas de la aviación de nuestro país (comercial, ejecutiva, agrícola, militar y educativa).

Por otro lado, El 16 de enero de 1948, entra oficialmente en operación, el primer vuelo de una aerolínea mexicana en la ruta México-Europa. Guest Aerovías México con una aeronave Lockheed L-749 Constellation en la ruta México-Miami-Bermudas- Santa María Azores-Lisboa-Madrid.

El 19 de noviembre de 1952, el entonces presidente Miguel Alemán Valdés inauguró el nuevo Aeropuerto Central, las nuevas instalaciones se encontraban en los mismos terrenos del antiguo Puerto Aéreo. Sin embargo las obras entregadas por el presidente Alemán Valdés estaban inconclusas. Lo que se entregó fue una obra negra y es hasta el 31 de mayo de 1954, cuando el Aeropuerto Central de la Ciudad de México entra en operación, bajo la administración del presidente Adolfo Ruiz Cortines. El primer vuelo en salir fue uno de Aeronaves de México en la ruta México-Acapulco con un avión DC4. (El Colegio de Pilotos, 2012)

Lo que es sobresaliente del periodo, es el reconocimiento de la actividad laboral del periodo ya que:

23 de enero de 1959, se desarrolla el paro nacional de pilotos, llevado a cabo por la naciente ASPA de México, cuyos primeros pasos se dieron solo unos meses antes (4 de agosto de 1958). El objetivo principal del paro era el alcanzar el reconocimiento de la profesión, por obtener mejores condiciones de trabajo, un trato digno y mejor remunerado. La fuerza de unión mostrada

en el paro, logro obtener la respuesta del entonces presidente de la Republica, Lic. Adolfo López Mateos. (El Colegio de Pilotos, 2012)

Un Año después, el 4 de julio de 1960, despegó del Aeropuerto Central de la ciudad de México el avión De Havilland Comet IV-C de Mexicana de Aviación con destino a Los Ángeles, estableciendo con esto la era del Jet en la aviación comercial mexicana. Ocho días más tarde, el 12 del mismo mes, una aeronave Douglas DC8-33 de la empresa holandesa KLM, arriba al aeropuerto estableciendo el primer servicio regular en una aeronave de retro impulso de una aerolínea extranjera.

La modernización del equipo de vuelo del Estado se presenta en mayo de 1961 cuando la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) recibe el primero de 15 aviones De Havilland Mk-III Vampire, con los cuales la FAM inicia un proceso de modernización y entra a la era del Jet. La presentación oficial de dichas aeronaves se dio el 16 de septiembre de 1961, en la tradicional parada aérea del aniversario de la independencia. (El Colegio de Pilotos, 2012)

El de 1963, se publica en el diario oficial el acuerdo firmado por el entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter C. Buchanan, en el cual el Aeropuerto Central pasa a llamarse Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, AICM.

El 8 de marzo de 1968; la empresa Aeronaves de México, se constituye en la primera línea aérea en Latinoamérica en constituir su flota exclusivamente con aviones Jet, Aeronaves DC9 y DC8, al dar de baja su último avión de pistón, un DC6.

La competencia a las empresas se hace presente el 2 de noviembre de 1971, luego de que se inaugurara el primer servicio regular con el Boeing 747 en el AICM, es la empresa KLM la que establece dicho servicio entre México y Europa.

Un dato curioso, el 20 de octubre en 1974, cuando aterriza en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por primera vez el avión supersónico Concorde, en un viaje de demostración, es hasta el 20 de septiembre de 1978

cuando se establece un servicio aéreo regular en la ruta Paris-Washington-México.

El 28 de octubre de 1978, se constituye la entidad Servicios a la navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, SENEAM, empresa que sustituye a la empresa Radio Aeronáutica Mexicana, RAMSA, en la prestación del servicio de Tránsito Aéreo (El Colegio de Pilotos , 2012).

El 24 de noviembre de 1978; es inaugurada una nueva Torre de Control para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y es puesta en operación por el secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio Mújica Montoya.

III. Privatización y (Des) Regulación del sector Aéreo.

La desregulación en el exterior es un acto que impacto a México, ya que a finales de los años de 1970 y principios de 1980, algunos países como Australia, Canadá, Estados Unidos, Holanda, Italia y el Reino Unido promovieron modificaciones al marco regulatorio de ciertos sectores económicos. En esos países se llevaron a cabo reformas para sectores tales como aviación civil, autotransporte, ferrocarriles, sistema financiero, energía y telecomunicaciones.

El gobierno mexicano hizo lo propio, la administración salinista creó la Unidad de Desregulación Económica (UDE), unidad con objetivo de desregular sectores económicos, bajo el discurso de liberar la economía Mexicana a los mercados internacionales.

La desregulación del sector se asumió por diferentes acciones que permitieron la privatización de las empresas con mayor dominio en el mercado, que a lo largo de su existencia, fueron concentrando con ayuda del Estado Interventor, el control del sector aéreo, estas son Mexicana de Aviación y Aeroméxico, que fueron pilares del mercado. Sin embargo se observa una actuación intermitente entre privatización y nacionalización, aunque, ello respondería más a una especie de medico financiero en tiempos de crisis económica.

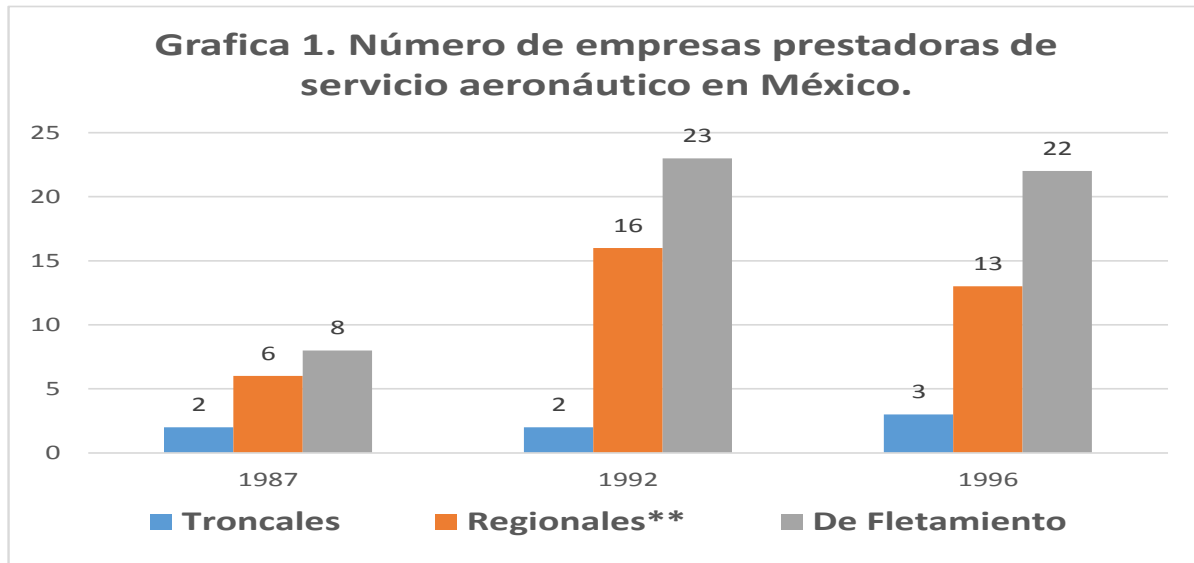
La desregulación se realizó mediante la aplicación de un diferente esquema organizacional del sector el llamado Esquema Rector del Transporte Aéreo:

La lógica fue fijar los mercados en tres niveles según su importancia: el primer nivel, troncal-nacional, sería cubierto por las dos empresas troncales, que atenderán la demanda de las ciudades más importantes. El servicio de empresas regionales y las ciudades medias serían servidas por una empresa troncal cuando su dimensión y mercado lo justificaran; el segundo nivel troncal-regional, dividido en dos zonas, Pacífico y Golfo-Caribe, para ser atendido por empresas troncales. Y el tercer nivel regional-alimentador, sería cubierto por empresas regionales alimentadoras que incluirían los vuelos cortos y con bajo nivel de demanda (Leyva & Rodríguez, 2002: 42).

De la misma forma, o adyacentemente existen otras acciones que se llevaron a lo largo de estas décadas:

En segunda instancia, en ese mismo año elimina las barreras legales a la entrada a rutas regionales, y entre 1988 y 1989 faculta a particulares para que adquieran Aeroméxico y Mexicana de Aviación. Posteriormente en julio de 1991 permite la entrada de nuevas aerolíneas a rutas nacionales y liberaliza los controles de tarifas en aquellas rutas donde hay más de un competidor. Por último, en 1995 publica la Ley de Aviación Civil, en el que se formaliza el proceso desregulatorio iniciado en 1988. (Valdés & Ramírez , 2011:14)

Esto permitió la entrada al mercado de otras empresas, bajo la llamada política de cielos abiertos, como lo vemos en la tabla 1 para 1987 solo había 6 empresas, para 1996 habían 13, en la gráfica se observan más del doble de empresas comparado con el año de 1987 (Véase Gráfica 1). Las empresas incursionantes también conocidas como *low cost* (bajo costo), el tal es el caso de la empresa Transportes Aéreos Ejecutivos S.A., que “encarnaría los valores de la eficiencia, la productividad, la rentabilidad y la competencia” (Leyva, 2000:67) el efecto se hizo notar rápidamente:



Fuente: Heredia en Marco Leyva, 2002: 43

Leyva menciona que la privatización trae consigo: “la reducción de seguridad, Inestabilidad financiera y degrado de las condiciones de calidad. Tales como el mantenimiento y renovación de la tecnología (aviones) y la capacitación hacia el personal operativo en su conjunto“(Leyva, 2000: 67).

Bajo este contexto Mexicana de Aviación y Aeroméxico son privatizadas en 1989. Sin embargo, la crisis financiera a mediados de los noventa, que golpeó a los bancos, quienes habían capitalizado a los acreedores de estas empresas, realizaron una maniobra para la concentración de acciones “*de carácter temporal*” que permitió tener las acciones de ambas empresas.

El 10 de agosto del 1995, la Comisión Federal de Competencia autorizó la constitución de la compañía denominada Univias, S.A. de C.V. la cual cambio su denominación social por el de Corporación Internacional de Aviación, S. A. de C.V. (Cintra) el 23 de octubre de 1995. Así [...] constituyéndose en la sociedad controladora de Aeroméxico y Mexicana. (Véase Anexo I)

Tabla I: Número de empresas prestadoras de servicio aeronáutico en México.			
Empresas	1987	1992	1996
Troncales	2	2	3
Regionales**	6	16	13
De Fletamento ⁹	8	23	22
Fuente: Heredia en Marco Leyva, 2002: 43			
** Se incluyen los dos niveles troncal-regional y regional alimentador los de fletamento son una categoría añadida.			

Los bancos capitalizaron a las aerolíneas a cambio de las acciones de las compañías, pero “Como resultado de los apoyos otorgados por el Fondo Bancario de Protección al Ahorro [FOBAPROA], las instituciones apoyadas designaron entre otros activos, las acciones de Cintra” (Véase Anexo I). Es decir, los bancos (ya en crisis financiera en esos momentos) rescatan a compañías en crisis económica, concentran acciones para que posteriormente, estas entren en el apoyo financiero del FOBAPROA como parte de sus pasivos y son rescatados por el Estado.

Posteriormente en 1999, el IPAB (Instituto de Protección al Ahorro Bancario) asume la titularidad de dichos apoyos, teniendo “la titularidad, en forma directa, de 450,236.939 acciones representativas del capital social de Cintra, equivalentes a 45.37% del capital social” (Véase Anexo I).

En el año 2005 el Consejo de Administración de Cintra, acordó enajenar estas acciones, de cada una de las compañías por separadas. Al inicio se desincorporaron Mexicana de Aviación y posteriormente la compañía Aeroméxico.

Como hemos observado en la sinergia que llevan estas dos empresas del sector aeronáutico, Mexicana en los altibajos económicos de esta empresa se encuentra

⁹ Fletamento: Hay un contrato de fletamento cuando una de las partes (fletante) se obliga hacia la otra (fletador) a realizar con una aeronave determinada, mediante el pago de un precio (flete), uno o más viajes preestablecidos (fletamento a viaje) o bien, los que indique el fletador dentro del plazo estipulado en el contrato, reservándose el fletante la conducción técnica de la aeronave y la dirección de la tripulación (fletamento a tiempo).

la experiencia de intercambios de control de su propiedad, y al parecer confirma que el Estado en estos momentos funge como sanador o doctor de los males económicos de aquellos negocios, casi en quiebra. En Mexicana: “a veces predominó la iniciativa privada y, en otras, la participación estatal la rescató de situaciones de incertidumbre económica, y ya salvada y recuperada se vendió de nueva cuenta al mejor postor en su momento” (Leyva Piña M., 2011:21)

IV. Haciendo historia “Mexicana de Aviación”.

Mexicana de Aviación fue fundada bajo el nombre de Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CMTA) y sus primeras actividades como aerolínea fueron transportar láminas de compañías petroleras entre las ciudades de México, Tuxpan y Tampico. “Iniciaron sus operaciones con cuatro aviones Lincoln Estándar de cabina abierta capaces de transportar a un pasajero y 50 kilogramos de equipaje y correspondencia, a la entonces increíble velocidad de transportación de 95 kilómetros por hora.” (Andrade Rodríguez, 2008:8)

En 1924 ya se conocería a la aerolínea como Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C. V., con el tiempo se le llamaría simplemente Mexicana. “Formada por los Estadounidenses George L. Rihl, William Mallory, R. G. Piper y Carl V. Schlaet. Con un capital de \$50, 000.00 en oro nacional y la tercera concesión de aquella ruta, los nuevos socios habían comprado la mayor parte de los bienes de CMTA” que liquidaban a los anteriores dueños. El elevado costo de un boleto de avión, permitió a L. Rihl la búsqueda de otras opciones,

[...] para asegurar sus ingresos y cubrir los gastos operativos firmó convenios con siete compañías petroleras que contrataron 100 horas de vuelos mensuales, cubriendo las rutas entre Tampico y sus campos petroleros, así como para transportar a sus funcionarios del Puerto a Ciudad Victoria y hacia otros lugares de la costa del Golfo de México (Llorente, 2010: 2).

Posteriormente, en 1926 la compañía firmó un contrato con la secretaria de Transportes y Obras Públicas para el transporte del correo nacional entre la misma

ruta Tampico-México. En el mismo año se realizó el primer vuelo en la historia de la Empresa con 75 kilogramos de peso y el primer pasajero a bordo fue el Sr. Humberto Jiménez pagador de la compañía petrolera el Águila. Asimismo, se dedica a la fotografía aérea y a vuelos de exploración para analizar la viabilidad de nuevos aeropuertos en el territorio nacional, para el trazo de planos aéreos de las compañías petroleras.

En abril de 1928, a bordo de un *Fairchild FC* monomotor de 450 caballos de fuerza, con el capitán Edward Snyder, llega a Tuxpan, Veracruz el primer vuelo con un cargamento de correspondencia con más de mil quinientas piezas. Esto permitió la entrada para la primera ruta del sureste mexicano que para octubre del mismo año se inauguró el servicio Tejería, Veracruz y las ciudades Minatitlan, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Mérida. “La flota eran 13 aviones: cuatro Lincoln Estándar, Tres Travel Air, Cinco Fairchild FC2 y un monoplano Rayan rentado” (Llorente, 2010: 2).

Un año más tarde se concreta la venta de las acciones de CMTA “a Pan American Airways. La unión de ambas compañías favoreció su crecimiento y la internacionalización, abriendo la ruta México-Tuxpan- Tampico-Brownsville” (Hernández, 2013), con una unidad Ford Trimotor bautizado con el nombre de “México”, con un traslado de 13 pasajeros y un sobrecargo. Para el siguiente año se convierte en la primera aerolínea internacional cubriendo las rutas a escalas de Veracruz, Minatitlán, Ixtepec y Tapachula Guatemala y se enlazaba con Pan American, que volaba a Miami, Nicaragua y Panamá.

En la década de los treinta, se abrirían más cielos, llegando a El Salvador, Costa Rica y Cuba, así como a los Ángeles California.

Para 1936 la aerolínea era líder indiscutible, con operaciones a lo largo y ancho del país. Asimismo en esos años, Pan American Airways, con su visionario líder John Trippe, decide hacerse del control de la compañía e integrarla a su sistema.

En la década de los cuarenta, “se inaugura el servicio México-Monterrey, con aviones Douglas DC-2, los cuales también fueron utilizados en la extensión hacia

Nuevo Laredo. Se incorporó un avión que haría leyenda: el bimotor Douglas DC-3, que reunía las características más avanzadas de seguridad como el piloto automático y lujo y confort para los pasajeros” (Llorente, 2010: 4).

Mexicana de Aviación formo su propia escuela de Mecánicos de Aviación, ubicada en el Distrito Federal y obtuvo el permiso de la Administración Aeronáutica Civil (CAA) del gobierno de Estados Unidos, antecedente de la Federación Aviation Administration (FAA), para abrir los talleres de mantenimiento que efectuaban reparaciones de aeronaves con matrícula norteamericana. (Robledo, 2009: 11)

En la década de los cincuenta, se pusieron en servicio los aviones Douglas DC-6, nacieron los Viajes Todo Pagado (VTP´S) actuales, que incluían transportación aérea, hospedaje en hoteles de primera categoría, alimentación, traslados terrestres y en ocasiones visitas a sitios turísticos de interés, cercanos a las ciudades destino. En 1955 se inauguró la Escuela de Sobrecargos de Mexicana de Aviación, orientada a desarrollar habilidades para el manejo y control de situaciones de emergencia, así como la aplicación de primeros auxilios a viajeros y tripulación.

Mexicana siempre se caracterizó por ser una aerolínea pionera. Por ello, el 4 de julio de 1960, la era del jet es traída a México de la mano de los aviones *De Havilland Comet 4C* que la compañía introdujo en sus servicios a Los Ángeles. Sin embargo, a partir de esos tiempos, Mexicana viviría constantes turbulencias que hicieron ver amenazada su existencia. En estos años, por primera vez la empresa era de capital 100% nacional.

Surgen dos personajes indiscutiblemente ligados a la historia de esta compañía: El Ing. Crescencio Ballesteros y el Lic. Manuel Sosa de la Vega. El primero como presidente del consejo de administración, y el segundo como director general durante más de 20 años; le regresaron a Mexicana su brillante historia, y la volvieron una aerolínea rentable en las siguientes dos décadas de manera ininterrumpida.

El cambio de los Comet por aviones 727, se ve ensombrecido por el embargo de 2 aviones en Estados Unidos (González, 2001: 57). Sin embargo, la competencia

entre Mexicana de Aviación y sus rivales estuvieron a punto de llevarla a la quiebra en 1967. En 1968 se recataban las acciones en poder Pan American y se convertirá a Mexicana de Aviación, en una empresa de capitales netamente Mexicanos.

En 1971 inició la ruta México-San Juan Puerto Rico y la de Denver con escala en Mazatlán. En ese mismo año inauguró su nuevo centro de simuladores de vuelo equipado con el simulador para aviones Boeing 727. En 1979 se da apertura a la base de mantenimiento México, que se convertirá en la más grande América Latina.

En 1981 se incorporó a la flota el primero de una serie de tres aviones McDonnell Douglas Jumbo Dc-10 serie 15, con capacidad para 315 pasajeros. En 1982 la aerolínea se convierte en propiedad del gobierno mexicano; adquiere el 54% de las acciones de la empresa, iniciando una época de operaciones con capital mixto. Para 1984 Mexicana estrena sus Oficinas Centrales, con la construcción de una torre de control con 30 pisos, helipuerto y un anexo donde se ubica su moderno Centro de Reservaciones, edificio que se convertirá en símbolo de la Ciudad de México (Álvarez, 2010: 1).

Volviendo en 1989 a la iniciativa privada. Se da en los noventas con la conformación de Grupo Falcón y se reprivatiza, asimismo se da la modernización de la flota con la llegada de aviones Airbus A320 que paulatinamente tomarían el lugar de los 727. Se abre la primera página de internet de la Compañía, y se integra el primer avión Boeing 757, formaliza su alianza con United Airlines. Se crea la Fundación Mexicana de Aviación I.A.P. para dar atención a los hijos discapacitados del personal (Andrade, 2008: 17).

La aguda competencia en el mercado interno con Aeroméxico y TAESA amenaza de nuevo la posición de la compañía. Sin embargo, se da la capitalización tanto de mexicana como de su rival Aeroméxico bajo la CINTRA (Corporación Internacional de Transporte Aéreo). A partir de ahí ambas empresas, como líderes en México crecen coordinadamente y aprovechan sus sinergias de manera eficiente (González, 2013: 57).

A inicios del año 2000 mexicana de Aviación se incorpora a Star Alliance. Un año más tarde el Centro Mexicano de Filantropía le entrega el reconocimiento de Empresa Socialmente Responsable

El 18 de febrero del 2003 Mexicana inicia operaciones en código compartido con Copa Airlines. La Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) otorgó el Certificado de Cumplimiento Ambiental. Se convierte en la primera línea aérea en proporcionar vuelos a Buenos Aires, Argentina, sin escalas (después de Aerolíneas Argentinas). Por segundo año consecutivo Mexicana recibe el distintivo de Empresa Socialmente Responsable.

Mexicana firma convenios bilaterales con American Airlines e Iberia LAE en el 2004. Posteriormente, en 2005 a partir de enero entran en funcionamiento los mostradores exprés. Mexicana se convierte en la primera aerolínea mexicana en expedir E-TKT o Boleto Electrónico. Además implanta el concepto Ticketless, que consiste en la realización del proceso de reserva, compra y adquisición del pase de abordar de forma automatizada sin tener que acudir a mostradores. El gobierno Mexicano mantenía en su propiedad para el año 2005 el sesenta por ciento de la acciones

En el año 2005, bajo el discurso de echar a volar a estas aerolíneas a cielos abiertos, fue presentada una propuesta para la venta de las acciones de estas dos compañías. A finales del mismo año Grupo Posadas, adquirió las acciones de mexicana de Aviación y más tarde por otro grupo inversionista, en el que participa Citi-Group contraerá Aeroméxico.

Para ese año Mexicana de Aviación se valuaba en 456 millones de dólares, con toda una estructura de creciente desarrollo, así como las ciento cincuenta rutas y slots¹⁰ que tenía la compañía. A grupo posadas le fueron transferidas todas las acciones bajo un contrato de compra venta, por una cantidad de 160 millones de dólares.

¹⁰ En aeronáutica: franja horaria asignada en los aeropuertos a las compañías aéreas para sus despegues y aterrizajes.

En 2006 y 2007 Se realizaron convenios con 3 de sus 4 sindicatos y sus trabajadores de confianza, bajo la premisa de reducir sus gastos en los próximos tres años en más de 1,600 millones de dólares, monto que destinaría a comprar 40 aviones. “Este monto en reducción de salarios representaba aproximadamente 35% menos en sueldo y prestaciones” (Ruiz, 2010:64-65).

A inicios del 2006 se vendió el edificio emblemático de la compañía, “cuando el valor catastral era de 507 millones 261 mil pesos, fue traspasado por la cantidad de 422 millones 307 mil pesos muy por debajo de lo valuado” (Leyva, 2011:23).

Para el 2007 Mexicana se incorpora a Oneworld. Se inicia un proceso que balcaniza la estructura organizativa de Mexicana de Aviación, creando sistemas con el objetivo de capitalizar las pérdidas fiscales del Nuevo Grupo Aeroportuario, se crearon dos tipos de subsidiarias. Las del grupo A: Impulsora de Negocios Omega S.A. de C.V.; Operadora de Servicios Empresariales Zeta S.A. de C.V.; Gestión y Servicios Operativos Kappa S.A. de C.V.; Impulsora de Enlaces Industriales Delta S.A. de C.V., Impulsora Industrial Empresarial Beta S.A. de C.V., las cuales se dedicaban a la compraventa, importación, exportación, fabricación, distribución, representación, comisión y comercialización de toda clase de artículos, productos y mercancías. Todas ellas fueron vendidas más tarde a un tercero en el año 2008.

En lo que respecta al grupo B únicamente figura una subsidiara: Mexicana MRO, la cual se dedicaba a la operación y construcción de plantas destinadas a fabricar, desarmar, realizar mantenimiento y reparaciones (menores, parciales o totales de aeronaves, motores, turborreactores y sus módulos), no solo a Mexicana de Aviación si no también aquella empresa que lo solicitara.

En el año 2008 Mexicana de Aviación con la imagen de crear empresas lowcost (bajo costo) se creó una nueva marca Mexicana Link que inició operaciones en el 2009, con esto se transferían las operaciones de la matriz a las filiales M. Click y Link.

En lo que respecta a créditos ese mismo año, Gamma Servicios de Negocios filial de Mexicana, solicitó un crédito por mil 572 millones de pesos con grupo financiero Banorte para pagar el crédito original con Banco Inbursa que fue de mil millones de pesos en el 2001.

Un año más tarde (2009) el Banco de Comercio Exterior (Bancomext) le otorgó un préstamo por 991 millones 967 mil pesos a través de Nacional Financiera, a un plazo de 24 meses y con seis meses de gracia de capital incluido, resultando 18 amortizaciones (de 55 millones de pesos 109 mil pesos más intereses) en pagos mensuales iguales y consecutivos.

Todo lo anterior tiene un significado negativo para la firma ya que para “el 2 de agosto de 2010 Manuel Borja Chico, director general de Mexicana, anunció el cierre total de esa empresa de la aviación y sus filiales, Click y Link. Informó que la empresa registró pérdidas en los últimos tres años por 4,000 millones de pesos, que sumado a los costos de los contratos colectivos de trabajo, hacían financieramente imposible la operación de Mexicana de Aviación” (El Economista, 11 de enero de 2011).

A partir del 28 de Agosto 2010 esta firma suspendió operaciones y, a solicitud del consejo de Administración, se encuentra en Concurso Mercantil, este ha tenido aplazamientos en dos ocasiones el último por un periodo indefinido.

V. Las relaciones laborales.

Como se menciona anteriormente, los contextos del sector aéreo y la empresa Mexicana de Aviación se encuentran muy estrechamente ligadas, esto ayudó a que esta relación sea acorde al escenario del contexto, lo cual permitió la formulación de sindicatos. Esta relación laboral gestada por décadas en la empresa Mexicana de Aviación (junto con Aeroméxico y algunas de sus filiales) llevaron a la conformación de asociaciones sindicales en las actividades muy latentes con la operatividad de la empresa y con ello la conquista de la titularidad de los Contratos Colectivos de Trabajo.

Lo anterior se manifiesta con los gremios de trabajadores como el de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) que como su nombre lo indica la actividad de ser piloto es determinante para pertenecer al gremio; la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA) igual que el primero, la identidad de la actividad laboral, el ser sobrecargo funge como elemento cohesión en el interior del gremio; y en menos participación el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación y Similares (SNTTAS) este lo conforman en su mayoría trabajadores mecánicos, técnicos y administrativos y un porcentaje mínimo de pilotos y sobrecargos. Los primeros dos son de la gestión tradicional de la época de su génesis, mientras que el segundo equivale a una versión más contemporánea del sindicalismo; por lo tanto, haremos descripción de la génesis de estos dos actores, el ASSA y el ASPA, ya que estos dibujan con mayor énfasis lo planteado en este documento de flexibilizar las relaciones laborales que se gestaron desde la década de los cuarenta, y que actualmente se señalan como trabas al libre mercado, en particular como trabas al libre mercado laboral de este sector aéreo.

Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

La representación de los pilotos de la compañía de Mexicana de Aviación recae en la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, que inicia en una organización pequeña en 1936 llamada la Liga de Pilotos de Transportes de Líneas Aéreas Nacionales, que en el contexto en el que se encuentra se adhiere a la Alianza por los trabajadores de Mexicana de Aviación, esta alianza nacida para la defensa de los trabajadores y en la cual solo un pequeño número representaba a los pilotos.

La Ley Federal del Trabajo para ese periodo considera que los pilotos aviadores pertenecen a la plantilla del personal de confianza. Es después de dos décadas cuando la configuración como sindicatos se va acomodando. Para ello, hubo dos elementos fundamentales propicios para esta consolidación “por un lado, el negocio del transporte aéreo nacional había evolucionado fuertemente y, por el otro, las consciencias de los pilotos nacionales fueron influenciadas por el contexto

exterior, donde esta clase de gremios nacionales se sindicalizaban” (Leyva & Rodríguez, 2002: 18).

López y Rivera, “nos dicen que “un día de 1957 un grupo de pilotos del DC3 se apersonó ante el jefe de pilotos de Mexicana para solicitar una reunión, y discutir un aumento salarial de 5%: este no fue concedido, pero los pilotos nombraron representantes; quienes eran cinco, uno por cada equipo de vuelo: DC7, DC6, DC5, DC4, C82y DC3”. Estos cinco pilotos fueron los dirigentes máximos de este movimiento, y bajo su conducción, el 4 de agosto de 1958 nació la asociación Sindical de pilotos Aviadores de México (ASPA) “(Leyva & Rodríguez, 2002: 18).

ASPA consideró en su mayoría en el consejo directivo a trabajadores de Mexicana entre ellos Andrés Fabre Tirán, esto se tomará como un acto de conflicto con la compañía, a quien se le retirara el contrato, ello provocará un paro nacional el 23 de enero del 1959.

El entonces presidente Adolfo López Mateos, promete a Fabre el reconocimiento legal del gremio a cambio de regresar las compañías a los cielos. Sin embargo, las firmas no estarán muy acorde con la decisión. Meses después el gobierno comprará las acciones de Aeroméxico el 29 de Mayo de 1959 y le dará aires de crecimiento al movimiento sindical, a tal grado que se reconocerá el Sindicato en esta Compañía. Mexicana por su parte se concentraba en adquirir tecnología para la firma.

El Ejecutivo Nacional en 1959, publica en el Diario Oficial de la Federación, las modificaciones al artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo en el que se admite a los pilotos libertad de asociarse en la forma que consideren pertinente, ello obligó a las empresas el reconocimiento de ASPA. “En mayo de 1960, la Compañía Mexicana de Aviación será la última empresa en firmar, luego de que hicieran lo propio Guest, Aerolíneas Mexicanas y Aeronaves de México” (Leyva & Rodríguez, 2002:20). Así la representación de los trabajadores de Aerovías de México, Aerolitoral, Aeromar, Aerocozumel y Aerovías Caribe, entre otras. Cuenta con 1800 afiliados y copilotos distribuidos con cada aerolínea consensuada con el Sindicato.

La privatización en 1982 de Aeronaves de México, y de Mexicana fue una negociación rápida, el caso de Aeroméxico llegó bajo un trance de privatización muy corto, ya que en 1988 después de la huelga de los trabajadores de tierra Aeroméxico fue declarada en quiebra, siendo liquidados todos los trabajadores. En octubre de ese año se recapitaliza con una planta mínima de trabajadores, y se le cambia el nombre a la compañía siendo Aerovías de México.

Entre las opciones de capitalización y en el área financiera, ASPA optó por participar en el paquete accionario permitiendo comprar el 25% del total del paquete accionario, que fue financiado por el Banco Banobras con garantía de los propios inmuebles del Sindicato. Ello permitió el crecimiento del Sindicato, además de fortalecer la comunicación entre empresa-gobierno-sindicato; generando utilidades con la participación directa en la Empresa.

La privatización de Mexicana de Aviación se culmina en 1989, naciendo la Compañía de Mexicana de Aviación S.A. de C.V. ASPA reduce la plantilla del personal al 20% en la firma.

Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación.

Esta agrupación se forma en 1960, obteniendo su registro el 13 de Mayo. Los trabajadores sobrecargos se afiliaban en gremios sindicales distintos: por ejemplo los empleados de esta categoría, de Mexicana de Aviación, se representaban por el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS) y los de Aeroméxico por el Sindicato Nacional de Trabajadores y Técnicos de Aeronaves de México (SNTTAM).

Los derechos y obligaciones de los sobrecargos quedaron subordinados a lo que líderes de empleados de oficina, mecánicos, de servicios generales, negociaban para ellos. En 1959 el sobrecargo Alfredo Gutiérrez Barrio inició un movimiento llamado "Por un Sobrecargo Unido" (PUSU), a medida que el tiempo pasaba, los sobrecargos Gildardo Gutiérrez, Carlos de la Fuente y José Luis Ortegón se irían sumando realizando tareas de difusión y divulgación .

Ofensivamente, después de que se efectuaran varias reuniones entre sobrecargos, Mexicana de Aviación suspende el contrato a Gildardo Gutiérrez, quien empuja los trámites legales para la constitución del sindicato, en calidad de despedido. Para la difusión de la formación de la agrupación, se le pidió a cada sobrecargo que renunciara a su sindicato perteneciente y enviara una carta-poder a nombre de Gildardo Gutiérrez para la autorización de su representación, con una solicitud de admisión al ASSA. (Leyva & Rodríguez, 2002: 24). Finalmente se constituyó el sindicato con la estructura siguiente:

- Secretaria general
- Secretario de Trabajo y Conflictos
- Secretario Interior
- Secretario Exterior
- Secretario de Actas y Acuerdos
- Secretario Tesorero
- Secretario de Previsión Social
- Comisión de Vigilancia
- Comisión de Honor y Justicia
- Comisión de Hacienda
- Comisión de Relaciones Públicas

La ofensiva de las compañías inicio, al conocimiento de la construcción del ASSA. Por su parte Aeroméxico rescindió el contrato a 45 de los 90 sobrecargos empleados por esta empresa, algunos de ellos miembros del sindicato. Se emplazó a huelga, que culminó con el logro de reconocimiento de la titularidad del Contrato Colativo de Trabajo a ASSA, por su parte la gestión va conquistando la representación en la compañía Lausa.

En el año de 1960 el conflicto por el reconocimiento del ASSA por Aeroméxico, cuando fue comprada por Aerolíneas Mexicanas, quien se negaba a reconocer a los empleados sindicalizados de este gremio, pero este conflicto a pesar de la volatilidad constante en la que se encontraban los sobrecargos, el comité ejecutivo soluciono el problema.

Por otra parte Mexicana de Aviación se emplaza a huelga y el día 3 de noviembre de 1960 se firmaría el contrato colectivo con ASSA.

Desde el inicio, existe un “principio de no reelección acotada, la elección universal y secreta y no por planilla sino por cartera. Se acordó la elección por tercios del comité ejecutivo” (Leyva & Rodríguez, 2002:27).

VI. Recopilando, ¿Quién era Mexicana de Aviación?

El Grupo Mexicana de Aviación estaba conformado además de la Compañía Mexicana de Aviación por otras dos aerolíneas que son: por un lado, Mexicana Click es una aerolínea de bajo costo perteneciente a Mexicana de Aviación. Fue fundada en 1975 con el nombre de Aerocaribe por inversionistas yucatecos, y fue comprada por Mexicana de Aviación el 23 de Agosto de 1990. Mexicana de Aviación decidió transferir su flota de aviones Fokker F100 a Aerocaribe y renombrar la aerolínea a “Click Mexicana de Aviación”, que empezó a operar con este nombre en Julio del 2005.

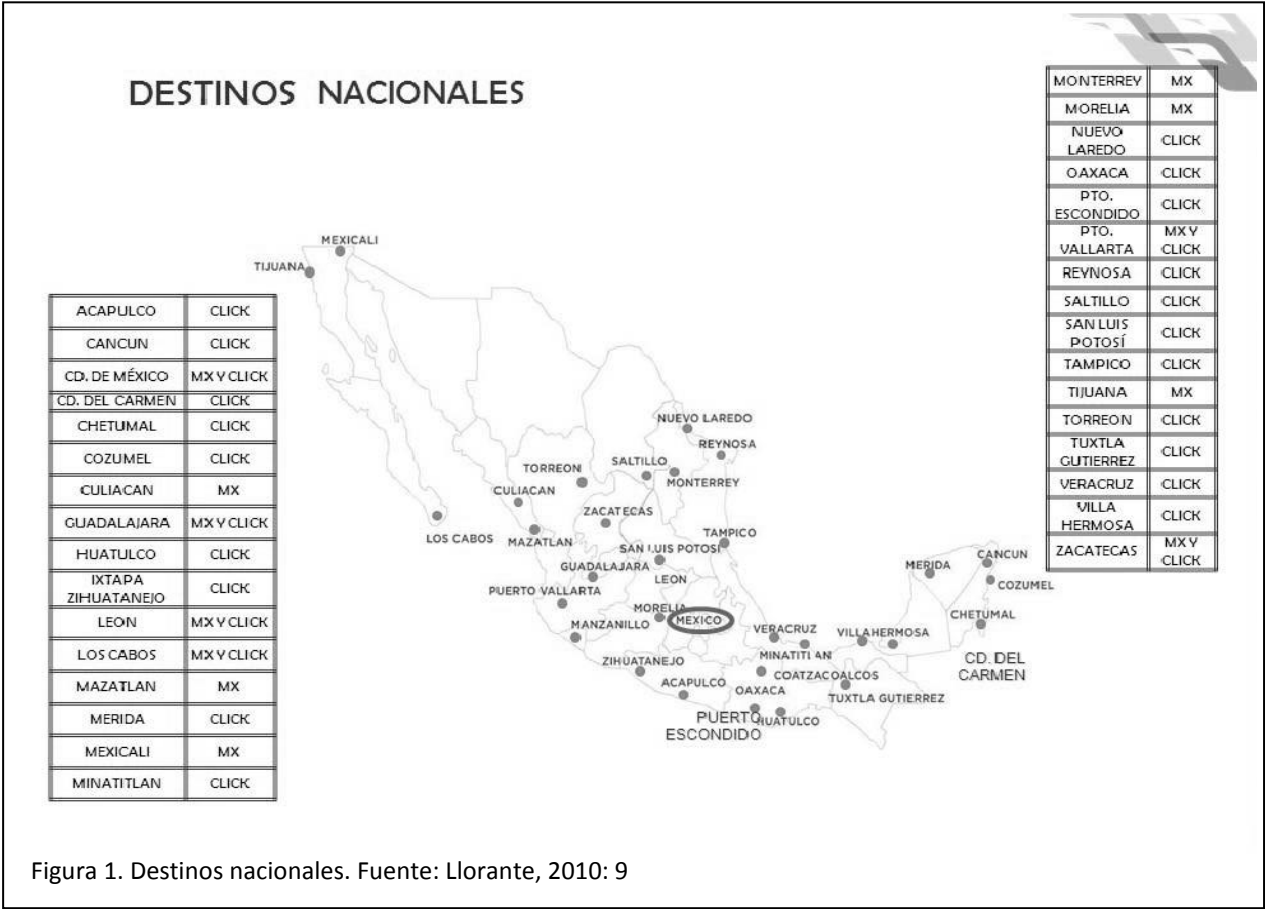
Por otro lado Mexicana Link una nueva aerolínea regional de Mexicana de Aviación inicio operaciones en marzo del 2009. Su inicio es la Ciudad de Guadalajara con una flota de 13 aviones Bombardier CRJ-200 con 50 asientos. Surge por la alta demanda de pasajeros con origen en Guadalajara a diferentes destinos nacionales y como alimentadora de la Zona Occidente hacia destinos en Estados Unidos, principalmente California.

Asimismo, es importante mencionar, esta aerolínea contaba también con un servicio de mantenimiento de overhauled conocido como "MRO", que brinda servicios especializados de mantenimiento y pintura de aeronaves de diversas aerolíneas y empresas, certificada ante los constructores Airbus, Boeing y Fokker,

al igual que ante la EASA, DGAC y la FAA. Este complejo consta de dos Hangares, los cuales son utilizados uno para mantenimiento, además de contar con un edificio para albergar los departamentos y gerencias de mantenimiento, y el segundo para trabajos de pintura y de almacenes de motores, refacciones, la ministerial e hidráulico, estacionamiento de automotores de la empresa destinados al uso aeroportuario, y dos extensas plataformas divididas en espaciosa posiciones al aire libre, para el seguro resguardo de las aeronaves en mantenimiento y pernoctar.

Esta filial de Mexicana, que su paquete accionario era considerado de los principales activos que generaban ingresos a la estructura de la compañía, fue también incluido en el concurso mercantil, sin embargo, los acreedores ante un acuerdo con esta fue rescatado y se excluyó de la sentencia de quiebra.

Dentro de sus principales destinos nacionales se encuentran la ciudades de Guadalajara, Culiacán, Monterrey, la Ciudad de México entre otras (figura 1)



En sus destinos a nivel internacional resaltan algunas ciudades de Estados Unidos, Canadá, Sudamérica, Europa (figura 2).



Capítulo IV. Flexibilidad laboral en la ASPA.

Para este último capítulo demostramos, como la actuación del Estado bajo las políticas de desregulación económica y de privatización, culmina con el resultado de la flexibilidad laboral. Esta flexibilidad se da en un primer momento, mediante la modificación al Contrato Colectivo de Trabajo (CCT), en este caso, de los agremiados del ASPA en relación con la compañía Mexicana de Aviación; y en un segundo momento con la eliminación tajante de la relación laboral con este gremio, por medio del proceso de quiebra; pues al no existir empresa, no existe fuente de trabajo, entonces ya no habrá trabas para el libre mercado de trabajo, o no habrá sindicatos de pilotos que regulen su actividad laboral, y permitan la contratación y el despido del empleado libremente o simplemente la precarización laboral y con ello la incertidumbre.

Bajo este lineamiento, hacemos una revisión del CCT del ASPA con la empresa, por el periodo del año 2000 al año 2010, en la cual, dividimos al CCT en categorías que nos permiten observar la flexibilidad entre estos. En otro punto, revisamos la crisis de la compañía para apuntalar como la decisión de quiebra ayuda a la eliminación de las trabas sociales para el funcionamiento del libre mercado.

El cambio del modelo económico y la adopción de políticas neoliberales modificaron los cambios en las estructuras políticas, económicas, sociales que alteraron su giro en la mayor parte del globo; ahora bajo la dirección y la praxis de los planteamientos del Neoliberalismo, que implica la supremacía del mercado, imponiendo políticas económicas de libre competencia y de (des)regulación que garanticen el funcionamiento del libre mercado, liberando así los sistemas económicos, financieros, productivos y sobre todo sistemas laborales a la competencia mundial.

[...] del neoliberalismo se toma la idea de la superioridad del mercado para asignar recursos y premios a los más eficientes (individualismo) y la idea del Estado mínimo (De la Garza, 1998:24)

Estas acciones llevadas a cabo por el Estado, se han manifestado con un Estado mínimo, que en lo económico se materializó por la privatización y la desregulación, sin embargo estas acciones han tenido sus contradicciones, ya que en tiempos de crisis económica el Estado ha tenido que ser un elemento importante para que el flujo de la reproducción del capital se siga llevando a cabo, es decir es inyector o sanador en tiempos difíciles.

Por otra parte y enfatizando lo que anteriormente se argumentaba; con la flexibilidad laboral se inclina la balanza a favor del mercado, en dirección de un mercado laboral; puesto en marcha esto, los que menos librados salen son los sindicatos, aún más en específico, como lo podemos apreciar en la siguiente tabla (véase tabla II) en la que se pueden ver dos aspectos, una que en específico los sindicatos en el sector privado son quienes han perdido números, y en general muestra que la población sindicalizada tiene un crecimiento muy mínimo.

Mientras en el año 2000 la población sindicalizada representaba un 11.9% de la Población Económicamente Activa (PEA) Ocupada en México, para el 2010 bajo hasta un 10.3%, esto represento en términos absolutos pasar de 4.7 millones a ser 4.6 millones de personas sindicalizadas, aun cuando la PEA mostró un aumento. De la misma forma, población sindicaliza en el sector privado mostro una tendencia a la baja de un punto porcentual dentro del mismo periodo, es decir paso de 5.9% a 4.9% de la PEA Ocupada en el sector privado.

Tabla II. Porcentaje de sindicalización con respecto a la Población Económicamente Activa Ocupada en México				
SECTOR/AÑO	2000	2005	2008	2010
General	11,9	10,7	10,7	10,3
Privado	5,9	4,8	4,9	N/R
Publico	5,9	5,9	5,7	N/R
N/R: NO HAY REFERENCIA				
Fuente: Elaboración propia, en base a INEGI 2010 y Aguilar 2010				

El caso del Sector Aéreo también tuvo efectos, ya que en esta época de transformación del *patrón de desarrollo*¹¹, el sector se desplaza a la iniciativa privada y paralelamente presenta sus tropiezos; se desregula organizacionalmente colocando nuevos criterios de entrada al mercado, fluctuación de tarifas y precios del combustible etc.; se abre a la competencia el sector con las Aerolíneas de Bajo Costo (ABC) o *low cots*, y para compensar la competencia, los costos de producción se recargan hacia la planta laboral, provocando resultados de elasticidad para los empleados ya consolidados.

Esta nueva dinámica deja la puerta abierta del mismo enfrentamiento, pero con nuevos actores, ya que se observa que “ha decaído el sujeto revolucionario identificado con el corporativismo en una parte, [y en otra parte que permite] la actuación del estado para la solución de los problemas” (De la Garza, 2001: 170-171), a cambio se intensificó el decálogo de los “«hijos de la libertad» [quienes] parecen apartarse de la política sin emparo de la tradición, sin *vis* para protestar y con perspectivas de futuro nómada” (Beck, 2000:25).

I. Revisando el Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) del ASPA.

Para poder apreciar, la flexibilidad laboral al interior de Mexicana de Aviación, haremos un recorrido por algunos documentos, en los cuales se fijan las posturas de Administración de la empresa y la Asociación Sindical de Pilotos Aeronáuticos (ASPA), de la misma forma en la que podremos apreciar que prestaciones fueron conquistadas y aquellas que fueron ajustadas.

La participación de la ASPA en general se puede apreciar en una actuación flexible, ya que, en sus aportaciones durante la periodicidad de estudio (2000-2010) consideró como principal eje, el mantener la fuente de trabajo y mantener al margen de la negociación los salarios, en otras palabras, la ley establece un cierto periodo para la revisión integral de los contratos colectivos y un cierto periodo para revisión salarial de los contratos en los cuales se manifiesta contener lo más

¹¹ De la Garza lo define como “la articulación entre determinada forma de acumulación de capital con un régimen de acumulación (vínculo entre producción y demanda) y determinada intervención del Estado en la economía” (De la Garza, 1998:39).

posible las prestaciones conquistadas en años anteriores, ya sea congelando, suspendiendo o reduciendo porcentajes en dichas prestaciones para aportar a la situación financiera de la empresa.

Estos convenios o documentos se encuentran en el marco de la Ley Federal del Trabajo bajos los siguientes artículos:

El artículo 399: la solicitud de revisión deberá hacerse 70 días antes: I.- del vencimiento del contrato colectivo por tiempo indeterminado, si este no es mayor a dos años; II.- Del transcurso de dos años, si el contrato por tiempo determinado tiene una duración mayor; y III.- Del transcurso de dos años, en los casos de contrato por tiempo indeterminado o por obra determinada.

Artículo 399 Bis.- Serán revisables cada año en lo que se refiere a los salarios en efectivo por cuota diaria (L. F. T.:2013).

En la ASPA por los documentos revisados a través de los años mencionados observamos que en los años 2000, 2002, 2004 se realizó revisión salarial; en los años 2001, 2003, 2005 y en especial en el año 2006, que se realizó revisión integral del contrato colectivo de trabajo, debido al cambio de propiedad, que resultó la reestructuración del CCT; sin embargo en los lapsos intermedios ya sea de revisión de salarios o de revisión integral se firmaron convenios para establecer, reestablecer o suspender algunas condiciones laborales. Habría que mencionar que en este sindicato la vigencia del CCT, se encuentra en periodos bianuales, iniciando su vigor el 1 de Noviembre del año de revisión, al 31 de octubre de los siguientes dos años inmediatos.

En este sentido, retomamos las categorías expuestas en el capítulo II, acerca del debilitamiento del movimiento sindical, aquellas acciones que ilustran la flexibilidad laboral, tal como la actividad o afiliación sindical, negociar la fijación de salarios, considerar la estabilidad del trabajo, condiciones óptimas y seguras para la actividad laboral, la jornada de trabajo y las prestaciones para el entorno social.

De la actividad y afiliación sindical del ASPA.

Para esta categoría nos apoyaremos en la descripción de los documentos, en los que la relación entre el ASPA y Mexicana se plasman, es decir, los documentos que se encuentran en el marco jurídico y le da al gremio un margen de negociación. No sin menospreciar o restarle importancia a la posibilidad de que hubieran existido actuaciones en la esfera informal, sin embargo, estos no dan pliego a lo documentable (Anexo II).

En esta categoría pueden figurar la exclusividad del ASPA para operar las plazas de confianza y demás operación dentro de Mexicana (art 1 CCT, 2006), así como la notificación al ASPA de nuevas vacantes (art7 CCT, 2006); la limitación por parte de la empresa para no reducir la planta de pilotos sin consultar al ASPA (art 23 inciso n, CCT, 2006). Y una cláusula sindical en la que la empresa entregará el 15% de los sueldos de cada miembro del ASPA en forma quincenal por concepto de cláusula sindical (art 72 CCT, 2006)

Lo anterior formula un *stock*¹² de normas que dan al ASPA exclusividad de operación en la compañía; bajo este criterio a continuación enumeramos trece puntos que obedecen a los documentos firmados por la ASPA con Mexicana de Aviación desde el año 2000 hasta el año 2007 con el objetivo de que estos reflejan la actividad sindical del gremio en este periodo:

- 1.- Revisión del tabulador de sueldo 19 de octubre del 2000 (RCCT, 2000)
- 2.- Convenio para llevar a cabo la modernización de equipos de vuelo con fecha 15 de junio del 2001 (RCCT3, 2001). Se estable modernizar 7 aviones B727.
- 3.- Convenio de reducción de una parte porcentual del salario a 135 pilotos, del 24 de octubre del 2001 (RCCT 2, 2001).
- 4.- Revisión del Contrato Colectivo de Trabajo con fecha 24 de octubre del 2001 (RCCT1, 2001). Se establece una cláusula en la que los aumentos en dicho documento se realizaran a partir de la primera quincena mayo del año 2002.

¹² *Stock*: termino ingles que se usa en el español con el sentido de existencias.

5.- Revisión del Contrato Colectivo de Trabajo 30 de octubre del 2002 (RCCT1, 2002). Se observa trabajar adyacentemente el ASPA y Mexicana ante la posible apertura de una nueva aerolínea.

Durante los seis meses a partir del 01 de noviembre de 2002, las partes integraran una Comisión Mixta responsable de realizar los estudios que regulen las relaciones entre Mexicana de Aviación, Aerocaribe o cualquier otra empresa que se pretenda formar (transitorios RCCT1, 2002).

6.-Convenio de reducción de la planta de pilotos con fecha 31 de octubre del 2002 (RCCT 2, 2002). Se separan a 71 pilotos de la planta de personal.

7.- Revisión del Contrato Colectivo de Trabajo 31 de octubre del 2003 (RCCT2, 2003). De nueva cuenta el ASPA participa en la Comisión Mixta:

Para el caso de que la empresa decidirá generar o participar de una operación de chartera regular, y esta operara con aviones y pilotos de Mexicana, pactándose que las relaciones de trabajo que se llegaran a definir para esta operación, permitan su sana competencia, estabilidad en este mercado (cláusula decima segunda RCCT1, 2003).

Entre otras cláusulas como:

Aportación sindical de objetivo social, se entrega al ASPA el 11% del monto de las despensas en el art 68 para distribución de previsión social para los pilotos jubilados (cláusula segunda art 71 RCCT2, 2003).

8.- Convenio para proteger el flujo de efectivo y apoyo a la estabilidad financiera, con vigencia del 16 de mayo de 2003 al 15 de enero del 2004, con fecha de 15 de mayo del 2003 (RCCT1 2003). Se toman medidas en las que se suspenden algunas prestaciones y la Comisión Mixta emite los resultados, de ello se deriva la separación de 64 pilotos. De la misma forma se observa:

La empresa entregará la cantidad 43'350,000.00 (Cuarenta y tres millones, tres cientos cincuenta mil pesos) correspondientes al pago único de bono anual que no forma parte del salario (cláusula tercera RCCT2, 2003).

9.- Convenio para regir la relaciones entre Mexicana de Aviación y los pilotos que realicen servicios de fletamento con fecha de 25 de Noviembre del 2003 (RCCT3, 2003).

Se realiza un convenio sobre la actuación de los pilotos en un nuevo giro empresarial, sobre vuelos de fletamento (de contrato), se consideran jornadas de vuelo efectivo, asignación y notificaciones en base y fuera de ella, los descansos en bases, receso entre el final de un servicio y el próximo, salarios por tiempos extras, gastos de alimentación, gastos para pernoctar, entre otros (RCCT 2003)

10.- Revisión del tabulador de sueldos correspondiente al año 2004 con fecha 26 de octubre del 2004 (RCCT, 2004).

11.- Revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo, con fecha 26 de Octubre del 2005 (RCCT, 2005).

12.- Revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo y del tabulador de sueldos con fecha 31 de octubre del 2006 (RCCT, 2006). En este documento se puede apreciar una:

Aportación sindical de objetivo social, se entrega al ASPA el 11% del monto de las despensas en el art 68 para distribución de previsión social para los pilotos jubilados (art 71 CCT, 2006).

13.- Revisión del tabulador de sueldos con fecha 31 de octubre del 2007 (RCCT, 2007). En esta se lee la siguiente clausula

Para las revisiones salariales correspondientes a los años 2007, 2008, 2009, las mismas se darán por cumplidas aplicando anualmente el valor de la nómina el índice de inflación cuantificado por el Banco de México, [...] a cuyo porcentaje se le adicionara un punto porcentual (RCCT, 2007)

Se puede notar entonces, que estos trece puntos recogen la actividad del sindicato en una década, actuación en la que los contextos de crisis económica emergen en la empresa, son intermitentes. Así como también, la actuación ante la variable de la actualización de la tecnología. Estos factores expresan o ejercen presión para que el sindicato ceda a algunos artículos del CCT, del mismo modo

en el que cede ante los resultados que estas dos variables arrojan, tales como, el recorte del número de miembros del gremio, aunque en su afán de resistir lo más posible la presión que estas variables ejercen, se observa en los convenios medidas cautelares, que derivan en la suspensión, el aplazamiento o derogación de algunas de sus prestaciones, cuestión que se observara más adelante con mayor detalle.

Desde otra perspectiva lo que expresan estos documentos, es una flexibilidad bilateral en la que el ASPA en conjunción con el Consejo de Administración trabaja en conjunto, con la justificación de ajuste derivadas por algunos remantes de estas variables, no perdiendo de vista el argumento más notorio que es la viabilidad de la empresa y su permanencia como fuente de empleo. También podría mencionarse que existe una actividad muy participativa en el interior de la empresa de los años 2000 al año 2005 aproximadamente, y a partir de este año en adelante, observaremos una dilatación en la participación del ASPA con la Administración de la empresa, esto debido al cambio de inversión de la misma.

En otro punto, en la afiliación sindical del ASPA y de acuerdo con el artículo 377 de la Ley Federal del Trabajo, sección III que menciona que es obligación de los sindicatos informar a las autoridades sus altas y bajas de sus miembros (véase Anexo III), en base a este ordenamiento jurídico se hizo posible documentar el número de afiliados del gremio, con documentos oficiales recibidos por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

En este sentido en la tabla III sintetizamos, lo expresado en estos documentos y como se puede observar el ASPA mantenía una representatividad del CCT en nueve empresas en el año 2000, sin embargo, con el transcurso del periodo esta representatividad fue decayendo hasta llegar a seis empresas, lo cual se observa que hubo una afectación al número de agremiados, ya que presento una salida de 95 pilotos del gremio del año 2000 al año 2004. Esto podría estar asociado a algunos factores de comportamiento del mercado, ya que algunas empresas de nivel regional se fusionaban con las más grandes y otras simplemente quebraron.

TABLA III. Número de Afiliados al ASPA, México del año 2000 al 2012							
Compañía/Año	2000	2001	2003	2004	2006	2008	2012
Mexicana de Aviación	883	987	900	820	813	799	726
Aerovías de México	785	838	813	816	836	871	779
Aeromexpress	18	21	21				
Aeromar	102	134	141	159	172	164	145
Aero caribe	74	77	71	89	139	166	231
Aerolitoral	256	287	246	247	330	370	482
Aero Cozumel	23	18	18				
Aviacsa	69						
Aeroexo	16						
otros							23
total	2226	2362	2210	2131	2290	2370	2386

Tabla 3. Fuente: Elaboración propia , solicitud de información vía Infomex, Anexo III

En lo que respecta del año 2004 en adelante (según la tabla III) se puede notar un crecimiento particular en el número total de miembros del ASPA en las empresas de nivel regional, tales como Aeromar, Aero caribe, Aerolitoral (sobre todo en estas dos últimas); mas no en el nivel troncal, las cuales muestran un descenso en el número de agremiados; con esto se podría afirmar que estas serían receptoras de los pilotos de las compañías que finalizaron su actividad en el sector en el año 2004.

En lo que respecta a la compañía Mexicana de Aviación lo que se puede notar es que del año 2000 al 2001 hubo un crecimiento del 12%, pero para los siguientes años su tendencia es hacia la baja del 9% del 2003, de nueva cuenta hay una baja en el 2004 de 9%, y en menos cantidad 2006 con 1%; hacia el 2008 con -2%, y por último en el 2012 mostro un porcentaje negativo de 9%. En términos absolutos los miembros cayeron de ser 883 en el 2000 al 2012 con 726 miembros.

TABLA IV. Miembros del ASPA registrados en Compañía Mexicana de Aviación, 2000-2014							
Compañía/Año	2000	2001	2003	2004	2006	2008	2012
Mexicana de Aviación	883	987	900	820	813	799	726
% de crecimiento		12%	-9%	-9%	-1%	-2%	-9%

Tabla 4 Fuente: Elaboración propia , solicitud de información vía Infomex Anexo III

Un punto importante a mencionar, es que aunque se tuvo éxito en la titularidad con los contratos colectivos de Mexicana Click, reestructurando los ya reconocidos contratos colectivos con Aerovías Caribe, que al momento de cambiar de marca a Click se conserva la representatividad de los trabajadores en esta. No se obtuvo el mismo resultado con la filial Mexicana Link, ya que en el 2009 estos contratos le fueron otorgados al SNTTTAS, bajo un régimen diferente y prestaciones diferentes.

Fijar los salarios e ingresos.

Negociar o fijar los salarios o ingresos de los trabajadores, es una característica del sindicato que se ve reflejado en el Contrato Colectivo de Trabajo de Mexicana, para esto “el salario se compone por el salario base, las prestaciones establecidas más la compensaciones de monto variable que corresponden al trabajador” (art 53 CCT, 2006).

Entre las prestaciones que el ASPA había generado hasta la fecha figuran: un aguinaldo 18 días de salario ordinario (art 59 cláusula tercera RCCT 1, 2001) (art 18 CCT, 2006). Se establece una prima vacacional del 25% del sueldo tabulador (art 61, cláusula segunda RCCT, 2000) y una prima dominical del 25% del salario, el respeto de los días de descanso establecidos en el artículo 74 de la ley Federal del Trabajo (art 55, 56,57 CCT, 2006); así como una bonificación por antigüedad (art 58 CCT, 2006), un bono de productividad, una cantidad de despensa básica y una cierta cantidad de combustible, el pago por tiempo extra sería dependiente de las horas efectuadas en los artículos 39, 40, 41, 42 y en caso de demora 0.3%, 2% y 3%, dependiendo del servicio (art 60 CCT, 2006).

Sin embargo, estas fueron fluctuantes unas dependiendo la situación financiera, ya que en el 2001 la planta de pilotos dejó de percibir los importes que se generaron por concepto de tiempos extraordinarios de servicio y de vuelo, tanto diario como mensual a que se refiere el CCT (cláusula primera RCCT 2, 2001)

De la misma forma se suspendió el pago de los días festivos durante el periodo del 16 de mayo de 2003 al 15 de enero de 2004 (cláusula cuarta RCCT1, 2003)

Por otro lado, el concepto del bono de productividad de \$6,000.00 pesos bimensuales, que se observa desde el año 2000 (art 72, cláusula segunda RCCT, 2000), al 2005 tuvo un comportamiento en positivo, posterior a esos años el estancamiento se hizo notar. Ya que paso de \$6,850.00 pesos en el 2001 (art 72, cláusula tercera RCCT 1, 2001), a \$9,070.00 pesos en 2002 (art 72, cláusula tercera RCCT 1, 2002), en noviembre del 2003 se fija la misma cantidad del año anterior y bilateralmente se firma un convenio con fecha del 16 de mayo de 2003 y hasta el 15 de enero de 2004 donde este bono se reducirá en un 35% el importe actual (cláusula novena RCCT1, 2003), posteriormente en noviembre del 2004 aumenta a \$11,390.00 bimensuales y en 2005 se fija en \$11,390.00 pesos. En la revisión del Contrato Colectivo de noviembre del 2006 se observa la misma cantidad la cual no muestra ningún cambio para los siguientes años.

En cuanto al concepto de despensa básica que en el año 2000 inicia con \$3,500 pesos, en el 2001 no existió ningún aumento, en el 2002 el importe sube a \$4,000.00, en el 2003 el importe es de \$4,164.00 para el 2004 existe un aumento a \$5,401.00 y 2005-2006 de \$5,605.00 a \$5,833.00. Para los siguientes años esta prestación no se observa ningún cambio.

En otras prestaciones, la empresa cubrió según el CCT en el año 2000, 270 litros de gasolina Premium o similar en el 2001 subió a 290 litros, en los años 2003 y 2004 esta prestación no mostro cambios sino hasta el 2005 con 300 litros de combustible, esta misma cifra que se presenta en el 2006 y hacia adelante.

De los Aumentos salariales.

Haciendo un paréntesis, antes de entrar de lleno con los aumentos salariales, tomemos de referencia una aclaración: “el punto culminante de la adquisición de los conocimientos, habilidades y destrezas se mide por medio de horas de vuelo” (Leyva & Rodríguez, 2002:72). Es decir, el salario del piloto esta expensa a la acumulación de horas de vuelo del piloto.

Por tanto, aunque los incrementos salariales están presentes en las revisiones de los tabuladores, de la misma forma en convenios específicos se pueden observar algunas alteraciones, por ejemplo:

En el año 2000, se convienen el 12% de incremento salarial (cláusula primera RCCT, 2000), para el siguiente año se conviene el 7.82 % de incremento salarial (cláusula primera RCCT1, 2001), pero el aumento mencionado en dicha cláusula de esta revisión, se hará aplicable a partir de la primera quincena de Mayo del 2002 (cláusula cuarta RCCT 1, 2001); en ese mismo año se acordó una reducción del 10% tabular mensual y prestaciones que se derivan del mismo, de los últimos 135 pilotos del escalafón (cláusula primera RCCT 2, 2001).

Para el año 2002 se conviene el 5.5% de incremento salarial (cláusula segunda RCCT1, 2002), en el año 2003 no se observa un aumento salarial, a diferencia que se muestra una serie de convenios como:

Durante la vigencia del convenio, las partes acuerdan en reducir del 1.403% al 1.1926% de salario tabulador máximo de la categoría de piloto y del 1.85% al 1.5725% copiloto, para el pago por concepto de Aterrizajes [...] (cláusula quinta, RCCT1, 2003)

Conviene reducir del 0.4% al 0.34% del pago por compensación por Tiempo nocturno (cláusula sexta, RCCT1, 2003)

Conviene en que se reducirá del 35% al 22.75% el pago de la compensación de Asesor (cláusula séptima, RCCT1, 2003)

En las revisiones del contrato colectivo para los años correspondientes al 2004 y 2005 no se indica cual fue el monto del aumento salarial a cambio se adjuntan un tabulador de sueldos para esos años.

En el 2006 se encuentra dentro del contrato el siguiente artículo:

Revisión anual que señale el 399 de la ley F. de T. misma que se dará por cumplida aplicando anualmente al valor de la nómina el índice de inflación más un punto porcentual (art 2 CCT, 2006).

Los años 2007, 2008, 2009 y 2010 se rigen por el artículo anterior.

Aun cuando en los documentos indican lo anterior, en los tabuladores anexados en las revisiones del CCT de forma anual, el salario nominal que percibían los pilotos en el año 2001 tuvo diferentes oscilaciones, pues para el periodo 2001-2002 se observa un aumento del 6.3% mientras que para el 2002-2004 este fue del 2.9%; para el 2004-2005 fue de un 3.2%, sin embargo se observa para 2005-2006 un descenso que varía según los años trabajados por el piloto, ya que se encuentra desde un -1.0% hasta el -2.5%, a pesar de ello en la revisión del 2006-2007 se observa 5.7% (véase Anexo IV)

En la categoría del seguro para la cesantía y otras prestaciones que habían obtenido figuran:

Los pilotos que quedan separados del servicio por causa de reajuste tienen derecho a que la empresa les cubra una indemnización con salario ordinario y proporcionara pases para ellos y sus familiares de primer grado o a quienes sostenga económicamente, hasta el lugar que designen, dentro del país y dentro de las rutas de la empresa; asimismo cubrirá los gastos de traslado del manejo de casa (Art 36 párrafo 2, 2006)

La empresa descontara y aportara el 13% de la porción del salario regular para fondo de ahorro para cada piloto (art 70 CCT, 2006)

En cuanto a la aportación al fondo sindical de pensiones, jubilaciones y retiros, en el CCT estipulaba que la empresa debía pagar el 7% de la porción tabulada de los salarios de forma quincenal, (Art 117, cláusula segunda RCCT, 2000) esto en el

año 2000, para el 2004 sube al 8% (Art 117, cláusula sexta RCCT, 2004) y esta se mantiene hasta la revisión bianual del 2006, sin embargo el mismo porcentaje se fija para los años siguientes (Art 112 CCT, 2006).

Estabilidad laboral.

Una de las variantes que afectó esta categoría fue la inserción de la tecnología, que en esta empresa tiene que ver con aviones. La modernización implicó nueva forma de organización al interior de la empresa, que implicó nueva contratación de los pilotos.

Recordemos que a mitad del periodo, en Mexicana de Aviación su principal accionista es la Secretaria de Hacienda vía IPAB, eso llevó a que el ASPA pudiera tener una cierta comunicación y trabajo en conjunto, sin embargo, para después de la privatización, el CCT, llevó consigo un cierto número de artículos que lo dotan de un grado de preferencia y exclusividad.

Exclusividad al promulgar el número de plazas, indemnización por separación y preferencia de recontractación, antigüedad, entre otras.

La planta laboral es de 60 de aviones, y será notificado al ASPA si existe la posibilidad de alteración de las mismas, para la conservación de la empresa (art5, CCT, 2006)

La antigüedad de sistema: es el tiempo total de servicios de un piloto y se computara a partir de la fecha de ingreso como tal (art 12, CCT, 2006)

La interrupción de acumulación de las antigüedades de sistema con las consecuencias correspondientes, en los siguientes casos: suspensión disciplinarias; por ausencias por permisos sin goce de sueldo después del trigésimo día en un año de calendario; por suspensión del contrato, por causas imputables al piloto debidamente comprobadas es bajo criterios probatorios (art 13, CCT, 2006)

La antigüedad de los pilotos no se verá afectada por fusiones de la empresa (art 14 CCT, 2006)

Recontratación: 3 meses después de ser separado y lleva preferencia para el reingreso (Art 16, CCT, 2006)

Luego entonces en el año 2002, en seguida de que un año anterior se modernizaron equipos de vuelo, se consideró un excedente de la planta de pilotos por lo cual se conviene en reducir en setenta y un plazas (cláusula primera RCCT2, 2002), a estos pilotos:

[...] la empresa deberá pagar una indemnización de 4 meses de salario, más 20 días por año de servicios prestados, calculados a salario ordinario; mas el pago de la prima de antigüedad a que se refieren los artículos 162 y 486 de la ley federal de trabajo. (Cláusula segunda RCCT2, 2002); se conservan bajo el derecho de preferencia mencionados en esté CCT (cláusula tercera RCCT2, 2002).

De la misma forma en el año 2003, por la actuación de poner en tierra a los equipos Boeing 727 de la flota y consecuentemente habría que adecuar la planta de pilotos a las necesidades de la operación de la empresa, “por lo que una vez realizados los estudios correspondientes se identificó un excedente de 84 pilotos, considerados a su reajuste y separación, a los de mayor numero escalafonario” (cláusula décima tercera RCCT1, 2003). De esta forma se convino que

Por motivo de reajuste se hace necesario adecuar la planta de pilotos en sus diferentes categorías, se conviene el cambio de 38 capitanes a copiloto en el mismo equipo que actualmente prestan sus servicios, comprometiéndose la reducción salarial entre la categoría de capitán y copiloto, al pago de liquidación técnica correspondiente a 3 meses de salario, más de 20 días por año de servicio con la categoría de Capitán, calculando a salario ordinario que perciba al 15 de enero del 2004, se pagara la semana hábil posterior al 15 de enero del 2004 (cláusula decima quinta RCCT1, 2003); se realiza el cambio de 23 Capitanes entre el 16 y 30 de mayo, y más tarde, los restantes 15 capitanes del 16 al 31 de julio. (Cláusula decima quinta RCCT1, 2003)

Se procede a la indemnización de 4 meses de salario, más 20 días por año de servicios prestados, calculados a salarios ordinario; mas el pago de la prima de antigüedad a que se refieren los artículos 162 y 486 de la ley federal de trabajo (cláusula decima cuarta RCCT1, 2003)

Sin embargo, en un convenio de noviembre de ese año se acordó que:

[...] estos capitanes democionados¹³ a copilotos con motivo de lo pactado en la Cláusula Decima cuarta del convenio que suscribieron para la protección del flujo del 15 de Mayo de 2003, conservaran su sueldo tabular de capitán y permanecerán en su actual equipo con la categoría de copiloto, consecutivamente no recibirán el pago de la liquidación técnica a que se refiere la cláusula mencionada (cláusula sexta RCCT2, 2003).

Condiciones óptimas del empleo.

Capacitación y adiestramiento

El contrato colectivo estipula que con motivo de capacitación y adiestramiento se proporcionan las instalaciones, elementos materiales y recursos humanos (art 26 CCT, 2006). Capacitación, que será periódica por lo menos una vez al año, mediante: A) en cuatro días consecutivos no mayores a 12 meses consecutivos y consistirá en una sesión teórica con 5 horas mínimo y 12 horas de simulador de las cuales por lo menos 8 deberán ser en “Full Flight Simulador” [...] (art 28 CCT, 2006), así como para aquellos pilotos que dejen de volar por 21 días (art 29 CCT, 2006) se podrá convenir con terceros la capacitación en caso de que sea requerido (art 30 CCT, 2006) y se dará con capitanes que tengan más de 150 horas de vuelo efectivo (art 31 CCT, 2006).

Esta se vio afectada en el 2003

Durante la vigencia del convenio [16 de mayo 2003 al 15 de enero de 2004] se proporcionara solo una capacitación periódica en el año 2003. En sustitución de adiestramiento, impartirán cuatro días de adiestramiento teórico distribuidos, máximo en dos periodos (cláusula tercera RCCT1, 2003)

Sin embargo:

Por motivo de modernización de los equipos de vuelo sustituyendo 7 aviones B727 por 7 aviones fokker 100, por ello se realiza la capacitación y adiestramiento para cubrir los pilotos aspirantes y aquellas plazas vacantes

¹³ Pérdida progresiva de derechos o privilegios de una persona.

por motivo de la modernización de los equipos (cláusula segunda RCCT 3, 2001)

En cuanto a la seguridad laboral.

La seguridad laboral se manifiesta con las siguientes reglamentaciones:

Art 23 A) pago de gastos de alimentación fuera de base además en el transcurso del trayecto sobre el avión; B) transportación, del aeropuerto a un cierto sitio de la ciudad; C) pago de visas, pasaportes y demás documentos que sean requeridos a nivel nacional e internacional; [...] G) facilidad para mantener la vigencia de dichos documentos; n) otorgar a los pilotos a su servicio uniforme: cinco camisas una corbata y seis pares de calcetines cada año; dos sacos, seis pantalones y una gorra cada cuatro años. [...] S) La empresa proporcionara respaldo legal por accidente o incidente. Los casos de negligencia o imprudencia la empresa y el sindicato determinaran la responsabilidad; [...] U y V) un pago en caso de que el servicio ida y vuelta se cancele y se tuviera que pernoctar y el pago de la llamada de larga distancia generada por tal (art 23 CCT, 2006) Existe una comisión técnica, para asuntos con relación a inconformidades que presenten los pilotos y demás casos que se presenten (art 37 CCT, 2006)

Pero en algunos años se vieron afectados como en el 2003 donde se reduce en 10%, los gastos de alimentos a nivel nacional e internacional (cláusula decima primera RCCT1, 2003). Se suspende la dotación de uniformes y los artículos y accesorios a que se refiere el inciso n) del CCT reanudándose al ciclo de las dotaciones a partir del 2005 (cláusula segunda RCCT1, 2003)

Así como, suspensión de la prestación de transportación, a que se refiere el artículo 69 del CCT (cláusula novena RCCT1, 2003)

De la jornada laboral.

Tiempo para el esparcimiento y Desarrollo humano.

Dentro de las responsabilidades de la empresa, se encontraba la organización y “I) notificación oportuna de roles y servicios de los pilotos; K) otorgar un lugar para pernoctar o alojamiento individual para el piloto” (art 23 CCT, 2006). Bajo los

artículos, 39, 40, 41, 42 los cuales contienen los límites de la jornada laboral de cada piloto:

- la jornada de vuelo mensual, es el 100% de vuelo total
 - 1.- jornada ordinaria 80:00 horas
 - 2.- tiempo extra 10:00 horas
 - 3.- jornada máxima 90:00 horas. (art 39 CCT, 2006)
- la jornada de vuelo diaria es el tiempo efectivo de vuelo del piloto como parte de la tripulación se organiza de la siguiente forma(art 40 CCT, 2006):

TABLA VI. JORNADA DE VUELO DIARIA DE LOS PILOTOS DE MEXICANA DE AVIACION		
Vuelos de itinerario	Sencillo horas.	Reforzada horas.
Jornada Ordinaria	8:00	
Jornada Extra	02:00	
Jornada Máxima	10:00	
Vuelos de fletamento (contrato) Mixto o Carguero		
Jornada Ordinaria	9:00	11:00
Jornada Extra	01:00	03:00
Jornada Máxima	10:00	14:00
Vuelos de largo Alcance Continental		
Jornada Ordinaria	9:00	11:00
Jornada Extra	01:00	03:00
Jornada Máxima	10:00	14:00
Vuelos de Adiestramiento y Capacitación		
Jornada Ordinaria		13:00
Jornada Extra		03:00
Jornada Máxima		16:00
Vuelos de Adiestramiento y Capacitación		
Jornada Máxima	04:00	
Fuente: Contrato Colectivo de Trabajo, 2006		

Jornada de servicio mensual es el tiempo de servicio del piloto considerando como tal la suma de todos los servicios que presto a la empresa durante el mes, bajo el siguiente término:

- 1.- Jornada Ordinaria 160:00;
- 2.- Tiempo extra: Sin límite (art 41 CCT, 2006)

La jornada de servicio diario es la suma total de servicios que presta a la empresa del piloto como parte de la tripulación, iniciara a contar 60 min antes de la salida y 30 minutos después de la llegada; se organiza de la siguiente forma(art 42 CCT, 2006):

TABLA VII. JORNADA DE SERVICIO DIARIO DE LOS PILOTOS DE MEXICANA DE AVIACION		
Vuelos de itinerario	Sencillo horas	Reforzada horas
Jornada Ordinaria	10:00	
Jornada Extra	02:00	
Jornada Máxima	12:00	
Vuelos de fletamento (contrato) Mixto o Carguero		
Jornada Ordinaria	11:30	13:00
Jornada Extra	2:30	2:30
Jornada Máxima	14:00	15:30
Vuelos de largo Alcance Continental		
Jornada Ordinaria	11:00	11:00
Jornada Extra	03:00	03:00
Jornada Máxima	14:00	14:00
Vuelos de Adiestramiento y Capacitación		
Jornada Ordinaria		14:30
Jornada Extra		04:00
Jornada Máxima		18:30
Vuelos de Adiestramiento y Capacitación		
Jornada Máxima	04:00	
Servicio Nocturno		
Jornada Ordinaria	09:15 horas con 2 aterrizajes programados	
Jornada Extra		
Jornada Máxima	09:15 horas	
Fuente: Contrato Colectivo de Trabajo, 2006		

Se observa un descanso en Base: los descansos intermedios entre los servicios asignados incluyen el tiempo de trasportación entre el aeropuerto y el domicilio, este podría ser desde 12, 18,16, 24, 36 horas dependiendo del servicio finalizado. (Art 44 CCT, 2006). Así como un descanso mensual una vez al mes, uno de los descansos en base deberá tener una duración de 5 días consecutivos, si por servicio se afecta este, se pagara como tiempo extra (cláusula segunda art 50 RCCT2, 2003).

En otro artículo que normaba una prestación llamada Recuperación por fatiga de vuelo el cual se muestra en el artículo 72:

Recuperación por fatiga de vuelo la empresa otorgara cada doce meses a los pilotos con antigüedad mayor a 18 meses , un paquete de cinco noches en habitación doble para el piloto y un acompañante en hoteles denominados "ALL EXCLUSIVE" determinados por la empresa en las rutas nacionales que opera , sujeto a la disponibilidad del hotel. Se podrá tomar entre el 1 de noviembre al 31 de octubre durante sus días de descanso o en los días de vacaciones que les corresponda (cláusula segunda art 72 bis, RCCT2 2003)

Sin embargo, debido a un convenio en mayo del 2003 las partes convienen en que durante la vigencia del convenio se suspende la prestación de Recuperación por Fatiga de Vuelo (cláusula decima RCCT1, 2003). Esta prestación, se suspende en el 2003 y es en el año 2006 donde queda suprimida (cláusula séptima, RCCT 2006).

Por otro lado, las vacaciones anuales se obtenían con un contrato de un año, los pilotos que tuvieran ese tendrán un periodo de 30 días de vacaciones, "las cuales aumentara en un día más por cada año y el periodo no excederá a 60 días" (art 76 CCT, 2006).

Los integrantes de la empresa mantenían una serie de pases descuentos, pases anuales, pases sindicales, pases a pilotos retirados: la empresa concederá dos pases sujetos a espacio, para él y para su conyugue; pases a convenciones,

pases en periodos de descanso, contando descuentos del 75% y 90% entre otros (art 83-93 CCT, 2006).

Prestaciones para el entorno social.

En cuanto a la jubilación, este es un derecho que procedía a la edad de 60 años, con una pensión mensual vitalicia, con valor de jubilación será a 25 meses del salario íntegro ordinario más una aportación equivalente al 5.46% del salario tabular quincenal.

Una cláusula para la vivienda en la cual, la empresa continuara otorgando a los pilotos a su servicio la prestación que en esta materia impone la ley y que corresponde al 11.25% de la porción del salario ordinario (art 66 CCT, 2006).

Por su parte en lo que respecta a la Salud del trabajador en el artículo 109 la empresa realizaba un pago por este concepto:

Seguro de gastos médicos la empresa aportara al ASPA la cantidad equivalente al 3.60% de la porción tabular del sueldo para seguros médicos, conyugue e hijos tabulador (art 109, cláusula segunda RCCT, 2000).

La revisión del contrato del 2003 permitió un aumento al 4.10% de la porción tabular del sueldo para esta prestación (art 109, cláusula segunda RCCT, 2003) y en el 2005 subió al 5%, mismo porcentaje que se estableció en el año 2006 y que no sufrió cambios.

Se pueden mencionar algunos otros aspectos como el artículo 23 inciso h) la atención medica de primer nivel en base, la atención por parte de la empresa ya sea en el interior de la república y el exterior (art 94 CCT, 2006); traslado de cadáveres (art 94 CCT, 2006) Cuentan con una incapacidad temporal que cubre 100% de lo que dura la incapacidad; incapacidad permanente cubierta y en caso de muerte. Ya sea por incapacidad ordinaria profesión o por riesgo de trabajo (art 97,98 CCT, 2006). El cubrimiento por enfermedades estipuladas en el CCT (art 100 CCT, 2006). Entre otras cláusulas referentes a la salud y desarrollo de las actividades del Piloto (art 101-111 CCT, 2006)

En materia de Educación.

En lo que respecta a la educación en el artículo 23 inciso o), se puede observar que la empresa se obligaba a sostener estudios técnicos profesionales en centros nacionales o internacionales a 2 pilotos o a 2 de los hijos de estos. Y Aportará 300 días de salario mínimo todos los 1 de noviembre para sostener estudios de los hijos de pilotos fallecidos.

II. La crisis de la compañía Mexicana de Aviación (CMA).

Cualquier venta que el Estado haga, se especula como un negocio redituable por parte del sector privado, y cuando se decide desincorporar las acciones propiedad del Estado en el sector Aéreo no se pudo quedar detrás, Mexicana de Aviación se encontraba “valuada en 456 millones de dólares en el 2005 y Grupo Posadas la adquirió en 165 millones de dólares” (Vergara, 2011:37). Grupo Posadas compró una empresa completamente sana:

En los estados financieros del mes de marzo (de Mexicana de Aviación) no se observa riesgo alguno, está al corriente en sus adeudos de turbosina, en la Tarifa de Uso Aeroportuario (TAU) por los servicios que presta el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y con los servicios a la Navegación en el Espacio aéreo Mexicano (SENEAM) (Leyva, 2011:23).

En este sentido, la crisis de Mexicana inicia el 26 de julio, luego de que el consejo de Administración, presentará una serie de medidas en las que destacan: el recorte de 290 pilotos, reducir salarios y prestaciones más allá de un 41%, entre otras, (Ruiz, 2010:65) con el motivo de que la compañía enfrentaba serios problemas económicos.

La compañía Mexicana de Aviación, una de las aerolíneas emblemáticas a nivel internacional, el 2 de agosto del 2010, el consejo de Administración inicio el procedimiento de solicitud de concurso mercantil¹⁴, mismo que fue aprobado por

¹⁴ El concurso mercantil es una figura jurídica a la que pueden acceder las empresas que tengan vencidas más del 35% de sus obligaciones, o que no tengan activos para cubrir el 80% de sus obligaciones vencidas, para afrontar situaciones de crisis. Consta de dos etapas: Conciliación: se busca llegar a un

parte del Instituto Federal de Especialistas en Concursos Mercantiles el día 7 de septiembre y se dicta sentencia por Instituto Federal de Especialista en Concursos Mercantiles. Dentro de las razones mencionadas en el acta se pueden observar principalmente:

“a) COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACION ha venido cargando desde hace varios años un costo salarial desproporcionado, debido a que los salarios, sueldos y prestaciones y beneficios de pilotos y sobrecargos se encuentran por encima del mercado, volviéndose no solamente, sino que de no encontrarse una solución a esta posible carga salarial, la empresa resulta inviable” (Anexo V).

“e) Con motivo de la autorización que el Gobierno Federal otorgó para que ingresaran a los mercados nacionales cuatro nuevas empresas aéreas “de bajo costo”, el mercado de la aviación genero una guerra de precios en las tarifas que obligaron a todos los participantes a reducirlas para mantener la participación de sus mercados, afectando severamente a la empresa” (Anexo V).

Entre otras que figuran como, el alza de la turbosina; el golpe del brote de influenza AH1N1 en el 2009; crisis mundial en los años 2007-2008; la violencia generada en el país; el cierre de los mercados financieros para nuevos financiamientos para la empresa; así como los excesivos cargos financieros de las instituciones del país (Véase Anexo V).

Como se puede observar el Consejo de Administración, en primer lugar golpea a pilotos y sobrecargos como uno de sus principales amagues para la solicitud de concurso mercantil; en un segundo punto deja notar que en el sector existe un problema de competencia salvaje, “se sostiene con la degradación del trabajo de los pilotos, que implica salarios, prestaciones y capacitación hacia la baja, y disminución en el mantenimiento de los aviones”(Leyva Piña, 2011:22).

convenio entre la empresa y sus acreedores, el cual puede contemplar una reestructura administrativa y financiera, o la inyección de recursos por parte de los accionistas. Declaración de quiebra: se realiza en caso de no llegar a un acuerdo, por lo que se procede a vender los activos y a pagar con lo resultante a los acreedores. (El Economista, 2010)

El gremio sindical de la planta de pilotos, acordó el día 8 de agosto del 2010 un *régimen de aceptación* el cual consistía en el abandono al CCT y el apego a lo mencionado en la Ley Federal del Trabajo.

Grupo Posadas vende el 21 de Agosto del 2010, su parte correspondiente (95%) de participación accionaria a Tenedora K, este presentó un plan de reestructuración que modificaba los CCT de los sindicatos, que pretendía (González, 2013: 64):

- Con respecto al sindicato de Pilotos
 - Reducir la planta laboral
 - Eliminar cláusulas del contrato colectivo de trabajo
 - Trabajar 100 días con un sueldo de 20 mil pesos mensuales
 - Laborar con un CCT similar al de Click.
- Del lado de los Sobrecargos
 - Reducir la planta laboral
 - Eliminar cláusulas del contrato
 - Pago de hasta 10 mil pesos al mes por los próximos 100 días
 - Laborar con un CCT similar al de Click.

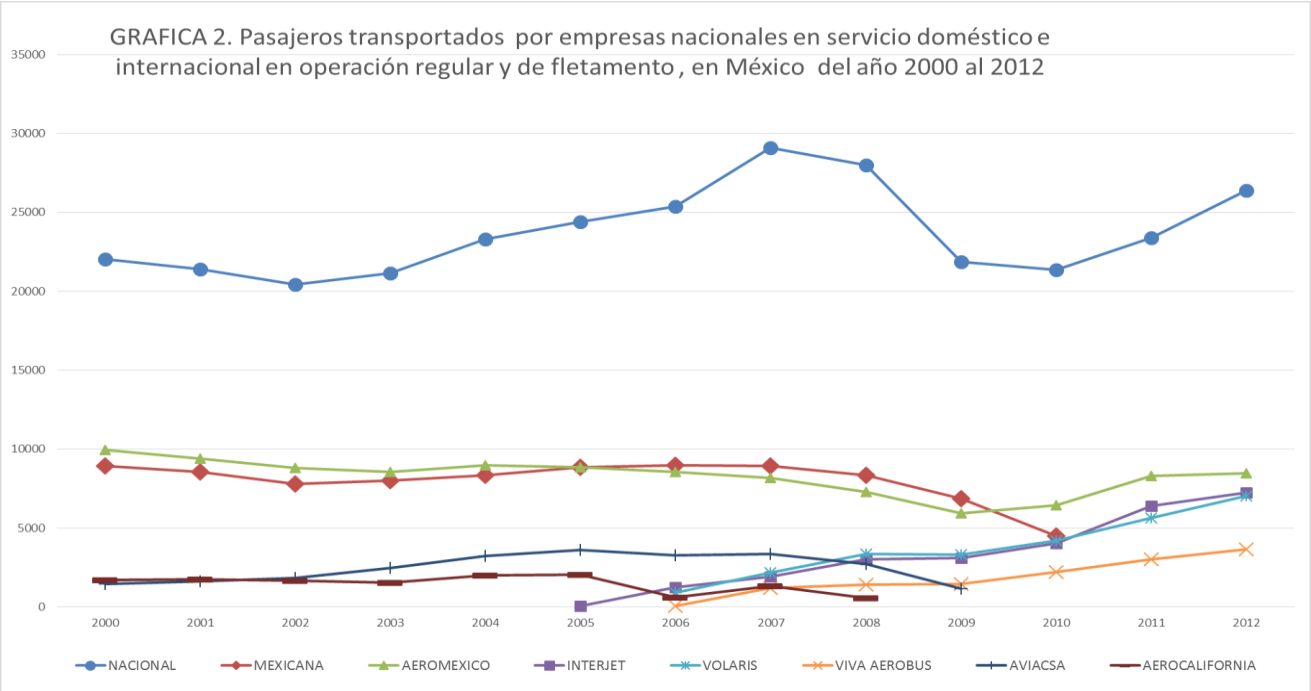
El 22 de noviembre del 2010 aparece el Grupo PC capital como el más viable para capitalizar a Mexicana de Aviación, ya que este grupo tenía, un acuerdo con los acreedores principales Bancomext y Banorte. Con ello se pretende despedir al 74% de los trabajadores, contratando solo a 1672 de los 6438 empleados de todas las áreas, de estos únicamente 280 correspondían al área de pilotos que trabajaban en Mexicana (Ruiz, 2010:80).

Desde otra perspectiva tomemos dos planteamientos, uno, que apunta hacia el tema de la participación de la empresas "*low cost*" en el mercado nacional; y otro, la cuestión de las finanzas de la empresa.

Un efecto a considerar, es que la información sobre los estados financieros de las empresas es de difícil acceso por varias razones, así que para ello nos apoyaremos en los números de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante la Subsecretaría de Transportes en el rubro de total de pasajeros transportados por empresas nacionales en servicio doméstico e internacional en operación regular y de fletamento, es ahí donde se podría observar la actuación de Mexicana de Aviación en contraste con sus competidoras.

El sector Aéreo Mexicano en promedio transportó a 23,710 personas por año, en un periodo del año 2000 al 2012 en servicio doméstico e internacional en operación regular y de fletamento, la cual, expresa algunas variaciones como se observa en la gráfica 2.

Con respecto a la media en los años 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 presentó efectos negativos de: -0.7, -0.10, -0.14, -0.11, -0.02 puntos porcentuales respectivamente; de la misma forma en los años 2009, 2010, 2011 presentó: -0.8, -0.10, -0.01 puntos porcentuales. En el caso contrario de los años 2005, 2006, 2007, 2008 y 2012 presentaron puntos en positivos 0.3, 0.7, 0.23, 0.18 y 0.11 respectivamente. (Anexo VI, Tabla VIII)



Fuente: elaboración propia con base en: La aviación mexicana en cifras, 1989-2012

Desde otra perspectiva, del año 2000 al 2002 el sector aéreo nacional, sufrió una caída de -7.3% pasando de 22,026 pasajeros transportados a 20,427 pasajeros, sin embargo hacia el 2004 presentó una alza de 14%. Respecto el 2004 hacia el 2007, año con mayor actividad del sector en el periodo hubo una alza de 24.9% pasando hacia el 2005 y 2006 por 4.8% y 4.0% respectivamente, pero del 2007 hacia el 2010 presentó un declive que mostró un 26.6% en negativo, se pasó de transportar a 29,096 del 2007 a 21,352 en 2010 personas (poco menos que el año 2001), posterior a ello del año 2010 hacia adelante mostró una alza de 9.5 y 12.9 puntos porcentuales respecto a los años siguientes (véase Anexo VI, Tabla VIII).

TABLA IX. PORCENTAJE (%) DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR EMPRESAS NACIONALES EN SERVICIO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN OPERACIÓN REGULAR Y DE FLETAMIENTO CON RESPECTO AL TOTAL NACIONAL											
EMPRESA/AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
MEXICANA DE AVIACIÓN	40,5	39,9	38,2	37,8	35,8	36,3	35,3	30,8	29,7	31,4	21,0
AEROMEXICO	45,2	43,9	43,1	40,5	38,5	36,3	33,7	28,1	25,9	27,1	30,1
INTERJET						0,2	4,9	6,7	10,8	14,2	18,8
VOLARIS							3,5	7,5	12,0	15,2	19,7
VIVA AEROBUS							0,3	4,2	5,0	6,6	10,4
AVIACSA	6,6	7,6	8,9	11,6	13,9	14,7	13,0	11,5	9,7	5,3	
AEROCALIFORNIA	7,7	8,1	8,2	7,2	8,6	8,4	2,4	4,6	2,0		
AREOLINEAS MESOAMERICANAS							0,8	3,0	3,1		
AVOLAR						0,1	1,7	3,3	1,8		
L.A. AZTECA		0,4	1,6	2,9	3,2	4,0	4,4	0,4			

Fuente: elaboración propia con base en: La aviación mexicana en cifras, 1989-2012

En la tabla IX podemos apreciar a diez empresas, en el periodo antes referido, claramente el objetivo es evidenciar la entrada de las empresas de bajo costo (ABC) y su dinámica en este periodo. Como se puede observar Mexicana, junto con Aeroméxico al inicio del periodo registran el 40.5% y 45,2% del mercado respectivamente, sin embargo, la tendencia de ambas es a la baja, con una

dinámica de Compañía Mexicana de Aviación de crecimiento como mínima del -0.33% y alcanzó su máximo en 0.06%, la mediana de crecimiento se encuentra en puntos negativos (-0.03%) sin embargo, durante estos años, en su mayoría, reflejo un decrecimiento, ya que aun cuando en el año 2009 mostro un 0.06% a la alza, ello no permite su recuperación como para llegar al mismo porcentaje del año 2000, esto se pudo deber al número de empresas que se integraron a partir del año 2005 (Tabla IX).

Mientras que en el inicio del periodo únicamente habían cuatro empresas, a mitad de la década se encuentran las diez compañías compitiendo en el sector, conjuntamente unas estaban en su conformación (el caso de Volaris e Interjet), otras esperaban un camino con mayor incertidumbre, el caso de Aviaca y L.A. Azteca que aunque su participación es mínima, en el 2006 alcanzaba su punto más alto.

Un año antes de suspender Mexicana de Aviación su actividades, son cinco empresas que se encuentran en actividad, presentando que Mexicana registra una actividad de 31.4% del mercado nacional, mientras que Volaris concentró 15.2%, Interjet 14.2% y Viva Aerobus 6.6% de la actividad nacional del sector; y parece ser, que su comportamiento llevan una tendencia ascendente, que para el año 2010 de las tres empresas mostraron un 26.1%, 29% y 53% respectivamente. Es decir, pasaron a incrementar el número de pasajeros que estas empresas transportaban en el 2009, posteriormente, hacia el año 2011 y 2012 también existe un crecimiento. Mientras que Mexicana para el 2010 tuvo un actividad del 21% del total nacional, cayo de transportar a 6861 pasajeros del año 2009 a 4487 en el siguiente año. (Anexo VI, Tabla VIII)

La entrada de estas empresas como Volaris, Interjet y Viva Aerobus, como podemos observar, parece ser que si afectaron a las empresas de Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico en las que se encuentran estos dos sindicatos, las tarifas caen y llevan una tendencia a dominar el mercado.

Con respecto a las finanzas.

Conozcamos ahora la complicación financiera provocada por el Consejo de Administración, en este apartado haremos útil la información disponible de fuentes secundarias y algunos documentos obtenidos vía infomex.

Como en toda empresa las finanzas juegan un papel importante, también para el proyecto de la compañía Mexicana de Aviación representó una carga, ya que al no tener un equilibrio viable entre los ingresos y los egresos de la compañía comprensiblemente se complica la situación. Ya que a opinión del dirigente del ASPA:

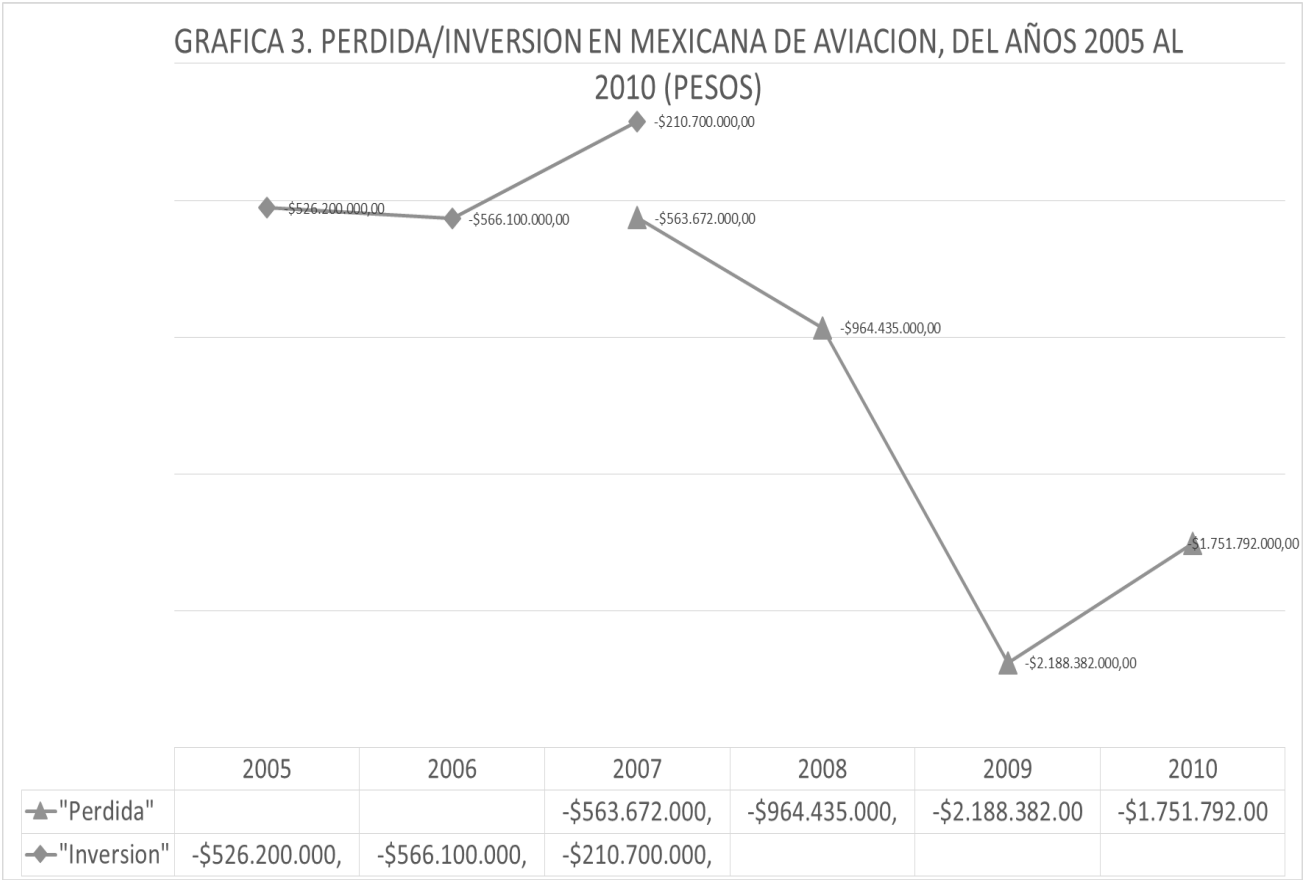
Aquí hubo una violación fundamental que emana del IPAB, porque te vendo una empresa, tú tienes que capitalizarla y no puedes usar sus bienes para capitalizarla. No se hizo así, aparentemente, y con los recursos internos de mexicana compraron acciones a la misma. Eso evidentemente es una operación ilícita (Vergara, 2013)

La venta de activos principales tales como la torre de Mexicana de Aviación, por debajo del valor catastral, al mismo tiempo de la venta realizar un contrato por la arrendamiento del inmueble; así como la venta de acciones de las empresas Aerovías del Caribe y Alas de América, entre otros representaron un golpe a los activos de Mexicana.

Los créditos obtenidos por parte del corporativo como el realizado con el grupo Financiero Banorte, por parte de una de sus filiales (Mexicana MRO), dejando como garantía de pago acciones de la misma empresa: Gamma Servicios de Negocios, Mexicana Click y de Aeropuertos y Terrenos. En la misma línea de créditos la existencia de un segundo crédito a través de Nacional Financiera en el 2009 por parte de Bancomext. Estos comprometían los ingresos de la compañía y su solvencia. De la misma forma, se puede mencionar el cese de pagos a aeropuertos como el AICM por el espacio aeroportuario, así como la suspensión de actividades bancarias en el extranjero. Estos más tarde figuraran como los principales acreedores de la compañía (Villamil, 2011:36-37). Aunado a ello, posterior a la suspensión de actividades de la firma, Profeco reconoció a 571

acreedores dueños de boletos y VTP (Viajes Todo Pagado) adquiridos anticipadamente. (véase anexo IV)

Por otro lado se observa una actividad (que parece importante resaltar) que implicó una cierta tendencia a reducir cantidades de capital de inversión, para la consolidación de la compañía, que repercutió también en las pérdidas reportadas por el Consejo de Administración como se observa en la siguiente gráfica (véase gráfica 3):



Fuente: elaboración propia con base en: Villamil y anexo IV)

Para el ejercicio del 2010, (año de la solicitud de concurso mercantil), Mexicana llegó a representar una fuerte carga de los pasivos de la empresa reportando, \$9´675,927, 000 en activos y en pasivos: \$15´075, 932,000. Lo cual se observa en la gráfica 4 (Véase gráfica 4).

El resultado fue el reconocimiento de 1383 acreedores de mexicana de Aviación y entre los principales son los créditos de Banorte y Bancomext, así como el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; aún cuando los sindicatos participaron en la gestión activa en la búsqueda de inversión para la empresa, resultando logros como que se otorgaran dos aplazamientos al concurso mercantil para la búsqueda de inversión, pero más tarde en un convenio firmado por estos el día 4 de junio del 2013 dan por terminada la relación laboral, para poder seguir con la búsqueda de nuevas opciones de inversión.



Fuente: elaboración propia en base a Anexo V.

Rutas y slots traspasadas en calidad de préstamo a Aeroméxico, Interjet y Volaris. Ocho denuncias ante la Procuraduría General de la República (PGR) para que el Ministerio Público Federal fincara responsabilidades a Gastón Azcárraga, debido a que trianguló recursos de la aerolínea hacia su consorcio hotelero (Grupo Posadas) e hizo simulaciones contables para apuntalar a las filiales Click y Link.

Sin embargo el día 4 de abril del 2014, el juzgado Décimo Primero de Distrito en Materia Civil, declaró la quiebra de Mexicana de Aviación, así como la separación

de la base de mantenimiento del concurso mercantil, con lo cual se da por concluido el proceso de Concurso Mercantil de la empresa (Sánchez , 2014).

Lo anterior se dio a conocer a través de cuatro notas informativas del citado juzgado que encabeza Edith Alarcón y que en lo respectivo a Mexicana de Aviación señala:

“Con fecha 4 de abril de los corrientes, este órgano jurisdiccional declara en estado de quiebra a la empresa Mexicana de Aviación. De igual forma se señala la misma situación para aerovías del Caribe SA de CV. Se establece que queda suspendida la capacidad de ejercicio de la aerolínea en quiebra, sobre los bienes y derechos que la integran”(Consejo de la Judicatura, 2014).

En lo que respecta al único favorecido la base de mantenimiento de Mexicana de Aviación, conocida como MRO que se informó:

"Se aprueba el convenio concursal suscrito por Mexicana MRO y los acreedores comunes entre ellos Banco Mercantil del Norte, Grupo Financiero Banorte y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México"(Consejo de la Judicatura,2014).

Reflexiones Finales.

A lo largo del documento, abordamos una serie de temas, de los cuales tenemos como punto de llegada la flexibilidad laboral. Como lo hemos observado, el Estado forma parte sustancial del desarrollo de las relaciones económicas, una de estas, domino de 1930, aproximadamente, hasta los años setenta, esta participación activa del Estado, ayudo a la gestación del desarrollo económico, pero también ayudo al desarrollo social de los países, esto se manifiesta a través de un Estado donde el principal ejercicio de su actividad, es el empleo, como factor primordial para la activación de la económica, generando agrupaciones solidas ya sea empresariales o de trabajadores, apuntalando y dirigiendo el crecimiento industrial de la sociedad.

En una segunda instancia, observamos la decadencia o crisis de aquel primer paradigma, del que se suscitó la entrada de un segundo modelo, por lo cual, la transformación del Estado se inicia, enarbolando consigo la teoría clásica de economía, motivo por el que el Estado marca una línea de participación y se enlista hacia una actividad menos participativa y más regulatoria, un Estado mínimo.

Con esto, aquellas agrupaciones gestadas al inicio de industrialización del país (1940) hasta los años en la que esta transformación del Estado inicia, van tomando una participación diferente, en la que unas se tornan con mayor posicionamiento en la toma de decisiones, no solo a nivel nacional si no también internacional, esto correspondería al sector inversionista; mientras que para otras, el camino de incertidumbre les espera que recaería a la esfera laboral. Ahora, aquel binomio corporativo Estado-sindicatos cambia, por la alianza Estado-accionista.

En este riesgo o incertidumbre planteada en los capítulos anteriores, se encuentra inmersa en las acciones que formulan una columna vertebral, por la cual el Estado mínimo se hace presente. En esta columna, se encuentran como raíz de la transformación en la ecuación Estado-sociedad-economía por economía-Estado-sociedad marcado por las políticas de desregular y privatizar los sectores de la

economía, que con el contexto de la globalización ayudó a la implantación de los valores de la libertad, la competencia y la eficiencia de los sectores productivos.

Implementar estas políticas, significa un proceso de cambios en las relaciones laborales, aquellas agrupaciones de trabajadores se desplazan a un segundo término, en la que la balanza se inclina a favor del papel del accionista, y a la actividad del trabajador se observa como una mercancía adicionada que tiene costos en la producción del producto o servicio. Peor aún, cuando la actividad del trabajador es organizada bajo los referentes anteriores al modelo neoliberal, se observaron como una traba al libre mercado de trabajo.

Entonces lo construido en décadas anteriores al modelo actual, se deslegitima por causas y leyes del mercado, y en la medida en la que estas leyes se expanden, se contrae mayormente la concentración de capital, en un cierto grupo de personas, mientras que el restante de la población se encuentra en la incertidumbre o el riesgo. Y aquellas asociaciones sindicales de trabajadores que riñen por su sobrevivencia en esta nueva dinámica de libre mercado, son vistas como malas, como monopolios que ejercen un control en la dinámica del libre mercado de trabajo, y por ello una traba al mismo.

La transformación del Estado en México se materializó en una receta planteada por las organizaciones financieras internacionales, marcando el acomodo de los hombres de negocios en las instituciones públicas. En México la privatización y desregulación fungieron como la fórmula para sanear al mal manejo de las finanzas públicas, que impedía enfrentar la crisis internacional que el modelo keynesiano avecinaba.

Esto, como se menciona, cambió el binomio corporativo entre Estado-trabajador, por un nuevo binomio a favor del sector inversionista, favoreciéndose por la dinámica de saneamiento de empresas por parte del Estado, y posteriormente, con la desincorporación de esos activos, ya sanos, vía venta total o parcial, provocando un indiscreto posicionamiento a favor del libre mercado.

A favor de las leyes de libre mercado, de la eficiencia y la competencia se generaron pactos entre los sindicatos oficialistas, cúpulas empresariales y Estado, con ciertos ejes y puntos de flexibilidad laboral. Con esto se gestó un ambiente a favor de la desregulación laboral, manifestado por la insistente iniciativa de reforma a la Ley Federal del Trabajo, sin embargo, estas atraviesan una mínima resistencia por algunos grupos, de la que se logran dos décadas de aplazamiento, no obstante, el objetivo de reformar el marco jurídico posrevolucionario laboral se logra en el 2013.

Con este resultado, para estas agrupaciones sindicales no hay referentes, más que lo marcado por la flexibilidad laboral, proceso por el cual, una a una se ven mermadas sus conquistas acumuladas desde décadas atrás, a causa de la implementación del concepto de la eficiencia de los recursos, del que lleva consigo: restar pagos destinados a las garantías sociales, la movilidad por parte del empleador al empleado; y que arrastra elementos, como el salario, la seguridad de salud y social, etc.

Esto se manifiesta a través de la alteración del marco jurídico, que podría verse, en un sentido muy general, en la última reforma de la Ley Federal del Trabajo del año 2013. O también con la suspensión, el aplazamiento o definitivamente la derogación de artículos, de los restantes Contratos Colectivos de Trabajo que regulaban las relaciones laborales, o asimismo, mediante la firma de convenios en la que se insertan cláusulas de trabajo mutuo o bilateral de los trabajadores con los directivos de las empresas

Para finalizar en este documento se expresa, como el proceso de minimizar el Estado bajo las políticas de privatización y desregulación han causado un efecto en la política laboral, este resultado consiste en flexibilizar el empleo con una dirección hacia la precarización laboral, disminuyendo las ahora ya conocidas como *barreras* legislativas y/o de actores sociales para facilitar aspectos específicos como lo es la contratación y el despido, los salarios y pagos dirigidos hacia la salud social, fondo para la vivienda etc.

Como ya mucho se ha dicho del tema, privatizar y desregular, son procesos que funcionan como catalizadores para la producción y concentración de capital en el país, acciones en las que el Estado participa convencido de que es el camino para apuntalar el crecimiento económico, actuando como promotor principal de estas acciones liberadoras apoyado de forma legislativa y financiera.

De esta forma, adecuar la legislación a nivel nacional y trasladarla al nivel de las empresas generando una adecuación en los contratos o contratos colectivos de trabajo, llega a aterrizar al ámbito del empleo, aspecto muy evidente, por medio del cual, se llega directamente a una gran mayoría de la población, como lo es la clase trabajadora, y dirigiendo este ámbito hacia nuevos rumbos; es así que la flexibilidad laboral juega un papel de eje transversal en las acciones en defensa del trabajo a nivel de colectividad, y emergen nuevos obstáculos y nuevos desafíos para este.

Con esto, las riendas de la economía quedan en las manos del mercado enarbolando valores como la libertad económica y competencia y ante la competencia, el mercado castiga o premia la eficiencia, pero la aplicación de este término eficiencia llevó a una nueva fluctuación entre el empleador y el empleado, como ya lo dijimos la flexibilidad marcó claramente la esfera de negociación para cada agrupación sindical, que marcara su permanencia dentro de la negociación, no solo al interior de la empresa si no al exterior de la misma.

En esta línea, aterrizar lo antes expuesto en el sector aéreo, que desde su incipiente desarrollo del sector se encuentra vinculado con Mexicana de Aviación a inicios del siglo; empresa que se consolida muy paralelamente al sector motivo por el cual llega a concentrar gran parte de la actividad aérea en México. Aunado a ello se gesta una importante asociación que regía las relaciones laborales en la empresa. Con la transformación del Estado, también aquí, en este sector, se presenta la dinámica de privatización y estatización, se presenta la desregulación y debido a esto, la planta de pilotos atraviesa un proceso de flexibilidad laboral.

El impacto en torno al proceso de flexibilidad en el sector, se traduce, a nivel nacional, ya que las empresas nacionales en el sector aéreo, emplean en

promedio a 22780 personas [del año 2000 al 2012] de ese promedio Mexicana y Aeroméxico empleaba hasta el 2010 al 56,3% (28.3% y 28% respectivamente), siendo que los pilotos representaban un 13.5% a nivel nacional y el 63% de estos formaban parte del ASPA.

Como ya lo hemos comentado en Mexicana de Aviación y sus filiales, la titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo es con los sindicatos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA), la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA) y en menor participación el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación y Similares (SNTTAS) aunque este lo conforman en su mayoría trabajadores mecánicos, técnicos y administrativos y un porcentaje mínimo de pilotos y sobrecargos.

Mexicana de Aviación empleó en promedio al 28% de los trabajadores en la rama de la aviación nacional, que se generaban por empresas nacionales del año 2000 al 2010, 13% de los empleados en Mexicana son pilotos, mismos que son integrantes del ASPA.

Para nuestro caso, no hay que olvidar que los sindicatos de Mexicana de Aviación, por su contexto de origen se encontraban más identificados con las tradiciones del Estado interventor de las décadas de los cuarentas hasta los setentas. Por ello, la experiencia expuesta, demuestra tener una actuación estratégica de flexibilidad con bilateralidad, caracterizada con un menor énfasis del corporativismo y con expresiones menos autoritarias, que genera una cierta concertación con las empresas para aumentar la productividad y a la vez, continuar vinculados al Estado en las decisiones a nivel de las grandes políticas económicas. Sin embargo, atraviesa el proceso de flexibilización hacia la precarización del empleo como el ejemplo que nos menciona De la Garza, el caso de los trabajadores telefonistas, con comisiones mixtas, con grupos de análisis, y con convenios de productividad en base en bonificaciones, al rebasar ciertas metas.

En este sentido se revisaron documentos oficiales de una década, en los cuales el sindicato y Mexicana de Aviación negocian las acciones que con décadas atrás una a una el ASPA había conquistado y a partir de ello, se observa como el

sindicato intenta colocar un alto al proceso de flexibilización, mismo que desprende de estos documentos una línea en la cual elementos o prestaciones del CCT se van cediendo o flexibilizando.

Esto corresponde con el objetivo planteado al inicio de la investigación, ya que, la flexibilidad laboral se muestra como un resultado de las políticas de liberación económica, y un apartado seguido es liberalizar el sector empleo, como política laboral, tal como ocurre en el caso de Mexicana de Aviación.

El caso de Mexicana de Aviación ilustra muy bien como este proceso se materializa, ya que como lo hemos explicado en los capítulos anteriores, Mexicana de Aviación al ser la primera en emprender un camino sobre la aviación comercial en el país, paso por un Estado Interventor en el cual ayuda consolidarse como una de las empresas punta de lanza a nivel internacional. Al mismo tiempo de que su impulso al empleo es evidente e ilustra cómo se gestan sociedades que mantenían como objetivo: la defensa de las actividades relaciones laborales , especialmente en la empresa, tal es el caso de las asociaciones sindicales de pilotos y sobrecargos ligadas a Mexicana de aviación.

Mexicana de Aviación se privatiza sin que el sector se desregule, pasando directamente del control Estatal a la iniciativa privada en 1988, más tarde, se desregula parcialmente sin privatizar ya que es hasta 1995 que se emite la Ley de Aviación Civil en la que formalmente se anuncia esta desregulación; al mismo tiempo en ese mismo año, el Estado le inyecta capital en la absorción de las deudas de las empresas que posteriormente se vuelven acciones de las mismas para su funcionamiento y, posteriormente en 2005 se desregula y se privatiza a afecto posterior de vender esas acciones y se rompe cualquier vínculo del Estado con las empresas, estas se enfilan en una guía con normas de libre mercado del sector.

Pero también dibuja como los remanentes de esta transformación hacia un Estado mínimo, luchan por sobrevivir, ante la presión que estos planteamientos generan. Es decir, esta empresa que en su periodo de vida llego a concentrar hasta un cincuenta por ciento del mercado aéreo comercial, que paso por ser estatizada,

privatizada en varias ocasiones. Finalmente, el sector se desregula y como ultima secuela quedan: la organización sindical de la planta laboral.

Estos que eran los últimos reductos de una sociedad organizada bajo el Estado Interventor, son transformados por un Estado Neoliberal, bajo este ritmo se encontraron nuevas reglas legales, sociales y económicas que fijaban su ruta, esta ruta en particular afirmaría su búsqueda pro consolidar el mercado de trabajo, a través de precarizar su actividad laboral.

La revisión del CCT del ASPA de Mexicana de Aviación se puede confirmar que se cumple con la hipótesis principal de esta investigación, ya que se atraviesa por el proceso de flexibilidad laboral en el gremio sindical de los pilotos de Mexicana de Aviación y que esta fue el resultado de dos operaciones: la primera: la dirección propuesta de las políticas de privatizar y desregular del sector, sentó nuevas reglas entorno a la aviación comercial marcado por que lo implicó la entrada de las empresas de bajo costo quienes ejercieron presión mediante las tarifas bajas y salarios bajos, que condujo a los pilotos de Mexicana de Aviación a un proceso de flexibilidad laboral. La segunda: una operación fallida del proceso de transacción de la privatización de la empresa a un particular con el aspecto peculiar del favoritismo pro-político-empresarial o neo corporativismo que como consecuencia inmediata resulto en un mal manejo de la misma, y el pronto crac de la que fuera Mexicana de Aviación.

La flexibilidad laboral en nuestro caso, se da de forma bilateral, es decir, existe una conjunción en el trabajo entre el ASPA y la Administración de Mexicana para acceder a prestaciones e ir congelando, aplazando o eliminando prestaciones. Aunque existía una inversión mixta al inicio del periodo (2000-2005), en esta también se percibió una flexibilización, que al momento de la privatización total de la compañía en el año 2005, se muestra un marco normativo y social heredado por la inversión mixta, que impedía la ruptura total de las relaciones laborales de Mexicana con el gremio sindical, marcado por lo estipulado en el CCT entre estos, es a partir de ello, que el CCT juega una papel predominante y por medio de los artículos del contrato se da la flexibilización, la cual se observa en una flexibilidad

salarial, flexibilidad numérica y en menor énfasis una flexibilidad funcional, entre otras.

Mencionamos que es bilateral debido a que existió una comisión mixta que se forma para la posible apertura de una nueva aerolínea en el año 2002, misma que emite resultados en mayo del 2003, que desprende en operaciones poco favorables para el gremio sindical. Además de que se firmaron convenios intermedios entre los periodos de revisión salarial o entre la revisión integral del CCT, como en el año 2001, 2003 y 2010 que en sus justificaciones aparecen las finanzas de la empresa y la protección del empleo.

Existió flexibilidad salarial debido a que se redujeron salarios a cierta cantidad de pilotos, el caso del año 2001, además de suspensión de aumentos salariales (años 2001, 2003), se congelaron estos aumentos salariales bajo cláusulas del CCT hasta el 2010 (año 2007), se intentó bajar hasta un 70% de los ingresos de los trabajadores, para transformar el CCT y recurrir a una inversión más flexible durante el concurso mercantil. Al final, se vio completamente aniquilada cuando el ASPA, por la declaratoria de quiebra por parte del Instituto Federal de Especialista en Concursos Mercantiles, dio por culminada su relación laboral con Mexicana de Aviación.

Por otro lado en comparación con la inversión mixta (Estado e iniciativa privada), se observó un desaliento en el año 2005, en los aumentos salariales gestionados por el ASPA, al ser privatizada completamente, ya que después del año 2005, se observa una notoria caída de hasta tres puntos porcentuales en los tabuladores de sueldos de este gremio sindical, de la misma forma en el 2010, bajo el paréntesis de régimen de acepción también se afectaron sus salarios.

Prestaciones como los bonos de productividad, el concepto de despensa básica, de la misma forma se vieron congelados después del 2005, entre otras prestaciones, como el pago por tiempos extras, pago por actividades especializadas del gremio, algunas otras más como la del artículo 72 del CCT.

Flexibilidad numérica y funcional, en cuanto a lo numérico, se puede notar con la separación de pilotos del gremio, en una primera parte se puede observar la reducción de los 71 pilotos del año 2001, y en segundo lugar en el año 2003 en el convenio intermedio en el que la comisión mixta emite un resultado poco favorable con la separación de 64 pilotos, y más en general, observamos en la tabla IV, como el número de miembros integrantes del ASPA que se observa una fluctuación que al final del 2012 con respecto al 2001 resultaron un pérdida del 26% de sus integrantes, y que en el concurso mercantil, se intentaba solo contratar a un 26% de la planta de pilotos de Mexicana de Aviación.

En lo funcional, se puede observar, por ejemplo la modernización del año 2000 de la planta de aviones de Mexicana, con los cuales esos pilotos pasaran a ser de los nuevos equipos y son transferidos, bajo una dinámica escalonaría diferente, que también sucede en el año 2003, al democionar un numero de capitanes a copilotos y realizase un reajuste en sus salarios. Por otro lado la comisión mixta, también arroja resultados que llevan la característica de flexibilidad funcional, ya que son los pilotos de mexicana llamados para actividades de vuelos de chartera que se rigen bajo una dinámica especial.

Sumado a esto, en el marco del concurso mercantil, observamos por un posicionamiento por parte del consejo de Administración de la empresa, por reducir hasta en un cuarenta por ciento, todas sus prestaciones, pasaron por un *régimen de acepción* del cual consistía en el abandono total del CCT. Por otro lado, los nuevos inversionistas insistían en realizar un recorte abrumante del CCT, así como un corte en el número de trabajadores, además de un recorte radical a los salarios de los integrantes de este gremio.

A partir del paso de la lupa de forma detallada de los CCT que se describe en capítulos anteriores, pero, ampliando la lupa y observado la actuación del ASPA, se ve como del año 2000 al año 2010 pasa por este mecanismo de flexibilización, que al final se concede la culminación de la relación laboral de estos actores, en la puja por seguir manteniendo su fuente laboral, aun cuando ellos fueron

promotores principales en la búsqueda de inversionistas, para la recuperación de su crisis económica.

Terminaron con una parte mayoritaria del ASPA, que se encontraba activa entre el sindicato y Mexicana, sin embargo habría que seguir su análisis, porque la otra aún se encuentra activa y se encuentra en la empresa Aeroméxico y algunas de sus filiales, lo que se puede observar es que a nivel general se mermó su actividad sindical, pero que bajo el ritmo actual, podría apuntar a su total eliminación, o apuntar a flexibilizarse a tal grado, que se sumerja en los resultados del caso de los trabajadores de Telmex o recordemos el caso de los trabajadores del SME, o algunos otros actores de la misma categoría.

Para finalizar, este es un caso específico actual de la situación de algunos grupos defensores del trabajo, como se le conocía antes o como ahora define la OIT como decente. Un caso que contradice las preceptos de las instituciones globales, al contrastarse con la realidad, que al parecer es terminar por completo la organización de los trabajadores, gestada en los años cuarenta y que actualmente se observa como una barrera de actores sociales que no permiten el flujo de libre mercado.

Esto podría apuntar a favorecer un poder económico, que rebasa las líneas del Estado, que transforma y que se legitima bajo el discurso de la calidad y productividad al menor costo, que se forman una serie de acciones para alimentar ese discurso, ya que en el caso de Mexicana de Aviación, se premió como Empresa Socialmente Responsable, mientras se flexibilizaba la planta laboral. Un punto más para alimentar esto, es la promesa por ejemplo que se realiza en el discurso de generar más y mejores empleos, pues parece ser que ni son mejores ni son más empleos, en este caso habría que revisar la relación laboral que se mantiene con el resto de las empresas que ahora dominan el sector aéreo comercial en México.

Por último el caso que se acaba de presentar permite afirmar que un parte de esta agrupación sindical, se puede observar en dos vertientes:

Por un lado, dejó de funcionar como mecanismo de colectividad, de reunión de los trabajadores, con objetivo de defender su actividad laboral, y se muestra blando. Y se muestra blando, en el sentido de que al parecer no hay otra ruta que seguir más que la marcada por el proceso de flexibilidad, del que resultará el trabajo precario, y el trabajador desorganizado; además parece que la representatividad se ha observado diluida y fetichizada. En el caso de la ASPA de Mexicana de Aviación, que se caracterizaba de manera muy rígida con el elemento identitario de su actividad profesional, el ser piloto, y de ser muy allegado a los ideales pro empresariales, parece que ni esto pudo salvar a estos trabajadores, la flexibilidad pudo y devoró una parte importante de la asociación.

Por otro lado, es más que evidente que se observa el sindicato como una barrera social para el sector privado, como un monopolio que ejerce presión para los flujos del libre mercado laboral, debido a que estorba para la acumulación de capital; por ello lo que existía antes de los años ochenta y sobrevive actualmente en cuestión laboral, se lleva a la flexibilidad o se elimina del todo, y los nuevos elementos que emergen se enrután sobre las nuevas reglas individualizadas, liberalizadoras, resultando el trabajo precario y además del sindicato blanco.

En este sentido al observarse al sindicato como monopolio ilegítimo de la fuerza de trabajo, se favorecen actores financieros, productivos, económicos al liberalizar los mercados, al mismo tiempo que se afectan las relaciones laborales, en dirección a la incertidumbre, la informalidad o el riesgo, la precarización del empleo a cambio de ser más productivo. En el caso es Mexicana de Aviación ya que el capital se vio favorecido en el año 2005 al traspasar las acciones de la compañía a un privilegiado actor, que especula con las finanzas y da como resultado el crac de la empresa, pero también el crac de una porción de trabajadores. Se favorece el capital financiero, al únicamente rescatar la llamada base de mantenimiento, ya que se eliminaron en un porcentaje mayoritario las barreras del flujo de libre mercado en el sector aéreo (los sindicatos), realizando la maniobra de que sus pasivos con los acreedores de la filial MRO son convertidos

en capital de inversión y se quedan para exprimir y seguir funcionando para las demás empresas del sector.

Como se había comentado antes, el Estado es promotor principal de este tipo de acciones, ya sea por factores internos o externos, ya que sin duda la última Reforma a la Ley Federal del Trabajo en el año 2012 obedece a la consolidación del proceso de flexibilización laboral, con ruta a la incertidumbre.

La flexibilidad laboral es resultado de las políticas de privatización y desregulación de áreas económicas específicas, cuyas consecuencias han llegado a afectar a gran parte de la población mexicana y me atrevo a afirmar que a nivel mundial. Estas políticas implementadas en México desde los años ochenta, con dirección a liberalizar mercados, liberalizar el mundo del trabajo y como consecuencia de esto la precarización del mismo, un ejemplo palpable lo tuvimos con la compañía Mexicana de Aviación.

Fuentes y Bibliografía

- ACTRAV, o. d. (2011). *Simposio "Regulaciones y políticas para combatir el trabajo precario"*. Suiza : Organización Internacional del Trabajo .
- Alonso Nuez, M. J., & Rosell Martínez, J. (Enero-Marzo de 2011). *Desregulación y política de competencia . Trimestre Económico, vol. LXXVIII (1)(309), 87-114.*
- Alvarado, S. (2008). *Apuntes para el análisis del Estado*. México : UNAM, Porrúa.
- Álvarez, M. d. (2010). *Propuesta de implementación de lean manufacturing en el Departamento de Embarques y taller 21 de Compañía de Mexicana de Aviación*. México, D.F.: IPN,UPIICSA.
- Andrade, S. (2008). *Guía Rápida del usuario para el área de servicio a clientes y reservaciones de Mexicana de Aviación*. Morelia, Michoacán: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Bauman , Z. (2001). *La Globalización. Consecuencias humanas*. México : Fondo de Cultura Económica.
- Bauman , Z. (2001). *La sociedad individualizada* . Madrid : Cátedra .
- Bauzas, A., & De la Garza Toledo , E. (1998). *Flexibilidad del trabajo y contratación colectiva*. México: Instituto de Investigaciones Económicas/Siglo XXI.
- Beck, U. (2000). *Un nuevo mundo feliz. La precariedad del trabajo en la era de la globalización*. Barcelona : Paidós .
- Belmont , E. (2011). La iniciativa de Reforma Laboral y las debilidades institucionales del país: el Acceso a la justicia laboral a prueba. En L. Méndez , *Modernidad productiva y sindicatos en México: 1983-2010* (págs. 243-255). México : UAM-A; Ediciones EON.

- Bensunsán , G. (1998). Los determinantes institucionales de la flexibilidad laboral en México . En F. Zapata, *¿Flexibles y Productivos?. Estudios sobre flexibilidad laboral en México*. (págs. 38-67). México : El Colegio de México .
- Bravo, E. (mayo-agosto de 2009). *Tendencia en el mercado de trabajo a partir de la globalización*. (U. d. Andes, Ed.) *FERMENTUM. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, págs. 215-234.
- Castells, M. (2004). *La era de la información* (Vol. 1). México : Siglo XXI.
- Cockcroft, J. (2001). *La esperanza de México* . México: Siglo XXI.
- COFEMER. (09 de Junio del 2014). Obtenido de <http://www.cofemer.gob.mx/contenido.aspx?contenido=86>
- Crespo, J. A. (2006). *Para entender el Estado* . México : Nostra Ediciones.
- De la Garza, E. (04 de 09 de 2013). *El sindicalismo mexicano; frente a la transición política*. Obtenido de http://docencia.izt.uam.mx/egt/publicaciones/sindicalismo_mexicano.pdf
- De la Garza, E. (2006). *Reestructuración productiva, empresas y trabajadores en México*. México: FCE, UAM.
- De la Garza, E. (2002). La flexibilidad del trabajo en América Latina. En E. De la Garza Toledo, *Tratado Latinoamericano de sociología del trabajo* (págs. 148-178). México: Fondo de Cultura Económica; UAM.
- De la Garza, E. (2001). *La formación socioeconómica Neoliberal*. México: Plaza y Valdés; UAM Iztapalapa.
- De la Garza , E. (1998). *Modelos de industrialización en México*. México : UAM-Iztapalapa.
- Delgado, G. M. (2003). *México: estructura política, económica y social*. México : Pearson.
- De la O. Martínez, M. E. (Enero-Julio de 2000). Flexibilidad, Trabajo y Mujeres. (C. d. Sonora, Ed.) *Región y sociedad* (núm. 19), pág. 83-134.

DOF. (03 de febrero de 1983). Decreto de reforma del artículo 16, 21, 25, 26, 27, 28, 73, 115.

El Colegio de Pilotos . (2012). *El colegio de Pilotos Aviadores de México* .
Obtenido de <http://www.colegiodepilotos.org/>

Faux, J. (2008). *La guerra global de clases. Cómo nos robaron el futuro las élites de Estados Unidos, Canadá y México y qué hacer para recuperarlo*. (P. C. Gómez, Trad.) México : Universidad Autónoma de la Ciudad de México .

Garavito , R. (2011). El proyecto Abascal. En L. Méndez , *Modernidad productiva y sindicatos en México: 1983-2010* (págs. 220-232). México : UAM-A; Ediciones EON.

George, S. (2009). *El pensamiento secuestrado. Como la derecha laica y la religiosa se han apoderado de Estados Unidos*: Pensamiento Crítico.

Gómez Granillo, M. (1980). *Breve Historia de las doctrinas económicas*. México : Esfinge.

González, C. (2013). *Concursos Mercantiles: caso Mexicana de Aviación*. Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.

Guillén, H. (2000). *Contrarrevolución Neoliberal en México*. México: Ediciones Era.

Gutiérrez, I. A. (2012). *Ventaja competitiva de México en la Industria Aeronáutica Espacial*. México D.F. : Tesis que para obtener el grado de maestría en ciencias económicas. IPN .

Hernández, M. (28 de Agosto de 2013). *Una Historia de mucha turbulencia. El Universal*. Obtenido de <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/81649.html>

Huerta, M. G. (2005). *El neoliberalismo y la configuración del Estado subsidiario. Política y Cultura*, 121-150. México. UAM-X

Keynes , J. (1971). *Breve tratado sobre la reforma monetaria*. México: FCE.

- Keynes , J. (1943). *Teoría general de la ocupación, el interés, y el dinero*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Leyva , M. (2000). *Transportes Aéreos Ejecutivos, S.A. (TAESA): una expresión de un sistema político indeseable*. *El cotidiano*, vol. 16, núm. 101, mayo-junio, 2000, pp. 65-73.
- Leyva Piña, M. (2011). *La irresponsabilidad empresarial en Compañía Mexicana de Aviación*. *El Cotidiano* , núm. 166, marzo-abril, 2011, pp. 19-31. UAM-A
- Leyva, M. A., & Rodríguez, J. (2002). *Democracia y Legitimidad en los sindicatos de la aviación*. México: Plaza y Valdés; UAM.
- Llorente Moreno, D. K. (2010). *Propuesta de la Reestructuración del Proceso de Waivers and favor en la dirección de ventas de Mexicana de Aviación*. México : IPN,UPIICSA.
- Lóyzaga, O. (2011). La Reforma Laboral de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. En L. Méndez, *Modernidad productiva y sindicatos en México 1983-2010* (págs. 233-242). México: UAM-A; Ediciones EON.
- Lóyzaga de la Cueva , O. (1997). *La flexibilización de los derechos laborales en la recomposición del capitalismo* . México : UAM -Azcapotzalco .
- Maquieira, V. (2006). *Mujeres, Globalización y Derechos Humanos* . Madrid : Cátedra; Instituto de la mujer.
- Marcilla, G. (2005). *Desregulación Estado social y proceso de globalización*. DOXA, cuadernos de filosofía del Derecho, No. 28, 239-263.
- Méndez, L. H., & Othón, J. (2011). En busca de una nueva legislación Laboral. En L. Méndez, *Modernidad Productiva y sindicatos en México 1983-2010* (págs. 189-208). México: UAM-A; Ediciones EON.
- Méndez , L. H., & Quiroz , J. O. (2011). *Respuesta Obrera: los sindicatos frente a la reestructuración productiva*. En L. H. Méndez y Berrueta, *Modernidad*

- productiva y sindicatos en México: 1983-2010* (págs. 123-149). México : UAM; Ediciones EON.
- Mendoza, A. (2001). *De la Nacionalización a la Privatización de la banca comercial en México: reestructuración de los grupos de capital financiero, 1982-1992*. México : Tesis que para obtener el grado de licenciatura en Economía, UNAM .
- Moctezuma, P. (Julio de 2013). *Las privatizaciones, todo un fracaso*. *Contralínea* No. 344. Obtenido de: <http://contralinea.info/archivo-revista/index.php/2013/07/28/las-privatizaciones-todo-fracaso/>
- Ozaki, M. (2000). *Negociar la flexibilidad, función de los interlocutores sociales y del Estado*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- Peñate Guerra, M. I. (s.f.). La privatización sus formas y su proceso. *Revista Realidad*, pág. 25-42. Obtenido de *Revista Realidad* : <http://www.uca.edu.sv/revistarealidad/archivo/4e133dab53adflaprivatizacion.pdf>;
- Pérez , G. (2011). Productividad y Reforma a la Ley Federal del Trabajo. En L. Méndez , *Modernidad y Productividad y sindicatos en México 1983-2010*. (págs. 208-216). México: UAM-A; Ediciones EON .
- Robledo Aguilar, A. D. (2009). *La motivación y desempeño del personal del departamento de planeación y control de producción de Mexicana de Aviación*. México: IPN. ESCyA.
- Roll, E. (1980). *Historia de las doctrinas económicas* . México: Fondo de Cultura Económica.
- Ruiz, M. (2010). *Cronología del Caso Mexicana de Aviación. Análisis Plural*, segundo semestre de 2010. Tlaquepaque, Jalisco: ITESO. págs. 63-80.
- Sacristán Roll, E. (09 de 08 de 2006). *Las privatizaciones en México*. *Economía UNAM*, 3(9), 54-64.

- Suárez Farías , F. (1989). *Políticas gubernamentales de privatización y desregulación* . *Argumentos No. 8*, págs. 21-30.
- Trejo , R. (2012). *Despojo capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México: Ítaca.
- Valdés, V., & Ramírez , J. C. (2011). *Una evaluación sobre la desregulación del mercado de aerolíneas en México*. *Economía Mexicana*. Nueva *Época*, XX(1), 5-35.
- Vergara, R. (14 de Junio de 2014). Mexicana de aviación: la justicia laboral, diferida. *Proceso*(1963). Obtenido de <http://www.proceso.com.mx/?p=367123>
- Villamil , J. (25 de 12 de 2011). Ingeniería para la quiebra. *Proceso*(1834), 35-37.
- Webber, M. (1969). *Economía y Sociedad. Un esbozo de sociología comprensiva*. México: FCE.

Anexos.

Anexo I

Solicitud de información vía INFOMEX, al Instituto de Protección al Ahorro Bancario (IPAB), con fecha de 10 de Enero del 2014.

Fecha de repuesta el 28 de Enero del 2014

Asunto:

“Solicito información acerca de la cantidad por la cual fue adquirida Mexicana de Aviación en 1994 y 1995. Así como la licitación del grupo Posadas para adquirir Mexicana de Aviación en el año 2005”



INSTITUTO
PARA LA
PROTECCIÓN
AL AHORRO
BANCARIO

Dirección General de Comunicación Social
Unidad de Enlace

Oficio: IPAB/DGCS/UE/010/2014

México D.F., 28 de enero 2014.

Se hace referencia a su solicitud de información 0674700000814 recibida por la Unidad de Enlace del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB) con fecha 10 de enero de 2014, a través de la cual requiere:

“solicito información acerca de la cantidad con la cual fue adquirida mexicana de aviación en 1994 y 1995. Así como la licitación de grupo posadas para adquirir mexicana de aviación en el año 2005”

Sobre el particular, con fundamento en el artículo 43, primer párrafo, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental (LFTAIPG), la solicitud de referencia fue turnada a la unidad administrativa responsable.

Al respecto, la Dirección General de Enajenación de Activos y Supervisión de Fideicomisos mediante el oficio IPAB/SAPAB/DGEASF/005/2014 de fecha 15 de enero de 2014, emitió su respuesta en los términos siguientes:

“1.- Durante las décadas de 1980 y 1990, diversas instituciones de banca múltiple otorgaron créditos a las aerolíneas denominadas Aerovías de México, S.A. de C.V. (Aeroméxico) y Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. (Mexicana).

En los primeros meses de 1995, los bancos acreedores de Aeroméxico y Mexicana solicitaron permiso a la Comisión Federal de Competencia (CFC) para constituir una empresa cuya finalidad sería la de ser tenedora de acciones de ambas compañías; es decir, un vehículo financiero de carácter temporal, que permitiera a las instituciones bancarias capitalizar los pasivos de las compañías de aviación para tener el control de éstas y que, al mismo tiempo, permitiera la reestructuración financiera de Aeroméxico y Mexicana, así como de sus subsidiarias.

El 10 de agosto de 1995, la CFC autorizó la constitución de la compañía denominada Univías, S.A. de C.V., la cual cambió su denominación social por el de Corporación Internacional de Aviación, S.A. de C.V. (Cintra) el 23 de octubre de 1995. Así, en 1995 nace Cintra y sus subsidiarias constituyéndose en la sociedad controladora de Aeroméxico y Mexicana.

En el mes de junio de 1996, Cintra inició su cotización en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), con lo cual los accionistas de Aeroméxico y Mexicana (principalmente instituciones bancarias), entregaron sus acciones para recibir a cambio acciones de Cintra. Derivado de esta operación, los bancos acreedores de las dos aerolíneas se convirtieron en accionistas de Cintra, sociedad controladora de Aeroméxico y Mexicana.

2. Como consecuencia de la crisis financiera que se presentó a finales de 1994 y principios de 1995, los acreedores bancarios de Aeroméxico y Mexicana, capitalizaron sus adeudos recibiendo en pago de sus créditos, acciones de dichas aerolíneas.

*Como resultado de los apoyos financieros otorgados por el Fondo Bancario de Protección al Ahorro (Fondo), a partir de 1995 las instituciones apoyadas designaron entre otros activos, las acciones de Cintra, con el objeto de que el producto de su recuperación se afectara a fideicomisos constituidos en diversas instituciones de banca múltiple, cuyo beneficiario era el propio Fondo. **Es decir, ni el Fondo ni,***



INSTITUTO
PARA LA
PROTECCIÓN
AL AHORRO
BANCARIO

Dirección General de Comunicación Social
Unidad de Enlace

posteriormente, el Instituto, tuvieron interés económico y/o jurídico directo respecto de las acciones representativas del capital social de Mexicana.

3. Con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Protección al Ahorro Bancario (LPAB), en el mes de enero de 1999, el Instituto asumió la titularidad de las operaciones de los programas realizados por el Fondo y recibió los derechos que dicho fideicomiso mantenía respecto de, entre otros, las acciones de Cintra.

Posteriormente, derivado de los apoyos financieros otorgados a ciertas instituciones de crédito por el IPAB, se transmitieron al Instituto acciones representativas del capital social de Cintra.

Como resultado final de estas operaciones, el Instituto tuvo la titularidad, en forma directa, de 450,236,939 acciones representativas del capital social de Cintra, equivalentes al 45.37 por ciento del capital social, y una posición indirecta de 10,732,876 acciones, que representaban el 1.08 por ciento del capital social, derivada de la banca en quiebra.

4. A partir de 1999, el Gobierno Federal realizó diversos esfuerzos para llevar a cabo la enajenación de las acciones de Cintra, buscando siempre las mejores condiciones de recuperación. Sin embargo, debido a diversos factores ajenos al control del Gobierno Federal, no pudo concluirse con dicha enajenación.

Fue hasta el mes de febrero de 2005 que se definió el esquema de venta y Cintra contrató al agente financiero que instrumentó dicho proceso mediante licitación pública de las subcontroladoras Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, ambas sociedades propiedad de Cintra.

El Consejo de Administración de Cintra aprobó, en mayo de 2005, la enajenación de cada grupo de aerolíneas (Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana) mediante procesos simultáneos, colocando el paquete de control de cada grupo. El requerido esquema de venta, fue aprobado por la Asamblea de Accionistas de Cintra en julio de 2005.

Cabe destacar que a diferencia de Cintra, las acciones de Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, no se encontraban listadas en el mercado de valores, por lo que su enajenación no podía realizarse a través de la BMV.

5. Con fecha 6 de julio de 2005 Cintra, a través del agente financiero, publicó las convocatorias respectivas, en cinco periódicos de circulación nacional, para la licitación pública de compraventa de las acciones representativas del capital social de Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana (Proceso de Licitación).

Una vez cumplido el plazo para que potenciales inversionistas expresaran su interés en participar en el Proceso de Licitación, el 23 de agosto de 2005 el agente financiero y Cintra entregaron las constancias de registro a 10 inversionistas (con lo cual adquirieron su carácter de Participantes), de los cuales 8 Participantes obtuvieron su registro en el Proceso de Licitación de ambos Grupos y 2 Participantes obtuvieron su registro en el Proceso de Licitación de uno solo (uno en Grupo Aeroméxico y otro en Grupo Mexicana).

El 30 de agosto de 2005 se hizo entrega a los Participantes de las bases de licitación pública para la adquisición tanto de Grupo Mexicana como de Grupo Aeroméxico (Bases de Licitación).

Durante los meses de septiembre y octubre de 2005, Cintra, a través del agente financiero, recibió las cartas de desistimiento de cuatro Participantes que habían

[Handwritten initials and marks]

[Handwritten signature]



INSTITUTO
PARA LA
PROTECCIÓN
AL AHORRO
BANCARIO

Dirección General de Comunicación Social
Unidad de Enlace

recibido su constancia de registro y, del resto de los Participantes, dos de ellos integraron un consorcio, por lo que finalmente 5 Participantes (un consorcio y cuatro personas) fueron los que presentaron a la CFC la solicitud de opinión de competencia respecto de su participación en los Proceso de Licitación.

Una vez transcurrido el plazo para que los interesados entregaran al agente financiero copia de la solicitud a la CFC solicitando su aprobación para adquirir las acciones representativas del capital social de Grupo Mexicana o de Grupo Aeroméxico, según fuera el caso, el 21 de diciembre de 2005, conforme a las Bases de Licitación entregadas a los interesados en el Proceso de Licitación, Cintra por conducto del agente financiero, emitió la autorización para la estructura de nuevos consorcios, quedando 5 Participantes (un consorcio, tres personas morales y una persona física).

De conformidad con lo señalado en las Bases de Licitación, el 21 de noviembre de 2005, se llevó a cabo el acto de presentación de las Propuestas Técnicas y de las Propuestas Económicas, procediendo únicamente a la apertura de las Propuestas Técnicas.

El 29 de noviembre de 2005, se llevó a cabo el acto de apertura de Propuestas Económicas y se llevó a cabo una sesión del Consejo de Administración de Cintra, el cual, después de analizar y discutir las Propuestas Económicas presentadas, decidió recomendar a su Asamblea de Accionistas la asignación del 100 por ciento de las acciones representativas del capital social de Grupo Mexicana a Grupo Posadas.

El 16 de diciembre de 2005, la Asamblea General de Accionistas de Cintra aprobó por mayoría la venta de las acciones representativas del capital social de Grupo Mexicana a Grupo Posadas, por lo que, como resultado de los procesos de licitación pública descritos, el 20 de diciembre de 2005 se formalizó la enajenación referida.

6. Cabe destacar que con la finalidad de contar con elementos que garantizaran la objetividad y transparencia del proceso, Cintra firmó un convenio de colaboración con Transparencia Mexicana, A.C., organización civil encargada de dar certeza de la equidad, objetividad, transparencia y honestidad con la que las partes involucradas actuaron durante el desarrollo del proceso de licitación.

El informe detallado del proceso de venta de Grupo Mexicana, elaborado en términos del artículo 65 de la Ley de Protección al Ahorro Bancario, es de carácter público. Dicho informe fue enviado a las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, y de la Función Pública, así como a la Cámara de Diputados a través de su entonces Comisión de Cultura y puede ser consultado a través de la red mundial Internet, en la dirección electrónica siguiente:

http://www.ipab.org.mx/PTO/SARA/Inf_det_65/DGBC/30465015.pdf

Por último, se hace de su conocimiento que para el caso de que usted no se encuentre satisfecho con los resultados de su solicitud, tiene a su alcance el recurso de revisión a que se refiere el artículo 49, de la LFTAIPG, por lo que con fundamento en el artículo 72, del Reglamento de dicho ordenamiento jurídico, le informo que podrá encontrar el formato correspondiente en la dirección electrónica siguiente:

http://www.ifai.org.mx/descargar.php?r=/pdf/ciudadanos/marco_normativo/formatos/&a=recrev.pdf

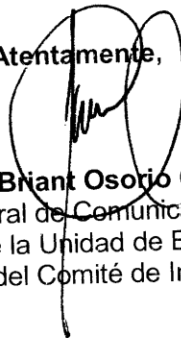


INSTITUTO
PARA LA
PROTECCIÓN
AL AHORRO
BANCARIO

Dirección General de Comunicación Social
Unidad de Enlace

La presente se suscribe con fundamento en los artículos 28, fracción IV, y 41, de la LFTAIPG; así como 16, fracción III, y 29, del Estatuto Orgánico del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario.

Atentamente,



Alejandro Briant Osorio Carranza
Director General de Comunicación Social,
Titular de la Unidad de Enlace y
Presidente del Comité de Información

Nota: Con la finalidad de mejorar la atención brindada a la solicitud de mérito, lo invitamos a llenar la encuesta de satisfacción que podrá encontrar en la dirección electrónica siguiente: <http://alpha.ipab.org.mx/EncuestaSatisfaccion/>

Anexo II

Solicitud de información vía INFOMEX, a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, con fecha del 28 de Octubre del 2013

Fecha de Respuesta: 06 de Diciembre del 2013

Asunto:

“Requiero documentos o archivos que contengan información acerca de los Contratos Colectivos de Trabajo, de los trabajadores de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores y de la Asociación Sindical de Sobrecargos de la Aviación de México, establecidos en el periodo del año 2000 hasta el año 2010. en específico los correspondientes a la Delegación de la Compañía Mexicana de Aviación.”

2013, Año de la Lealtad Institucional y Centenario del Ejército Mexicano

México, D.F., a 6 de diciembre de 2013.

Lic. Sandra Sandoval Corchado
Subdirectora de Enlace Administrativo de Juntas Foráneas
Secretaria Técnica del Comité de Información de la J.F.C.A.
P r e s e n t e .

Hago referencia a su atento oficio número 110/UE/000768/2013 de fecha 25 de noviembre de 2013, recibido por esta Secretaría General a mi cargo en la misma fecha, al que anexa solicitud con folio número 1410000044213 solicitando: "... la reproducción e la información en la USB que se acompaña para tal fin, ...".

En atención a lo anterior, me permito hacer de su conocimiento que el Lic. Benjamín Pereyra Soto Director de Registro de Contratos Colectivos y Reglamentos Interiores de Trabajo de este tribunal, mediante oficio número DIRCCRIT-00526/2013, recibido por esta Secretaría General a mi cargo en la presente fecha, y en relación a la información solicitada con folio 1410000044213, ha tenido a bien informar lo siguiente: "Por este conducto y en respuesta a la solicitud número 1410000044213 del Sistema de Solicitudes de Información del Instituto Federal de Acceso a la Información y Protección de Datos, me permito enviar a Usted mediante memoria USB los documentos solicitados del contrato colectivo de trabajo celebrado por la Compañía Mexicana de Aviación y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores por los años 2000 a 2010 en la carpeta CC-435-85-XXIII y el contrato colectivo de trabajo suscrito por la empresa antes citada y la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México por el período citado en la carpeta CC-163-80-XXIII. Para los efectos legales a que haya lugar".

Sin otro particular le reitero las seguridades de mi distinguida consideración.

Atentamente

**El C. Secretario General de Acuerdos,
Conciliación y Asuntos Colectivos**

Lic. Guillermo Eduardo Roca Santos Coy.



C.c.p. Mtro. Diódoro J. Siller Argüello Presidente de la JFCA – Para su conocimiento.

LIC. GERSC/LIC.DMG.

Anexo III

Solicitud de información vía INFOMEX, a la Secretaria del Trabajo y Previsión Social, con fecha del 10 de Marzo del 2013

Fecha de Respuesta: 23 de Junio del 2014

Asunto:

“En virtud a la respuesta de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, a la respuesta de la solicitud con número de folio 1410000008514, que dice ser: "NO ES COMPETENCIA DE LA UNIDAD DE ENLACE", sugiriendo realizar la solicitud a Secretaria del Trabajo y Previsión Social.

De acuerdo con el Artículo 377 de la Ley Federal del Trabajo en la fracción II y III, la obligación de los sindicatos es dar a conocer a las autoridades los cambios a los estatutos, así como las altas y bajas de los miembros.

Solicito la actualización o las actas de informe a la Secretaria, sobre las altas o bajas de los miembros desde los año de 1990 hasta el año de 2013; ello de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

Solicito la actualización o las actas de informe a la Secretaria, sobre las altas o bajas de los miembros desde los año de 1990 hasta el año de 2013; ello de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México.”

VISTO para resolver en el expediente **CISTPS-CVP-021/2014**, respecto del procedimiento de acceso a la información derivado de la solicitud con número de folio **0001400025214**; y

R E S U L T A N D O

1. Que con fecha 10 de marzo de 2014, la Unidad de Enlace de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social recibió una solicitud de acceso a la información a la que se le asignó el folio número **0001400025214**, en la que se requirió:

"En virtud a la respuesta de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, a la respuesta de la solicitud con número de folio 141000008514, que dice ser: "NO ES COMPETENCIA DE LA UNIDAD DE ENLACE", sugiriendo realizar la solicitud a Secretaria del Trabajo y Previsión Social.

De acuerdo con el Artículo 377 de la ley Federal del Trabajo en la fracción II y III, la obligación de los sindicatos es dar a conocer a las autoridades los cambios a los estatutos, así como las altas y bajas de los miembros.

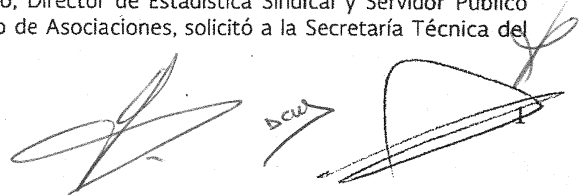
Solicito información en cuanto la actualización y revisión de los estatutos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México que se le han realizado desde los años 1990 hasta el año 2013.

Solicito información en cuanto la actualización y revisión de los estatutos de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México que se le han realizado desde los años 1990 hasta el año 2013.

Solicito la actualización o las actas de informe a la Secretaria, sobre las altas o bajas de los miembros desde los año de 1990 hasta el año de 2013; ello de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

Solicito la actualización o las actas de informe a la Secretaria, sobre las altas o bajas de los miembros desde los año de 1990 hasta el año de 2013; ello de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México." (sic).

2. Que el peticionario manifestó como preferencia para el cumplimiento de la obligación, que la información le fuera entregada en: Entrega por internet en el **INFOMEX**.
3. Mediante oficio número **STPS/UE-DGRA/0252/14**, de fecha 10 de marzo de 2014, la Unidad de Enlace envió la solicitud de información con número de folio 0001400025214, a la Dirección General de Registro de Asociaciones, para que proporcionara la información correspondiente, por ser la Unidad Administrativa que en el ámbito de sus atribuciones pudiera contar con ella.
4. Que mediante oficio número **211/DGRA/24-03-2014/101**, de fecha 24 de marzo de 2014, suscrito por el Mtro. Cristian Becerra Gallardo, Director de Estadística Sindical y Servidor Público Designado en la Dirección General de Registro de Asociaciones, solicitó a la Secretaría Técnica del Comité de Información lo siguiente:



Anexo IV

Asunto:

Tabla de tabuladores de salarios nominales, cálculo de incrementos de los años 2001, 2002, 2004, 2005, 2006, 2007.

ANEXO VI. TABLA IV. TABULADORES DE SUELDO POR INCREMENTO PORCENTUAL DE MEXICANA DE AVIACIÓN 2001-2007 [...]

AÑOS LABORADOS	2001		2002		INCREMENTO 2001 -2002				2004		INCREMENTO 2002 -2004			
	CAPITANES	COPILOTOS	CAPITANES	COPILOTOS	CAPITANES		COPILOTOS		CAPITANES	COPILOTOS	CAPITANES		COPILOTOS	
	S. NOMINAL	S. NOMINAL	S. NOMINAL	S. NOMINAL	DIFERENCIA	%	DIFERENCIA	%	S. NOMINAL	S. NOMINAL	DIFERENCIA	%	DIFERENCIA	%
1	26790	20092	28472,4	21353,8	1682,4	6,3	1261,8	6,3	29286	21965	813,6	2,9	611,2	2,9
2	29760	22322	31628,9	23723,8	1868,9	6,3	1401,8	6,3	32534	24403	905,1	2,9	679,2	2,9
3	31333	23499	33300,7	24974,7	1967,7	6,3	1475,7	6,3	34253	25689	952,3	2,9	714,3	2,9
4	32980	24790	35051,1	26293,7	2071,1	6,3	1503,7	6,1	36053	27046	1001,9	2,9	752,3	2,9
5	34716	26037	36896,2	27672,1	2180,2	6,3	1635,1	6,3	37951	28453	1054,8	2,9	780,9	2,8
6	36163	27121	38434	28824,2	2271	6,3	1703,2	6,3	39533	29648	1099	2,9	823,8	2,9
7	37668	28251	40033,6	30025,2	2365,6	6,3	1774,2	6,3	41179	30884	1145,4	2,9	858,8	2,9
8	39237	29424	41701,1	31271,8	2464,1	6,3	1847,8	6,3	42894	32186	1192,9	2,9	914,2	2,9
9	40875	30658	43442	32583,3	2567	6,3	1925,3	6,3	44684	33515	1242	2,9	931,7	2,9
10	42576	31932	45249,8	33937,3	2673,8	6,3	2005,3	6,3	46544	34908	1294,2	2,9	970,7	2,9
11	43927	32924	46685,6	34991,6	2758,6	6,3	2067,6	6,3	48021	35993	1335,4	2,9	1001,4	2,9
12	45253	33902	48094,9	36031	2841,9	6,3	2129	6,3	49471	37081	1376,1	2,9	1050	2,9
13	46651	34991	49580,7	37188,4	2929,7	6,3	2197,4	6,3	50999	38252	1418,3	2,9	1063,6	2,9
14	48097	36070	51117,5	38335,2	3020,5	6,3	2265,2	6,3	52579	39431	1461,5	2,9	1095,8	2,9
15	49580	37183	52693,6	39518,1	3113,6	6,3	2335,1	6,3	54201	40648	1507,4	2,9	1129,9	2,9
16	51114	38335	54324	40742,4	3210	6,3	2407,4	6,3	55878	41907	1554	2,9	1164,6	2,9
17	52699	39523	56008,5	42005	3309,5	6,3	2482	6,3	57610	43206	1601,5	2,9	1201	2,9

18	54326	40747	57737,7	43305,9	3411,7	6,3	2558,9	6,3	59389	44545	1651,3	2,9	1239,1	2,9
19	56008	44775	59529,3	47586,9	3521,3	6,3	2811,9	6,3	61227	48948	1697,7	2,9	1361,1	2,9
20	57739	46161	61365	49059,9	3626	6,3	2898,9	6,3	63120	50463	1755	2,9	1403,1	2,9
21	58918	47134	62618,1	50094	3700,1	6,3	2960	6,3	64409	51527	1790,9	2,9	1433	2,9
22	60123		63989,7	51118,6	3866,7	6,4	51118,6	S/R*	65727	52581	1737,3	2,7	1462,4	2,9
23	61348		65200,7	52160,1	3852,7	6,3	52160,1	S/R*	67066	53652	1865,3	2,9	1491,9	2,9
24	62601		66532,3		3931,3	6,3			68435	54725	1902,7	2,9		
25	63877		67888,5		4011,5	6,3			69830	55620	1941,5	2,9		
26	65182		69275,4		4093,4	6,3			71256		1980,6	2,9		
27	66509		70685,8		4176,8	6,3			72708		2022,2	2,9		
28	67867		72129		4262	6,3			74192		2063	2,9		
29	69253		73602,1		4349,1	6,3			75707		2104,9	2,9		
30	70664		75101,7		4437,7	6,3			77250		2148,3	2,9		
31	72081		76607,7		4526,7	6,3			78799		2191,3	2,9		
32	73520		78137,1		4617,1	6,3			80372		2234,9	2,9		
33	74989		79698,3		4709,3	6,3			81977		2278,7	2,9		
34	76492		81295,7		4803,7	6,3			83621		2325,3	2,9		
35	78021		82920		4899	6,3			85293		2373	2,9		

Fuente: elaboración propia, anexos de las revisiones del CCT año 200, 2001, 2004, 2005, 2006, 2007

* No existe factor de comparación, ya que en el año 2001 no se reportan copilotos con más de 21 años de servicio.

[...] ANEXO VI.
AVIACIÓN 2001-2007

TABLA IV. TABULADORES DE SUELDO POR INCREMENTO PORCENTUAL DE MEXICANA DE

AÑOS LABORA DOS	2005		INCREMENTO 2004 -2005				2006		INCREMENTO 2005 -2006				2007		INCREMENTO 2006 -2007			
	CAPITAN	COPILOT OS	CAPITANES		COPILOTO S		CAPITAN ES	COPILOT OS	CAPITANES		COPILOTOS		CAPITAN ES	COPILOT OS	CAPITANES		COPILOTOS	
	S. NOMINAL	S. NOMINAL	DIFEREN CIA	%	DIFEREN CIA	%	S. NOMINA L	S. NOMINA L	DIFEREN CIA	%	DIFERE NCIA	%	S. NOMINAL	S. NOMINAL	DIFEREN CIA	%	DIFEREN CIA	%
1	30247	22685	961	3,3	720	3,2	30247	22685	0,0	0,0	0,0	0,0	31974	23980	1727	5,7	1295	5,7
2	33601	25203	1067	3,3	800	3,2	31924	23944	-1677,0	-5,0	-1259,0	-5,0	33747	25311	1823	5,7	1367	5,7
3	35376	26532	1123	3,3	843	3,2	34489	25868	-887,0	-2,5	-664,0	-2,5	36458	27345	1969	5,7	1477	5,7
4	37236	27933	1183	3,3	887	3,2	36036	27233	-1200,0	-3,2	-700,0	-2,5	38379	28788	2343	6,5	1555	5,7
5	39196	29397	1245	3,3	944	3,2	38216	28665	-980,0	-2,5	-732,0	-2,5	40396	30302	2180	5,7	1637	5,7
6	40830	30620	1297	3,3	972	3,2	40013	30009	-817,0	-2,0	-611,0	-2,0	42398	31723	2385	6,0	1714	5,7
7	42530	31897	1351	3,3	1013	3,2	41680	31259	-850,0	-2,0	-638,0	-2,0	44060	33044	2380	5,7	1785	5,7
8	44301	33221	1407	3,3	1035	3,1	43416	32559	-885,0	-2,0	-662,0	-2,0	45895	34418	2479	5,7	1859	5,7
9	46150	34614	1466	3,3	1099	3,2	45226	33916	-924,0	-2,0	-698,0	-2,0	47808	35855	2582	5,7	1939	5,7
10	48071	36053	1527	3,3	1145	3,2	47111	35334	-960,0	-2,0	-719,0	-2,0	49801	37352	2690	5,7	2018	5,7
11	49596	37174	1575	3,3	1181	3,2	48834	36614	-762,0	-1,5	-560,0	-1,5	51622	38705	2788	5,7	2091	5,7
12	51094	38277	1623	3,3	1196	3,1	50345	37726	-749,0	-1,5	-551,0	-1,4	53220	39880	2875	5,7	2154	5,7
13	52672	39507	1673	3,3	1255	3,2	51883	38892	-789,0	-1,5	-615,0	-1,6	54846	41113	2963	5,7	2221	5,7
14	54304	40724	1725	3,3	1293	3,2	53488	40116	-816,0	-1,5	-608,0	-1,5	56542	42407	3054	5,7	2291	5,7
15	55979	41981	1778	3,3	1333	3,2	55142	41353	-837,0	-1,5	-628,0	-1,5	58291	43714	3149	5,7	2361	5,7

16	57711	43282	1833	3,3	1375	3,2	56845	42632	-866,0	-1,5	-650,0	-1,5	60091	45066	3246	5,7	2434	5,7
17	59500	44623	1890	3,3	1417	3,2	58606	43953	-894,0	-1,5	-670,0	-1,5	61952	46463	3346	5,7	2510	5,7
18	61337	46006	1948	3,3	1461	3,2	61337	45315	0,0	0,0	-691,0	-1,5	63869	47902	2532	4,1	2587	5,7
19	63235	50553	2008	3,3	1605	3,2	62286	48280	-949,0	-1,5	-2273,0	-4,5	65843	51037	3557	5,7	2757	5,7
20	65190	52118	2070	3,3	1655	3,2	64213	51336	-977,0	-1,5	-782,0	-1,5	67880	54267	3667	5,7	2931	5,7
21	66522	53217	2113	3,3	1690	3,2	65856	52688	-666,0	-1,0	-529,0	-1,0	69616	55675	3760	5,7	2987	5,7
22	67883	54306	2156	3,3	1725	3,2	67203	53762	-680,0	-1,0	-544,0	-1,0	71040	56832	3837	5,7	3070	5,7
23	69266	55412	2200	3,3	1760	3,2	68575	54859	-691,0	-1,0	-553,0	-1,0	72491	57991	3916	5,7	3132	5,7
24	70680	56520	2245	3,3	1795	3,2	69973	55966	-707,0	-1,0	-554,0	-1,0	73968	59162	3995	5,7	3196	5,7
25	72120	57651	2290	3,3	2031	3,5	71400	57651	-720,0	-1,0	0,0	0,0	75477	60943	4077	5,7	3292	5,7
26	73593		2337	3,3			72857		-736,0	-1,0			77017		4160			
27	75093		2385	3,3			74343		-750,0	-1,0			78588		4245			
28	76625		2433	3,3			75859		-766,0	-1,0			80191		4332			
29	78190		2483	3,3			77408		-782,0	-1,0			81828		4420			
30	79764		2514	3,3			78967		-797,0	-1,0			83497		4530			
31	81384		2585	3,3			80584		-800,0	-1,0			85185		4601			
32	83008		2636	3,3			82196		-812,0	-1,0			86889		4693			
33	84686		2709	3,3			83837		-849,0	-1,0			88624		4787			
34	86364		2743	3,3			85515		-849,0	-1,0			90398		4883			
35	88091		2798	3,3			88091		0,0	0,0			93121		5030			

Anexo V

Sentencia de Solicitud de Concurso Mercantil de Mexicana de Aviación, del Consejo de la Judicatura de la Federación, con fecha del 30 de Junio del 2010

Páginas 13 15, 16, 17 del Consejo de la Judicatura de la Federación

II.- SITUACIÓN ECONÓMICA, CONTABLE Y FINANCIERA.

1.- La situación financiera de **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, considerada al 30 de junio de 2010, según estados financieros internos no dictaminados que se anexan, se acredita que la empresa tiene un activo total de **\$9,675,927,000.00** (NUEVE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS VEINTISIETE MIL PESOS) contra un pasivo total de **\$15,075,932,000.00** (QUINCE MIL SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS). Lo anterior lo acredito con los Estados Financieros internos no dictaminados al 30 de junio de 2010 ...

2.- Como se acredita con los estados financieros dictaminados correspondientes a los años de 2007, 2008 y 2009, la sociedad reportó lo siguiente:

a) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2007, la empresa reportó una pérdida de **\$563,672,000.00** M.N. (QUINIENTOS SESENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y DOS MIL PESOS 00/100 M.N.)

b) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2008, la empresa reportó una pérdida de **\$964,435,000.00** M.N. (NOVECIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL PESOS 00/100 M.N.)

c) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2009, la empresa reportó una pérdida de **\$2,188,382,000.00** M.N. (DOS MIL CIENTO OCHENTA Y OCHO MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL PESOS 00/100 M.N.)

d) En lo correspondiente al ejercicio 2010, al 30 de junio la empresa reporta una pérdida de **\$1,751,792,000.00** (MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y DOS MIL PESOS 00/100 M.N.).

3.- Conforme a la lista de los acreedores de **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, que adjunto se exhibe como **anexo 22**), se especifican claramente los nombres y domicilios de los mismos, fechas de vencimiento de los créditos y el grado en que se estima se debe de reconocer a éstos, indicándose tanto las características particulares de dichos créditos, como las garantías reales y personales que se hubiesen otorgado para garantizar deudas propias y de terceros.

4.- Ahora bien, como se desprende de la lista de acreedores y créditos al 30 de junio del presente año, conforme a los Estados Financieros Internos de **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, ésta carece de recursos para hacer frente a sus

III.- CAUSAS GENERADORAS DE LA SITUACIÓN DE INCUMPLIMIENTO

En términos de la fracción II del artículo 20 en relación con la fracción IV del artículo 22 de la Ley de Concursos Mercantiles, los hechos que constituyen la génesis económica y financiera de la solicitud de concurso se encuentran expuestos en la memoria razonada que adjunto se exhibe como **anexo 23**), y que puede resumirse en la siguiente forma:

1.- **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, es una Sociedad Anónima de Capital Variable constituida conforme a las leyes de la República Mexicana, que esencialmente se dedica a prestar servicios públicos de transporte aéreo de pasajeros, correspondencia, equipajes, mercancías, paquetería y mensajería y su almacenamiento y custodia, así como de otros medios de transporte relacionados con el transporte aéreo, y en general, la explotación de todas las aplicaciones económicas y científicas de la aviación civil. Desde su constitución ha venido desarrollando con éxito su objeto social, situación que es del conocimiento público y permite afirmar que se trata de una empresa con una larga e importante trayectoria, líder en el sector de la aviación tanto en México como a nivel mundial.

2.- **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, desde su constitución hasta la fecha, ha venido operando normalmente en la realización de su objeto social realizando las actividades comerciales que le son permitidas, haciendo un esfuerzo muy significativo por honrar sus compromisos, sin embargo diversos factores externos e internos, ajenos a la administración de la empresa, han influido que mi representada se encuentre actualmente en un incumplimiento generalizado de sus obligaciones, lo que ha provocado que mi representada se encuentre en la necesidad de recurrir al beneficio del Concurso Mercantil con el objeto de buscar con sus acreedores en beneficio propio y de estos últimos, un convenio por medio del cual le permita su rehabilitación financiera, habiéndose visto seriamente afectada en sus finanzas por dichos diversos factores y que a continuación me permito mencionar:

a) **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, ha venido cargando desde hace varios años un costo salarial desproporcionado, debido a que los salarios, sueldos, prestaciones y beneficios de sus pilotos y sobrecargos se encuentran por encima del mercado, volviéndose no solamente insostenible, sino que de no encontrarse una solución a esta posible carga salarial, la empresa resulta del todo inviable.

b) El alza en los precios de la turbosina, que han sido record, desde el 2007 a la fecha han representado un egreso muy

considerable en las finanzas de mi representada, tan es así, que en los meses de julio y agosto del 2008 alcanzaron el 44% de los ingresos totales de la compañía.

c) La industria de la aviación fue seriamente dañada con el brote de la influenza AH1N1 que se presentó a finales de abril 2009 y que se extendió hasta los meses de octubre de ese año, afectando seriamente este sector ante la caída dramática de los mercados y de su demanda con motivo de recomendaciones y avisos por parte de gobiernos extranjeros a sus connacionales de no viajar a destinos turísticos Mexicanos o a ciudades de la República Mexicana.

d) Igualmente el sector de la aviación fue severamente afectado por la crisis mundial que comenzó con la caída del mercado inmobiliario en 2007 y que continuó con la crisis económica mundial en octubre de 2008. Para la aviación comercial esta crisis no ha terminado, ya que todavía no se observa la recuperación en los mercados y la demanda de transportación aérea no se ha recuperado.

e) Con motivo de la autorización que el Gobierno Federal otorgó para que ingresaran a los mercados nacionales cuatro nuevas empresas aéreas "de bajo costo", el mercado de la aviación generó una guerra de precios en las tarifas que obligaron a todos los participantes a reducirlas para mantener la participación de sus mercados, afectando severamente a la empresa.

f) El sector turismo se ha visto severamente perjudicado desde el 2007 hasta la fecha, no solamente por causas inherentes a la recesión a nivel mundial y sus efectos en México, sino también por la inseguridad que padece nuestro país ante la ola de crímenes derivados con motivo del plan de gobierno de exterminar el ilegal crimen organizado que existe en el país y que es necesario hacerlo.

g) La recesión mundial ha provocado que el poder adquisitivo de la población haya disminuido y los rubros que se ven más afectados son los ajenos a las necesidades básicas, como lo es el sector turismo el cual como se ha venido sosteniendo juega un papel primordial en la industria de la aviación. Datos proporcionados por la Secretaría de Turismo al 15 de febrero de 2010 indican que los ingresos de México por turismo extranjero cayeron 15.1%. En el ejercicio de 2009 nuestro país obtuvo dos mil millones de dólares menos que en el año previo. Todo esto ha tenido un gran impacto en la caída de los ingresos en el sector de transporte público aéreo.

h) Resulta un hecho notorio que no requiere de prueba, que en respuesta a la inseguridad que se vive en México por las olas violentas del crimen organizado, la mayoría de los países han emitido alertas y recomendaciones a sus ciudadanos con la finalidad de que se abstengan de viajar a México.

i) Con motivo de la recesión mundial los mercados financieros se cerraron y no existía la disponibilidad de crédito para la obtención de nuevos financiamientos, razón por la cual mi representada se vio ante la imposibilidad de obtener mayores recursos para satisfacer los requerimientos de capital de mi representada.

j) Los excesivos cargos financieros que mi representada ha liquidado a las instituciones financieras del país, han constituido un

serio egreso en las finanzas de la empresa que igualmente le han impedido una rehabilitación financiera.

3.- Conforme a los antecedentes antes señalados, en los últimos años **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, ha reportado una baja considerable de sus ingresos; sino también un incremento en sus gastos y costos de operación, situación que ha generado una crisis de liquidez, ante lo cual ha sido necesario la implementación de medidas de emergencia y el apoyo de agentes financieros, comerciales y diversos proveedores para hacer un frente común a la crisis. Durante los últimos años **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, ha venido utilizando diversas fuentes de financiamiento tanto internas como externas con la finalidad de seguir con sus actividades comerciales.

4.- No obstante todos los esfuerzos realizados por **COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V.**, a efecto de reestructurar sus adeudos y cumplir cabalmente con sus obligaciones de pago, al día de hoy la compañía sigue pasando momentos difíciles en virtud de los factores internos y externos que se han venido señalando a lo largo del presente escrito, los cuales son ajenos a la administración y a la empresa.

Anexo VI

ANEXO VI. TABLA VIII.

Total de pasajeros transportados por empresas nacionales en servicio doméstico e internacional en operación regular y de fletamento en México del año 2000 al 2010.

ANEXO VI. TABLA VIII												
TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR EMPRESAS NACIONALES EN SERVICIO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN OPERACIÓN REGULAR Y DE FLETAMIENTO EN MÉXICO DEL AÑO 2000 AL 2010												
EMPRESA	CONCEPTO/AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
NACIONAL	pasajeros	22028	21400	20427	21160	23294	24416	25396	29096	28012	21863	21351
	% de crecimiento		-2,9%	-4,5%	3,6%	10,1%	4,8%	4,0%	14,6%	-3,7%	-22,0%	-2,3%
MEXICANA	pasajeros	8920	8543	7800	7992	8345	8866	8960	8953	8327	6861	4487
	%respecto a Nacional	40,5	39,9	38,2	37,8	35,8	36,3	35,3	30,8	29,7	31,4	21,0
	% de crecimiento		-4%	-9%	2%	4%	6%	1%	0%	-7%	-18%	-35%
AEROMEXICO	pasajeros	9948	9404	8795	8574	8970	8857	8560	8183	7266	5933	6429
	%respecto a Nacional	45,2	43,9	43,1	40,5	38,5	36,3	33,7	28,1	25,9	27,1	30,1
	% de crecimiento		-5,5%	-6,5%	-2,5%	4,6%	-1,3%	-3,4%	-4,4%	-11,2%	-18,3%	8,4%
INTERJET	pasajeros						39	1253	1936	3022	3113	4012
	%respecto a Nacional						0,2	4,9	6,7	10,8	14,2	18,8
	% de crecimiento							3113%	55%	56%	3%	29%
VOLARIS	pasajeros							896	2177	3372	3333	4203
	%respecto a Nacional							3,5	7,5	12,0	15,2	19,7
	% de crecimiento								143,0%	54,9%	-1,2%	26,1%
VIVA AEROBUS	pasajeros							67	1216	1397	1453	2220
	%respecto a Nacional							0,3	4,2	5,0	6,6	10,4
	% de crecimiento								1715%	15%	4%	53%
AVIACSA	pasajeros	1460	1621	1816	2465	3243	3598	3292	3345	2720	1160	
	%respecto a Nacional	6,6	7,6	8,9	11,6	13,9	14,7	13,0	11,5	9,7	5,3	
	% de crecimiento		11,0%	12,0%	35,7%	31,6%	10,9%	-8,5%	1,6%	-18,7%	-57,4%	

AEROCALIFORNIA	pasajeros	1698	1743	1679	1518	1996	2056	608	1338	549		
	%respecto a Nacional	7,7	8,1	8,2	7,2	8,6	8,4	2,4	4,6	2,0		
	% de crecimiento		2,7%	-3,7%	-9,6%	31,5%	3,0%	-70,4%	120,1%	-59,0%		
AREOLINEAS MESOAMERICANAS	pasajeros							208	883	865		
	% respecto a Nacional							0,8	3,0	3,1		
	% de crecimiento								324,5%	-2,0%		
AVOLAR	pasajeros						22	428	951	494		
	%respecto a Nacional						0,1	1,7	3,3	1,8		
	% de crecimiento							1845,5%	122,2%	-48,1%		
L.A. AZTECA	pasajeros		89	337	611	740	978	1124	114			
	%respecto a Nacional		0,4	1,6	2,9	3,2	4,0	4,4	0,4			
	% de crecimiento			278,7%	81,3%	21,1%	32,2%	14,9%	-89,9%			
Fuente: elaboración propia, la Aviación Mexicana en cifras 1981-2012												

