

67
2ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE ECONOMÍA

SEMINARIO: DESARROLLO Y PLANIFICACION

LA REPRIVATIZACION DE MEXICANA DE AVIACION
Y SUS EFECTOS EN EL EMPLEO
(1989 - 1993)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMIA
P R E S E N T A :
LUIS TOMAS HERNANDEZ BELMONT



DIRECTOR DE TESIS: No. 1. LIC. JUAN J. A. RODRIGUEZ CALDERON

CIUDAD UNIVERSITARIA, MEXICO. D. F.

NOVIEMBRE DE 1996.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**A mi esposa María del Pilar , que con su apoyo
amor y comprensión hizo posible concluir mi tesis .**

**A mis hijos Luis Héctor y María del Rocío que son la
razón de mi ser, tomen este humilde ejemplo de per -
severancia para lograr una meta y quede grabado en
sus vidas .**

I N D I C E

INDICE

	PAGINA
PROLOGO	VIII
INTRODUCCION	XI
CAPITULO UNO	
LA ECONOMIA NACIONAL Y ANTECEDENTES DE MEXICANA DE AVIACION EN SU ETAPA DE EMPRESA PARAESTATAL	2
1.1 SITUACION DE LA ECONOMIA NACIONAL EN LA DECADA DE LOS OCHENTAS	2
1.2 ANTECEDENTES HISTORICOS	8
1.3 EVOLUCION ECONOMICA DE LA EMPRESA EN SU ETAPA PARAESTATAL	10
1.4 SISTEMA DE RUTAS	15
1.5 ESTRUCTURA OCUPACIONAL Y SALARIAL 1982 - 1988	20
1.5.1 ESTRUCTURA OCUPACIONAL	20
1.5.2 ESTRUCTURA SALARIAL PERSONAL AFILIADO AL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES	29
1.6 FACTOR DE OCUPACION: EMPLEADOS - NUMERO DE AVIONES 1982 - 1988	32
1.7 LOGROS ECONOMICO - LABORALES DEL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES 1982 - 1988	35
CAPITULO DOS	
LA REPRIVATIZACION DE MEXICANA DE AVIACION : UNA EXPERIENCIA EN LA AVIACION COMERCIAL NACIONAL	43

2.1	LA REFORMA NEOLIBERAL DEL ESTADO, SU EFECTO EN LA AVIACION COMERCIAL NACIONAL	43
2.2	SURGIMIENTO DE LINEAS AEREAS	46
2.3	LIBERACION DE RUTAS Y TARIFAS	51
2.4	CREACION DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE RAMPA	55
2.5	PROCESO DE REPRIVATIZACION DE COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION	57
2.6	MODERNIZACION DE LOS PROCESOS DE TRABAJO VIA SISTEMAS DE COMPUTACION	60

CAPITULO TRES

	EFFECTOS DE LA REPRIVATIZACION EN LA PLANTA DE PERSONAL DE COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION	64
3.1	REPRIVATIZACION - MODERNIZACION; EFECTOS EN LA PLANTA DE PERSONAL	64
3.2	ESTRUCTURA OCUPACIONAL Y SALARIAL DEL PERSONAL EN EL PERIODO 1989 - 1993	70
3.2.1	ESTRUCTURA OCUPACIONAL 1989 - 1993	70
3.2.2	ESTRUCTURA SALARIAL 1989 - 1993	75
3.3	FACTOR DE OCUPACION: EMPLEADOS - NUMERO DE AVIONES 1989-1993	77
3.4	EFFECTO DE LA MODERNIZACION EN LA GENERACION DE EMPLEO EN MEXICANA DE AVIACION	80
3.5	EL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES, HACIA UNA NUEVA RELACION LABORAL EN MEXICANA DE AVIACION	81

CAPITULO CUATRO	
PROGNOSIS DEL EMPLEO EN MEXICANA DE AVIACION	86
4.1 PERSPECTIVAS DE EMPLEO EN LA EMPRESA A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO	86
4.2 LA GENERACION DE EMPLEOS EN MEXICANA DE AVIACION A PARTIR DE 1994	89
RESUMEN Y CONCLUSIONES	94
ANEXO ESTADISTICO	99
BIBLIOGRAFIA	108

PROLOGO

PROLOGO

El tema de la reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación, S. A. de C. V. es interesante e importante por el hecho de no existir un estudio que refleje dicho evento, que inicia en los primeros años de la década de los ochentas concluyendo su privatización en el año de 1989 .

Esta reprivatización no hubiese afectado tanto a la clase trabajadora de la empresa, como lo veremos en el desarrollo de este trabajo, si el rumbo de la economía no hubiera cambiado tan drásticamente, cambio que instrumentó y apoyó el Estado a través del modelo de desarrollo económico implementado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 .

Es importante resaltar la concordancia que existe entre la reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación y la quiebra de Aeronaves de México (empresa que deberá ser objeto de otro estudio) con la puesta en marcha del proyecto neoliberal de modernización del sector aeronáutico, al abandonar el Estado la rectoría del sector de la aviación, para dejarlo en manos del sector privado bajo distintas reglas a las establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación .

Es por ello el propósito de este estudio, el manifestar el efecto que se presenta en Compañía Mexicana de Aviación, al interrelacionarse la reprivatización de la empresa y el proyecto neoliberal implementado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

A través de estas páginas quiero agradecer a los profesores de la Facultad de Economía todas sus enseñanzas que me transmitieron en sus cátedras, en especial a mis sinodales que revisaron y acrecentaron con sus comentarios esta tesis: Mtro. Juan José García Hernández, Lic. Tomás Guitián Bemiser, Lic. Regulo Vigil Ruiz.

MI agradecimiento al Lic. Juan J. A. Rodríguez Calderón, asesor de mi tesis, por el tiempo dedicado a la revisión y crítica del trabajo realizado, asimismo agradezco al Dr. Jaime M. Zurita Campos sus consejos para mejorar el trabajo realizado.

A mi familia, compañeros y amigos que de una u otra manera me ayudaron a preparar y concluir esta tesis, mi agradecimiento infinito.

INTRODUCCION

INTRODUCCION

La reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación concluida en el marco de la modernización de la economía nacional a través del Plan Nacional de Desarrollo 1989 -1994 , es un hecho que no ha sido analizado en su magnitud por la problemática que implicó el modificar sustancialmente la estructura de la aviación en dicho período , y que dio origen a la creación de líneas aéreas troncales , regionales y alimentadoras sin precedente en la historia de la aviación comercial en nuestro país .

El marcoteórico empleado en la elaboración de esta tesis, está enfocado al efecto de la modernización del sector aeronáutico a través del modelo de desarrollo neoliberal llevado a cabo por el Gobierno Federal de 1989 a 1994 .

El estudio que presento tratará de demostrar el efecto de las medidas que se implementaron en la modernización del sector aeronáutico que conllevó a la pérdida de generadora de empleo de una fuente de trabajo tan importante como lo fue Mexicana de Aviación en los años ochentas, y que al privatizarse y modernizarse ya no genera empleo, sino que inicia un fuerte despido de personal.

Asimismo, se analizará que no fue benéfico para el sector la creación de nuevas líneas aéreas, al no haberse generado empleo en las mismas ya que por medio de acciones determinadas y apoyadas por el Gobierno Federal dan origen a un alto desempleo en el sector de la aviación, que en este estudio su efecto está enfocado a la Compañía Mexicana de Aviación, empresa que fue una de las primeras paraestatales que privatizó el Estado para dar marcha al proyecto moder

nizador enunciado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

Con base en estas líneas planteo como objetivo general lo siguiente:

- Demostrar que el modelo neoliberal aplicado al sector aeronáutico a través del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, provocó cambio en la forma de conducir este sector estratégico de la economía nacional, dando por resultado un nuevo orden en el sector, así como generar alto desempleo en la empresa objeto de este estudio.

Los objetivos particulares en la investigación son los siguientes:

- Determinar el papel del Estado como principal promotor de la modernización del sector aeronáutico .
- Demostrar que la reprivatización de una empresa en el marco de un modelo de crecimiento neoliberal, afecta sustancialmente a la clase trabajadora.
- Demostrar que la modernización del sector aeronáutico implicó en Mexicana de Aviación un cambio radical en su forma de operación, generando un fuerte despido de personal .
- Conocer como se desenvolverá el sindicato de trabajadores de tierra, bajo las nuevas condiciones laborales Empresa-Sindicato que surgen al amparo de la reprivatización y modernización de la empresa.

Los temas a desarrollar en la presente investigación son los siguientes:

Capítulo uno: La economía nacional y antecedentes de Mexicana de Aviación en su etapa de empresa paraestatal.

Capítulo dos: La reprivatización de Mexicana de Aviación; una experiencia en la aviación comercial nacional.

Capítulo tres: Efectos de la reprivatización en la planta de personal de Compañía Mexicana de Aviación.

Capítulo cuatro: Prognosis del empleo en Mexicana de Aviación.

Resumen y conclusiones.

Anexo Estadístico.

En el Capítulo uno: La economía nacional y antecedentes de Mexicana de Aviación en su etapa de empresa paraestatal. Presento los aspectos de la economía nacional en el inicio de la década de los ochentas, como antecedente de lo que implementó el Estado para que fuera viable el modelo de desarrollo neoliberal para fines de dicha década y principios de la década de los noventas, asimismo la evolución económica de la compañía en su carácter de empresa paraestatal, así como su estructura ocupacional y salarial de 1982 a 1988.

Del Capítulo dos: La reprivatización de Mexicana de Aviación; una experiencia en la aviación comercial nacional. Analizo el marco legal utilizado por el Estado para que sea viable el proyecto modernizador en el sector, así como el surgimiento de líneas aéreas y la creación de la empresa de apoyo para los servicios de rampa en los aeropuertos nacionales.

El Capítulo tres: Efectos de la reprivatización en la planta de personal de Compañía Mexicana de Aviación. Muestra el efecto de la reprivatización y modernización de la empresa en su estructura ocupacional de 1989 a 1993, período en el cual se manifiesta en toda su magnitud el resultado adverso en la ocupación de personal ocasionado por factores internos y externos generados

básicamente por la implantación del modelo de desarrollo neoliberal en el sector aeronáutico .

El Capítulo cuatro : Prognosis del empleo en Mexicana de Aviación . Este capítulo trata de las perspectivas de conservar su empleo el personal sindicalizado en el corto , mediano y largo plazo , tomando como base las nuevas condiciones generadas al amparo del neoliberalismo , también se analiza la perspectiva de que Mexicana de Aviación vuelva a generar empleo si se manifiestan ciertas condiciones viables .

Resumen y Conclusiones . Al final de este trabajo presento un resumen y las conclusiones que se derivan de la investigación realizada , tras la aplicación de un modelo de desarrollo económico que supuestamente mejoraría la situación de la clase obrera del sector aeronáutico con un resultado no esperado para los trabajadores sindicalizados de tierra de Mexicana de Aviación .

Anexo estadístico . Los anexos estadísticos que se incluyen al final de este trabajo abarcan de 1982 a 1993 , sin embargo este periodo se analiza en dos partes en esta investigación , de 1982 a 1988 y de 1988 a 1993 , pero por su importancia lo presento sin fraccionar los años , para tener la panorámica de lo que representó Mexicana de Aviación en el pasado reciente .

CAPITULO UNO

**LA ECONOMIA NACIONAL Y ANTECEDENTES DE MEXICANA DE
AVIACION EN SU ETAPA DE EMPRESA PARAESTATAL .**

CAPITULO I. LA ECONOMIA NACIONAL Y ANTECEDENTES DE MEXICANA DE AVIACION EN SU ETAPA DE EMPRESA PARAESTATAL

1. 1 SITUACION DE LA ECONOMIA NACIONAL EN LA DECADA DE LOS OCHENTAS

En la década de los ochentas el país vivía una fuerte crisis económica , resultado del agotamiento del modelo de desarrollo de sustitución de importaciones y del boom petrolero que se manifestó fuertemente en la década de los setentas , por lo que en la década de los ochentas el Gobierno Federal determina cambiar el rumbo de la economía en busca de un modelo que satisficiera a los intereses de todas las clase sociales que conforman el país , bajo este contexto , el Lic. Miguel de la Madrid Hurtado " asume el gobierno en diciembre de 1982 y cabe esperar que a fines del sexenio en el país ya esté asentado un nuevo esquema de crecimiento ... El nuevo gobierno ha distinguido una política de corto plazo , destinada al manejo de la crisis ; y otra de largo plazo , en que se definan las metas estratégicas fundamentales ". 1

En este planteamiento Valenzuela Fejjó , lo sustenta del análisis efectuado al Plan Nacional de Desarrollo 1982 - 1988 , al afirmar que : " La necesidad de modernizar el aparato productivo es algo que enfatiza bastante el PND,especialmente en relación al fortalecimiento de la capacidad exportadora de la economía .

1.- José Valenzuela Fejjó : El capitalismo mexicano en los ochentas , Ed. ERA , México , 1986 , pág. 147 .

Igualmente se sostiene que " La modernización del aparato productivo y distributivo persigue superar la heterogeneidad estructural que prevalece y se manifiesta especialmente a través de grandes diferenciales de productividad entre sectores y dentro de un mismo sector ". 2

El cambio de rumbo de la economía nacional en esta etapa fue diseñado de alguna manera por el Fondo Monetario Internacional, dada la situación por falta de capital financiero para reactivar la economía , dando por resultado " que el paquete FMI : I) privilegia el modo de regulación monopólico , favoreciendo especialmente a las corporaciones transnacionales ; II) supone un brutal ataque a los niveles de vida , absolutos y relativos , de los sectores asalariados . El objetivo buscado es una mayor tasa de plusvalía y los mecanismos que se privilegian son la ampliación del ejército de reserva industrial y la coacción extraeconómica ". 3

Es importante señalar los factores que provocan la crisis económica de los años ochentas y " son atribuidos , por la visión oficial , al mal desempeño de la política económica . El déficit público creciente es resultado de los mayores gastos públicos y de los reducidos ingresos ,derivados en gran medida - en su concepción - de la política de subsidios y de los bajos niveles de precios y tarifas de los bienes del sector público . El déficit externo se debe tanto al exceso de demanda , que proviene del gasto público , como a la escasa competitividad de la pro -

2.- José Valenzuela Fejóo , op. cit. pág. 158 .

3.- José Valenzuela Fejóo : Crítica del Modelo Neoliberal , Facultad de Economía , UNAM ,México , 1991 , pág. 36 .

ducción nacional (debido a la política proteccionista) y a la política de tipo de cambio sobrevaluado que prevaleció en el período de crecimiento previo a la crisis . . . ". 4

Estos factores inciden en la política que emprende Miguel de la Madrid Hurtado a fin de que la economía salga a flote y se encuadran en " tres grupos los planteamientos de la política económica vigente :

1. La contracción deliberada del gasto público y la de la oferta monetaria .
2. La liberación de precios , de la tasa de interés y del tipo de cambio , por una parte , y el control de salarios , por otra .
3. La racionalización y flexibilización de la política proteccionista del comercio exterior ". 5

De estas políticas las que me interesa extender más son las que se encuadran en el segundo grupo por el hecho de ser las que mayor impacto tuvieron en la reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación , a este respecto :

" El segundo grupo utiliza el mecanismo de precios para incentivar la producción. Tiene como propósito crear condiciones de rentabilidad para la inversión . Intenta impulsar la oferta y eliminar los desequilibrios en los mercados de productos para reducir la inflación y los desequilibrios inter e intra sectoriales , al igual que el déficit comercial externo . . .

La política de precios relativos pretende también corregir los desequilibrios en el

4.- Arturo Huerta González : Economía Mexicana , más allá del milagro . Editorial Diana , México , 1991 , pág . 127-128 .

5.- Arturo Huerta González , op. cit. pág. 128 .

mercado de factores productivos , intentando desestimular el uso del capital con aumentos de la tasa de interés y a través de la política devaluatoria (dado el alto coeficiente importado) y , por otro lado , abaratar el costo de la fuerza de trabajo con una política salarial contractiva que disminuya el desempleo y en consecuencia elimine las distorsiones en el mercado de trabajo . A su vez , la política salarial contractiva se circunscribe dentro de las políticas antiinflacionarias , tanto al reducir los costos de producción como por la disminución de demanda que origina . . . " 6

En la cuestión del empleo el Gobierno Federal ha " desarrollado drástica reducción salarial . . . y ha buscado mejorar la situación del empleo incentivando la utilización de procesos más intensivos en mano de obra , y con cargo al manejo del tipo de cambio , eliminar el sesgo antiexportador . . . En un contexto de preservación de la " rectoría estatal " se ha buscado fortalecer la participación económica del sector privado . Por ejemplo por medio de la reprivatización de empresas públicas . En tal contexto , podrían situarse recientes declaraciones del presidente de Coparmex : México está en vísperas de cambios profundos en favor de un esquema de economía de mercado " . 7

La crisis económica de los años ochenta repercute obviamente en los trabajadores al establecer el Gobierno Federal nuevos mecanismos de defensa del capital con programas de supuesta ayuda a las clases populares , dada la presión

6.- Arturo Huerta González , op. cit. pág. 129 .

7.- José Valenzuela Feljón , op. cit. pág. 175 .

ejercida por el sindicalismo oficial por lo que "... el Congreso del Trabajo (CT) propone en el documento *Solidaridad para el cambio*, el control de precios y la moderación de las demandas salariales y de las utilidades empresariales, entre otras medidas. El ejecutivo responde anunciando el "Programa para la producción, abasto y control del paquete básico de consumo popular"... El gobierno reivindica como criterio principal para la lucha contra la crisis, la austeridad y la moderación de precios y salarios, ofreciendo como contraparte apoyar el empleo, la planta productiva y garantizar el abasto.

Para la operatividad del proyecto se señala como esencial el control salarial y el control "flexible" de precios. El primero para contener el proceso inflacionario y el segundo para mantener la rentabilidad de las empresas productoras y asegurar el abasto de los bienes de consumo.

De este modo se deja abierta la puerta para una revisión de precios, que en realidad es la libertad de mercado, parte esencial de la doctrina que sostiene al programa gubernamental". 8

* Enfrentado a la crisis y a la necesidad de recomponer el esquema de acumulación, el gobierno asume un doble reto: 1. Cumplir con los compromisos externos, lo que restringe su capacidad de manejo de la política económica y 2. Buscar la reestructuración profunda de la economía para superar la crisis y encauzar al país en las corrientes más dinámicas del mercado mundial.

8.- Alejandro Álvarez Béjar, (Coordinador), Margarita Favela Gavía, Gemma Marín Lara : La clase obrera y el sindicalismo mexicano . Facultad de Economía , UNAM , México , 1990 , pág. 372-373 .

En estas tareas , una política neoliberal es su principal instrumento .

La austeridad , reducción del gasto público y contención salarial, buscan controlar la demanda global para frenar la inflación . La otra cara es la liberalización de la economía , donde la libertad de precios es central , como parte de una visión que rechaza un supuesto populismo económico tradicional del Estado mexicano .

Estos principios significan un cambio en las bases de la presencia económica del gobierno . La reducción del gasto reduce la participación gubernamental en la economía y , al redefinir los espacios de intervención del Estado , amplía la importancia del capital privado como agente económico . La liberalización significa también que el Estado abandona su papel regulatorio y lo deja en manos del mercado , aunque si mantenga control sobre el salario " . 9

Asimismo es importante destacar como el Gobierno Federal cumplió con su proyecto de sentar las bases para la implantación del modelo de crecimiento económico neoliberal en los ochentas porque : " El punto crucial a destacar se podría plantear así : ¿ se puede delegar en el sistema de precios la responsabilidad del reordenamiento estructural o éste debe ser complementado (y / o suplido) por una activa intervención estatal ? Al respecto , la experiencia histórica parece contundente : reordenamientos de la magnitud de los proyectados exigen una vasta utilización de la palancas estatales " . 10

" El resurgimiento del *laissez faire* en la década de los ochentas y su vinculación

9.- Alejandro Alvarez Béjar , op. cit. , pág. 381-382 .

10.- José Valenzuela Feijóo , op. cit. , pág. 176 .

directa al diseño de la política económica . . . ha procurado mejorar el funcionamiento de los diferentes mercados (financiero , de trabajo y de bienes y servicios) , reduciendo y , en algunos casos , eliminando los controles gubernamentales . . . , el diseño de la política económica en este contexto ha reducido el control estatal sobre recursos económicos y sobre su asignación , a través del proceso de *privatización* de empresas públicas . . . la política neoliberal ha actuado firmemente para tratar de reducir la capacidad negociadora de los sindicatos obreros frente a las empresas " . 11

Como hemos observado en el análisis que estos autores han desarrollado de la situación en que se encontraba la economía mexicana en la década de los ochenta , nos revela que la puesta en marcha del modelo de desarrollo sustentado en el neoliberalismo , tuvo un período de gestación relativamente corto para que tuviera éxito en la década de los noventa , con un costo económico , político y social para todas las clases sociales jamás imaginado .

1.2 ANTECEDENTES HISTORICOS .

La Compañía Mexicana de Aviación , S . A de C . V . , fundada el 12 de julio de 1921 bajo el nombre de Compañía Mexicana de Transportación Aérea , es la primera línea aérea de México y la cuarta de mayor antigüedad en el mundo , le

11.- Manuel Aguilera Verduzco : Una lectura Keynesiana del liberalismo de los ochenta , Facultad de Economía , UNAM , México , 1992 , pág. 79-80.

antecedes la línea holandesa KLM , la colombiana Avianca y la australiana Qantas .

Al iniciar sus operaciones aéreas contaban con dos aviones Lincoln Standard y su primera ruta fue de la ciudad de Tampico a la Ciudad de México vía Tuxpan . Con el crecimiento de sus operaciones se presentó una evolución sin precedentes en el equipo de vuelo al modernizarse constantemente a partir de 1928 con el ingreso de los aviones Fairchild , en 1930 el Trimotor Ford , en plena Segunda Guerra Mundial opera el Douglas DC - 3 , en 1946 el Douglas DC - 4 , en 1951 el Douglas Super DC - 6 , en 1956 se adquieren aviones de carga modelo Packet C - 82 para ofrecer el servicio de carga .

En la década de los sesentas , Mexicana de Aviación inaugura la era del jet en México con un avión Havilland Comet 4 - C en vuelo directo México - Los Angeles - México . En el año de 1968 inician sus operaciones los aviones Boeing 727 - 100 y en 1971 ingresan a la flota de la empresa los Boeing 727 - 200 ; en los años ochentas , Mexicana adquiere los aviones Mc Donnell Douglas DC - 10 - 15 que para esos años estaban catalogados como los más modernos y de una gran capacidad de asientos (315) y de carga (40 toneladas) .

En el año de 1990 ingresan a la flota de aviones de Mexicana de Aviación los Airbus A - 320 provistos de la más moderna tecnología en aviones , ya que gran parte de su manejo es a través de computadoras , en 1993 se introduce el Fokker - 100 catalogado como el avión de mayor rendimiento en vuelo por su

bajo consumo de combustible , estos modernos aviones provocan reducción de personal de vuelo , ya que son comandados por dos pilotos aviadores .

Esta breve semblanza de la flota de aviones de Mexicana de Aviación nos indica la característica de ser una línea aérea de vanguardia , para ofrecer el mejor servicio al pasajero , con los equipos de vuelo más avanzados en el mercado en cada una de sus etapas .

1.3 EVOLUCION ECONOMICA DE LA EMPRESA EN SU ETAPA PARAESTATAL

La Compañía Mexicana de Aviación en su etapa paraestatal mantuvo un cierto equilibrio económico a pesar de los fuertes problemas de Inflación - Recesión que se manifestaron en la década de los años ochentas en el país , aunado a estas circunstancias , en el ámbito mundial la recesión económica en los Estados Unidos y Europa , repercutieron negativamente en Mexicana de Aviación al descender el flujo de turistas a los centros de recreamiento principalmente de playa en la República Mexicana , sin embargo, en esta etapa presenta utilidades de operación como lo muestran las siguientes estadísticas :

UTILIDADES DE OPERACION 1982 - 1988 .

AÑO	INGRESO (1)	EGRESO (1)	UTILIDADES DE OPERACION
1982	24	25	- 1
1983	62	61	+ 1
1984	132	117	+15
1985	162	203	-41
1986	335	403	-68
1987	867	857	+10
1988	1723	1415	+308

(1) MILES DE MILLONES DE PESOS .

FUENTE : Informes Anuales de Mexicana de Aviación , 1986 ; 1987 ; 1988 .

Con respecto al rubro de pasajeros transportados de 1982 a 1988 , muestra un crecimiento importante , independientemente de los problemas económicos del país en estos años y de la recesión mundial , la estadística que presento a continuación de este lapso así lo demuestra :

AÑO	NUMERO DE PASAJEROS (MILES)	INCREMENTO DE PASAJEROS CON RESPECTO AL AÑO BASE	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1982	7 623	—	—
1983	8 095	472	6 . 19
1984	8 414	791	10 . 38
1985	8 954	1 331	17 . 46
1986	8 072	449	5 . 88
1987	7 857	234	3 . 07
1988	8 439	1 176	10 . 70

FUENTE : *ibidem* .

El cuadro anterior lo reflejaré de otra manera para verificar el incremento de pasajeros transportados con respecto al año anterior y el resultado lo mostraré en la siguiente página :

AÑO	NUMERO DE PASAJEROS (MILES)	INCREMENTO DE PASAJEROS CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
		1982	7 623
1983	8 095	832	6 . 19
1984	8 414	319	3 . 94
1985	8 954	540	6 . 42
1986	8 072	- 882	- 9 . 82
1987	7 857	- 215	- 2 . 66
1988	8 439	582	7 . 40

FUENTE : Ibidem .

Referente al equipo de vuelo de Mexicana de Aviación en la etapa paraestatal , mantuvo un número de aviones en operación que permitió transportar a miles de pasajeros con comodidad ya que el tipo de los mismos son reconocidos mundial mente por su amplitud de cabina , la flota de aviones se compone de la siguiente manera :

AÑO	BOEING 727-200	DC - 10 / 15	TOTAL
1982	38	3	41
1983	38	5	43
1984	39	5	44
1985	41	5	46
1986	40	5	45
1987	40	5	45
1988	37	5	42

FUENTE : Ibidem .

En lo referente a las propiedades de Compañía Mexicana de Aviación en esta etapa destacan las siguientes :

Edificio Administrativo Conjunto Xola

Edificio de Servicios

Terminal de Carga

Central de Carga

Centro de Adiestramiento para Pilotos y Sobrecargos

Centro de Adiestramiento para personal de Ventas , Reservaciones y

Operaciones .

Centro de Adiestramiento para personal Mecánico

Base de Mantenimiento México

Base de Mantenimiento Guadalajara

Edificio de Carga , La Paz , Baja California Sur .

Edificio Administrativo Mariano Otero , Guadalajara , Jalisco

Los cuadros estadísticos presentados así como su crecimiento en propiedades , muestran la evolución económica de la Compañía Mexicana de Aviación en su etapa de empresa paraestatal en forma llana , sin ofrecer un análisis detallado de cada rubro presentado , en virtud de no ser el tema central de esta tesis , sin embargo , afirmo que aún cuando se presentan años con pérdidas sustanciales , la empresa mantuvo su status de líder en la aviación comercial nacional en esta etapa de su larga historia como empresa de aviación .

1.4 SISTEMA DE RUTAS .

Compañía Mexicana de Aviación divide su sistema de rutas en nacionales e internacionales , de tal manera que el sistema nacional cubre las principales ciudades del país ya sea por su importancia económica o turística , asimismo proporciona su servicio a ciudades que están en pleno crecimiento o por su localización estratégica para captar pasajeros con destino a los Estados Unidos via México , como es el caso de los pasajeros de los países centroamericanos .

En el ámbito internacional cubre ciudades de los Estados Unidos con fuerte inmigración latina tales como Chicago , Los Angeles , Miami , San Antonio y San Francisco o ciudades de interés turístico como Denver , Orlando , Baltimore y Tampa .

En centroamérica y el caribe cubre las ciudades de Guatemala , San José de Costa Rica ; San Juan de Puerto Rico y La Habana .

El sistema de rutas de Mexicana de Aviación en su etapa paraestatal contaba con los siguientes destinos :

NACIONALES

ACAPULCO (ACA)	MANZANILLO (ZLO)
BAHIAS DE HUATULCO (HUX)	MAZATLAN (MZT)
CAMPECHE (CPE)	MERIDA (MID)
CANCUN (CUN)	MEXICALI (MXL)
CHIHUAHUA (CUU)	MEXICO, D. F. (MEX)
CIUDAD DEL CARMEN (CME)	MINATITLAN (MTT)
CIUDAD JUAREZ (CJS)	MONTERREY (MTY)
COZUMEL (CZM)	NUEVO LAREDO (NLD)
GUADALAJARA (GDL)	OAXACA (OAX)
HERMOSILLO (HMO)	PUEBLA (PUE)
IXTAPA - ZIHUATANEJO (ZIH)	PUERTO ESCONDIDO (PXM)
LA PAZ, B. C. S. (LAP)	PUERTO VALLARTA (PVR)
SAN JOSE DEL CABO (SJD)	TUXTLA GUTIERREZ (TGZ)
SAN LUIS POTOSI (SLP)	VERACRUZ (VER)
TAMPICO (TAM)	VILLA HERMOSA (VSA)
TIJUANA (TIJ)	ZACATECAS (ZCL)

TOTAL DE DESTINOS NACIONALES : 32

INTERNACIONALES

BALTIMORE (BWI)

CHICAGO (CHI)

DALLAS (DFW)

DENVER (DEN)

GUATEMALA (GUA)

LA HABANA , CUBA (HAV)

LOS ANGELES (LAX)

MIAMI (MIA)

NUEVA YORK (NYC)

ORLANDO (MCO)

FILADELFIA (PHL)

SAN ANTONIO (SAT)

SAN FRANCISCO (SFO)

SAN JOSE , C . R . (SJO)

SAN JUAN , P . R . (SJU)

SEATTLE (SEA)

TAMPA (TPA)

TOTAL DE DESTINOS INTERNACIONALES : 17

En ciudades importantes del país pero que no contaban con vuelos en esta etapa de empresa paraestatal , Mexicana de Aviación proporciona a sus usuarios a través de Estaciones Distritales venta de boletos y reservaciones en las siguientes ciudades :

COATZACOALCOS (QTZ)

CUERNAVACA (QCU)

LEON (LEN)

QUERETARO (QRO)

TOLUCA (TLC)

Como se observa el sistema de rutas o destinos en esta etapa de Mexicana de Aviación con un total de 49 , es interesante , porque cubre mercados potenciales de incremento de pasajeros , así como apoya el crecimiento económico de es-

los lugares al proporcionar servicio de carga en general , bajo esta óptica se puede dividir el sistema de rutas de la empresa de la siguiente manera :

RUTAS DE APOYO AL CRECIMIENTO ECONOMICO - INDUSTRIAL

MEXICO - CAMPECHE	MEXICO - MERIDA
MEXICO - CIUDAD DEL CARMEN	MEXICO - MEXICALI
MEXICO - GUADALAJARA	MEXICO - SAN LUIS POTOSI
MEXICO - MINATITLAN	MEXICO - TAMPICO
MEXICO - MONTERREY	MEXICO - VERACRUZ
MEXICO - HERMOSILLO	MEXICO - VILLAHERMOSA
MEXICO - LA PAZ	

RUTAS DE APOYO AL CRECIMIENTO ECONOMICO - TURISTICO

MEXICO - ACAPULCO	MEXICO - PUERTO VALLARTA
MEXICO - BAHIAS DE HUATULCO	MEXICO - SAN JOSE DEL CABO
MEXICO - CANCUN	MEXICO - IXTAPA - ZIHUATANEJO
MEXICO - COZUMEL	MEXICO - MANZANILLO
MEXICO - OAXACA	MEXICO - MAZATLAN
MEXICO - PUERTO ESCONDIDO	

RUTAS DE APOYO AL COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL

MEXICO - CHICAGO	MEXICO - NUEVA YORK
MEXICO - GUADALAJARA	MEXICO - NUEVO LAREDO

MEXICO - LOS ANGELES

MEXICO - SAN ANTONIO

MEXICO - MEXICALI

MEXICO - SAN FRANCISCO

MEXICO - MIAMI

MEXICO - TIJUANA

MEXICO - MONTERREY

RUTAS DE APOYO AL TURISMO INTERNACIONAL

MEXICO - CHICAGO

MEXICO - NUEVA YORK

MEXICO - DALLAS

MEXICO - ORLANDO

MEXICO - DENVER

MEXICO - SAN ANTONIO

MEXICO - LA HABANA

MEXICO - SAN FRANCISCO

MEXICO - LOS ANGELES

MEXICO - SAN JUAN - PUERTO RICO

MEXICO - MIAMI

MEXICO - TAMPA

De las rutas que integran el sistema de Mexicana de Aviación , se pueden desprender un sinnúmero de divisiones que desee uno para efectos de análisis de mercado , que es objeto de otro estudio, sin embargo no podemos dejar fuera este tipo de observaciones por la importancia que representa el servicio de Mexicana de Aviación a las ciudades anotadas , ya que directa o indirectamente apoya el crecimiento de la localidad o región en que se localiza el destino o ruta

De la red de destinos de Mexicana de Aviación es importante señalar las ciudades que se integraron a sus operaciones diarias en su carácter de empresa paraestatal , tales como Bahías de Huatulco , Puebla , Puerto Escondido , San

Luis Potosí y Zacatecas en el ámbito nacional , en el internacional destacan los destinos a Nueva York , Orlando y Tampa .

1. 5 ESTRUCTURA OCUPACIONAL Y SALARIAL 1982 - 1988

1. 5. 1 ESTRUCTURA OCUPACIONAL

La estructura ocupacional de la Compañía Mexicana de Aviación en su carácter de empresa paraestatal , muestra importante crecimiento en la generación de empleo en estos años de acuerdo a lo que muestra la estadística por grupo de trabajadores de planta al 31 de diciembre de cada año .

AÑO	EXTRAN- JERO	CONFIANZA	SNTAS	ASPA	ASSA	TOTAL
1982	792	1,498	6,742	874	1,469	11,375
1983	798	1,603	6,935	857	1,468	11,661
1984	866	1,751	7,120	843	1,561	12,141
1985	922	1,958	7,596	914	1,596	12,986
1986	957	2,199	7,912	969	1,722	13,759
1987	989	2,279	8,029	974	1,781	14,052
1988	981	2,021	7,356	969	1,700	13,027

FUENTE : Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1982 - 1988 e Informes Anuales de Compañía Mexicana de Aviación 1986 , 1987 , 1988 .

A efecto de obtener un análisis más preciso de la generación de empleos en Mexicana de Aviación presento el resultado con respecto al año base de 1982, reflejándose el empleo generado de 1982 a 1988 como un aspecto de suma importancia en esta etapa, mostrando el siguiente crecimiento.

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	EMPLEOS GENERADOS CON RESPECTO AL AÑO BASE	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1982	11,375	—	—
1983	11,661	286	2.51
1984	12,141	766	6.73
1985	12,986	1,611	14.16
1986	13,759	2,384	20.95
1987	14,052	2,677	23.53
1988	13,027	1,652	14.52

FUENTE :Ibidem . Cálculos Estadísticos elaborados por el autor .

El efecto de la generación de empleos en Mexicana de Aviación de 1982 a 1988 la reflejaremos con mayor precisión en la estadística que presentamos en la página siguiente :

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	EMPLEOS GENERADOS CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1982	11,375	—	—
1983	11,661	286	2.51
1984	12,141	480	4.12
1985	12,986	845	6.96
1986	13,759	773	5.95
1987	14,052	293	2.13
1988	13,027	-1,025	-7.29

FUENTE : Ibidem . Cálculos Estadísticos elaborados por el autor .

Los cuadros estadísticos presentados , muestran la importancia de Mexicana de Aviación en la generación de empleos en la Industria Aérea Nacional , a pesar de la recesión mundial , y de la inestabilidad económica del país en este lapso de estudio caracterizado por los fuertes índices de inflación por un lado y por otro , los aumentos de emergencia a los salarios dictaminados por el Gobierno Federal que alcanzan un total de 11 aumentos de emergencia del 1° de noviembre de 1982 al 1° de marzo de 1988 .

Con base en las cifras de los cuadros estadísticos presentados es importante señalar que la generación de empleos es continua de 1983 a 1987 , a excepción

de 1988 donde se manifiesta un descenso importante en la generación de empleos en la empresa, ya que el número de empleados es menor al de 1986 y es un reflejo de la problemática que se presentara con mayor fuerza a partir de la reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación . 12

Con respecto al grupo del personal sindicalizado afiliado al Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS) , en la etapa de empresa paraes total de Mexicana de Aviación había representado el mayor peso en la estructura ocupacional y su porcentaje de participación se refleja en el cuadro estadístico que a continuación presentamos :

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS AFILIADOS A SNTAS	TOTAL EMPLEADOS DE C . M . A .	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
1982	6 , 742	11 , 375	59 . 27
1983	6 , 935	11 , 661	59 . 47
1984	7 , 120	12 , 141	58 . 65
1985	7 , 596	12 , 986	58 . 49
1986	7 , 912	13 , 759	57 . 50
1987	8 , 029	14 , 052	57 . 14
1988	7 , 356	13 , 027	56 . 47

FUENTE : Ibidem . Cálculos Estadísticos elaborados por el autor .

12.- Ver Capítulo III .

Del número total de empleados afiliados al SNTAS , en la estructura operacional de la empresa se distribuyen por categorías de acuerdo a los requerimientos de la misma , para este efecto se han distribuido las categorías de los trabajadores en las diferentes áreas de trabajo que conformaban la operación diaria en su etapa paraestatal clasificándose de la siguiente manera :

ATENCION AL PASAJERO

Equipajero

Representante de Control Central de Reservasiones

Representante de Grupos

Representante de Operaciones

Representante de Relaciones Públicas

Representante de Reservasiones

Representante de Tráfico Despachadores

Representante Tráfico Equipajes

Representante Tráfico Información

Representante de Ventas

Vendedor

MANTENIMIENTO AVIONES

Candidato a Mecánico

Carpintero

Controlado

Decorador Mantenimiento

Hojalatero Laministería

Llantero

Mecánico de Aviación

Mecánico de Aviación DC - 10

Mecánico Especialista de Aviación

Radio Mecánico Especialista de Aviación

Radio Técnico Mecánico

Técnico Mecánico Especialista de Aviación

Técnico Mecánico Simulador

SERVICIO DE RAMPA Y EN VUELO

Alero

Asignador

Decorador de Equipos

Decorador de Operaciones

Despachador de Vuelos

Meteorologista

Radio Operador

Representante de Operaciones

Técnico Cartógrafo

Tractorista

Trabajador General (Estibadores)

SERVICIO DE CARGA

Agente Repartidor

Ayudante Agente Repartidor

Chofer de Carga

Representante de Carga

Trabajador General

ATENCION A LAS INSTALACIONES Y OTROS EQUIPOS

Chofer

Chofer Trailero

Electricista Automotriz

Electricista Instalaciones Terrestres

Hojalatero Automotriz

Mecánico Automotriz

Mecánico de Plantas

Pintor

Sobrestante

Técnico Electricista

Técnico Electromecánico

Trabajador General

SERVICIO DE COMUNICACIONES

Mecánico en Telecomunicaciones

Técnico Mecánico en Telecomunicaciones

Teletipista

ADMINISTRATIVO

Almacenista

Archivista

Asignador Adiestramiento

Auxiliar Oficina

Auxiliar Sistemas

Ayudante de Dibujo

Bodeguero

Dibujante

Fotógrafo

Impresor

Mensajero

Meritorio

Motociclista

Oficial de Contabilidad

Oficial de Licores

Oficinista

Operadora Captura de Datos

Operador Mimeógrafo

Recepcionista

Redactor

Representante de Compras

Representante de Correos

Taquigrafa

Trabajador (mozo)

El número de personal integrado a estos grupos de trabajo para la operación diaria en los destinos de Mexicana de Aviación en 1968 estaban conformados de la siguiente manera :

AREA DE TRABAJO	NUMERO DE PERSONAL
ATENCION AL PASAJERO	2 , 004
MANTENIMIENTO AVIONES	1 , 064
SERVICIO DE RAMPA Y EN VUELO	1 , 847
SERVICIO DE CARGA	1 , 152
ATENCION A LAS INSTALACIONES	223
SERVICIO DE COMUNICACIONES	78
ADMINISTRATIVO	988
TOTAL	7 , 356

FUENTE : Ibidem . Distribución elaborada por el autor .

Este desglose de la estructura ocupacional muestra como Mexicana de Aviación cubría sus necesidades para la operación diaria con un número de personal sindicalizado que por su número puede parecer exagerado , sin embargo , es im-

portante señalar que todo el aspecto operativo que implica la aviación se desarrollaba íntegramente en la empresa, situación que se modifica sustancialmente al reprivatizarse la empresa. 13

1. 5. 2 ESTRUCTURA SALARIAL PERSONAL AFILIADO AL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES

La estructura salarial en Compañía Mexicana de Aviación es diversa en función de los salarios tabulares y prestaciones que han pactado con los sindicatos de Pilotos, Sobrecargos y del personal afiliado al SNTAS, así como la estructura de sueldos autorizada al personal de confianza.

Por tratarse de un estudio enfocado al personal de tierra afiliado al Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, omito analizar las estructuras salariales del resto de los empleados de la empresa, de acuerdo a esta situación, la estructura salarial del personal sindicalizado es la siguiente:

CONCEPTO DE PAGO	DESCRIPCION DEL CONCEPTO
SALARIO TABULAR MENSUAL	Monto mínimo de pago para cada categoría.
SOBRESALARIO	Factor de vida cara en las Estaciones del sistema de rutas en la República Mexicana con una variación del 10 %

13.- Ver pág. 69.

al 60 % del salario tabular de la categoría que ocupe el trabajador . (Ex - cepto México , D . F .)

BONIFICACION PORCENTAJE

Porcentaje pactado con el sindicato , aplicable al personal que desempeña labores adicionales a las establecidas en su categoría , fluctúan del 1.5 % al 10 % del salario tabular de la categoría que ocupe el trabajador .

BONIFICACION FIJA

Cantidad fija en pesos corrientes aplicable al personal que desempeña labores adicionales .

COMPENSACION ANTIGUEDAD

Porcentaje pactado aplicable al personal que por cada 5 años de servicios se le otorga el 1 % mensual de su salario tabular .

AYUDA ESCOLAR

Porcentaje pactado aplicable al personal con un 10 % del salario tabular mensual a la categoría de cada trabajador .

AYUDA ALIMENTICIA

Se paga el 35 % del salario tabular mensual

sual de la categoría que ocupe el trabajador .

FONDO DE AHORRO

Se aplica el 12 . 498 % del salario tabular mensual a todos los trabajadores de base .

PRIMA VACACIONAL

12 días de salario tabular de la categoría que ocupe el empleado y su pago es una vez al año .

AYUDA RENTA

Se paga el 10 % del salario ordinario mensual a los trabajadores , esta prestación al otorgarse al trabajador sustituye al INFONAVIT .

AGUINALDO

Se les otorgan 15 días de salario ordinario de la categoría que ocupe el trabajador .

Esta estructura salarial del personal sindicalizado afiliado al Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares es superior a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo , resultado de conquistas laborales a través de años de lucha de este sindicato que tiene más de 50 años de constituido .

Asimismo, el salario de cada categoría y sus niveles corresponden a la respon-

sabilidad de cada uno de ellos en el engranaje operativo o administrativo establecido en la empresa . Las responsabilidades están contenidas en el contrato colectivo de trabajo y convenios correlativos ,celebrados entre empresa y sindicato .

1. 6 FACTOR DE OCUPACION EMPLEADOS - NUMERO DE AVIONES 1982 - 1988

En la etapa paraestatal de la empresa existió un número de aviones acorde a la situación de la industria en esos años y a sus rutas de servicio que generó empleo en la República Mexicana . Para verificar la generación de empleos en la empresa tomaré un factor que determina esta aseveración y esto se da con la interrelación de empleados y el número de aviones , manifestándose el factor de ocupación de la siguiente manera :

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION
1982	11 , 375	41	277
1983	11 , 661	43	271
1984	12 , 141	44	276
1985	12 , 986	46	282
1986	13 , 759	45	306
1987	14 , 052	45	312
1988	13 , 027	42	310

FUENTE : Informes Anuales de Mexicana de Aviación , 1986 , 1987 , 1988 .
Desglose estadístico elaborados por el autor .

A efecto de mostrar el factor de ocupación más específico a continuación presentaremos por grupo de trabajo la ocupación de cada uno de ellos ; iniciando con el personal de vuelo afiliado a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (A S P A) y de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (A S S A) , posteriormente mostramos lo correspondiente al personal de tierra afiliado al Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS) y del personal de confianza , y sus factores de ocupación son los siguientes :

PERSONAL DE VUELO

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS POR SINDICATO		NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION	
	ASPA	ASSA		ASPA	ASSA
1982	874	1,469	41	21	38
1983	857	1,468	43	20	34
1984	843	1,561	44	19	35
1985	914	1,598	46	20	35
1986	969	1,722	45	21	38
1987	974	1,781	45	22	40
1988	969	1,700	42	23	40

PERSONAL DE TIERRA

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS POR SINDICATO		NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION	
	SNTAS	CONFIANZA		SNTAS	CONFIANZA
1982	6,742	1,498	41	164	37
1983	6,935	1,603	43	161	37
1984	7,120	1,751	44	162	40
1985	7,596	1,958	46	165	43
1986	7,912	2,199	45	176	49
1987	8,029	2,279	45	178	51
1988	7,356	2,021	42	175	48

FUENTE : Ibidem. Estadística elaborada por el autor .

El análisis del factor de ocupación de estos grupos demuestra que la generación de empleos se manifestó fuertemente por las condiciones de trabajo operativo y administrativo que representan la apertura de nuevas rutas e introducción de un avión , máxime que el servicio que proporciona Mexicana de Aviación es integral con personal propio en cada una de sus áreas de trabajo , las cuales en su etapa de empresa privada sufren un recorte de personal y áreas tan importantes para el servicio como son las de rampa y carga desaparecen como parte integral de las labores diarias de Mexicana de Aviación . 14

1.7 LOGROS ECONOMICOS - LABORALES DEL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES 1982 - 1988

El Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares en su larga lucha como sindicato independiente (nunca ha formado parte del Congreso del Trabajo de la CTM) , logró un contrato colectivo de trabajo benéfico para los trabajadores en la etapa de empresa paraestatal de Compañía Mexicana de Aviación , incrementando los beneficios en cada revisión de contrato durante este período de estudio , por lo que solo enunciaré algunas cláusulas, cuyo contenido e importancia se presenta un breve análisis .

- CLAUSULA 41 . DEL ASCENSO DE LOS TRABAJADORES

Esta cláusula se pacta en la revisión contractual de 1984 , significando un gran

14 .- Ver pág. 69

avance administrativo y laboral Empresa - Sindicato , al normarse el ascenso de los trabajadores a través de un examen para ocupar puestos vacantes de categoría superior en las diferentes áreas de la empresa ya sean operativas o administrativas , dando pauta esta cláusula a que la capacitación y adiestramientos impartidos por la empresa se reflejará en el aspecto económico de sus trabajadores , asimismo esta cláusula elimina el ascenso automático por antigüedad de los trabajadores como lo marca la Ley Federal del Trabajo , ascendiendo el más capacitado al aprobar los exámenes correspondientes .

- CLAUSULA 42 . DEL INCENTIVO POR CAPACITACIÓN

La Compañía Mexicana de Aviación capacita continuamente a sus trabajadores en todas sus áreas de trabajo , fundamentalmente en su área de mantenimiento aviones para desarrollar su trabajo que es de vital importancia para el servicio diario de los aviones , con base en ello, el sindicato logró en 1984 se pactara esta cláusula debido a que la flota de aviones de la empresa en ese año se integraba de Boeing 727 - 200 y Mc Donnell Douglas DC - 10 - 15 , cuyo mantenimiento es diferente y por lo tanto adiestramientos y capacitación para cada equipo , resultando más rentable a la empresa pagar un incentivo que duplicar la planta de mecánicos , ya que con el mismo número de trabajadores se le da el mantenimiento a los aviones .

Este incentivo inicia con el 0.50 % del salario tabular , en 1986 logran que se incremente al 0.75 % del mismo salario, finalmente en la revisión contractual de 1988 se eleva al 1 . 50 % del salario tabular .

**- CLAUSULA 48 . TIEMPO DE TOLERANCIA Y ESTIMULO DE PRODUCTI -
VIDAD POR PUNTUALIDAD**

Esta cláusula hasta la revisión de contrato de 1986 establecía que cada trabajador sindicalizado disfrutaría de una tolerancia de 10 minutos a la hora de entrada y de 5 minutos en su hora de salida . En la revisión de 1988 se da una variante en beneficio tanto de la empresa como de los trabajadores al reducirse la tolerancia de entrada a labores de 10 minutos a 5 minutos y la eliminación de los 5 minutos antes de la salida de labores , a fin de aumentar la productividad de cada uno de los trabajadores , estableciéndose un estímulo de productividad por puntualidad de acuerdo a las siguientes reglas :

POR EL USO DE TOLERANCIAS	SE PAGARA COMO ESTIMULO A CADA TRABAJADOR EL IMPORTE EQUIVALENTE A :
0 TOLERANCIAS	12 HORAS DE TIEMPO EXTRA DOBLE
1 A 5 TOLERANCIAS	9 HORAS DE TIEMPO EXTRA DOBLE
6 A 10 TOLERANCIAS	6 HORAS DE TIEMPO EXTRA DOBLE
11 A 15 TOLERANCIAS	3 HORAS DE TIEMPO EXTRA DOBLE
16 EN ADELANTE	0 HORAS DE TIEMPO EXTRA DOBLE

Este incentivo representa un fuerte gasto para la empresa , sin embargo , también representa un tiempo de trabajo productivo significativo si se toma en consideración lo siguiente :

N° DE EMPLEADOS EN 1988	7,356 igual a (x)
TIEMPO PRODUCTIVO	10 minutos igual a (y)
(x)(y)	73,560 minutos
73,560 minutos / 60 minutos	1,226 horas
1,226 horas / 8 horas	153.25 jornadas diarias igual a (z)
(z)	153 empleados

El resultado de este tiempo productivo representa una fuerza de trabajo adicional del 2.08% de la planta de trabajadores del año de 1988, lo que implica, en caso de no existir esta cláusula la contratación potencial de 153 trabajadores con todas sus implicaciones contractuales, en donde ni la empresa ni los trabajadores obtendrían beneficio alguno.

- CLÁUSULA 85 . - SOBRESALARIOS EN ESTACIONES FORANEAS

En esta cláusula se norma el factor de vida cara en las estaciones de la República Mexicana, tomando en consideración una canasta básica así como el costo de energía eléctrica, gas doméstico, agua, transporte y otros; el monto de sobresalario se fija en porcentaje, aplicándose directamente al salario tabular de cada trabajador.

En el contrato colectivo de trabajo para el bienio 1982 - 1984, el porcentaje pactado oscilaba de un 0.83 % a un 40 %, en el período de 1984 - 1986 el porcentaje vigente vario de 0.83 % a un 45 %.

En la revisión contractual del 1° de noviembre de 1986 el monto del sobresalario

se incrementó significativamente ya que de un 0.83% pasó al 10 % y del 45 % al 60 % , estos incrementos se muestran en la siguiente estadística de algunas ciudades en las cuales aplica el sobresalario :

ESTACION	1982 %	1984 %	1986 %	1988 %
ACAPULCO	20	20	30	30
CANCUN	40	45	60	55
GUADALAJARA	6	6	25	30
LEON	0.83	0.83	10	10
MEXICALI	35	45	55	60
MONTERREY	15	15	35	35
PUERTO VALLARTA	15	25	35	40
TAMPICO	10	10	20	25
VILLAHERMOSA	25	30	35	35

FUENTE : Mexicana de Aviación , Contratos Colectivos de Trabajo convenidos con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares , 1982, 1984, 1986 , 1988 .

Los incrementos al sobresalario conquistados por el sindicato para los trabajadores representa un apoyo económico al personal que labora principalmente en las estaciones fronterizas o de desarrollo turístico, en donde la habitación, alimentos transporte y servicios en general tienen un elevado costo , esta prestación de sobresalario no aplica al personal que labora en la Ciudad de México .

- CLAUSULA 121 . AYUDA ALIMENTICIA , DE DESPENSA EDUCACION Y
FAMILIAR

Esta cláusula en el contrato colectivo de trabajo por el periodo 1982 - 1984 , estaba integrada en las cláusulas 104 . - Ayuda para Despesa Familiar con un monto de \$ 500 .00 mensuales y en la cláusula 120 . - Ayuda Alimenticia , Edu - cacional y Familiar , pactada con el 4.5 % del salario tabular del trabajador . En la revisión contractual del 1° de noviembre de 1984 , se unifican las cláusulas y el Comité Ejecutivo del SNTAS obtiene el 10 % del salario tabular para cada uno de los trabajadores al servicio de la empresa . En la revisión del contrato colecti - vo de trabajo para el periodo 1986 - 1988 , obtienen un incremento del 8 % en esta prestación , situándose en el 18 % del salario tabular mensual , este porcen - taje se mantiene en la revisión contractual para los años de 1988 - 1990 .

Al reprivatizarse Compañía Mexicana de Aviación en 1989 , se pacta un nuevo contrato colectivo de trabajo con vigencia de un año y que puede catalogarse como un parteaguas en las relaciones laborales , ya que fue la única cláusula con incremento en su monto pactado al pasar de un 18 % a un 30 % del salario tabular mensual de los trabajadores . La magnitud de esta prestación en las percepciones de los trabajadores es sustancial , al representar casi un tercio de su salario tabular mensual.

Este breve análisis de las conquistas económicas del sindicato SNTAS para los trabajadores en la etapa paraestatal , muestra una fuerza de este al interior de Compañía Mexicana de Aviación , ya que si bien en la década de los ochentas

la política oficial es de topes salariales en las revisiones contractuales y / o salariales , el Comité Ejecutivo del sindicato obtenía un poco más de lo marcado por el Gobierno Federal , asimismo aprovechó la coyuntura de la política de empleo implementada en esa década por el aparato gubernamental , incrementando sustancialmente el número de trabajadores afiliados a esta institución sindical .

Sin embargo, esta fuerza se debilita al reprivatizarse la empresa , 15 , pero las conquistas económico - laborales continúan vigentes en beneficio de la clase trabajadora en una empresa estratégica de la economía nacional a pesar del empuje del neoliberalismo en los años noventa .

15.- Ver pág. 74.

CAPITULO DOS

**LA REPRIVATIZACION DE MEXICANA DE AVIACION : UNA
EXPERIENCIA EN LA AVIACION COMERCIAL NACIONAL .**

CAPITULO II . LA REPRIVATIZACION DE MEXICANA DE AVIACION : UNA EXPERIENCIA EN LA AVIACION COMERCIAL NACIONAL

2 . 1 LA REFORMA NEOLIBERAL DEL ESTADO : SU EFECTO EN LA AVIACION COMERCIAL NACIONAL

El Plan Nacional de Desarrollo 1988 - 1994 , implementado por el Poder Ejecutivo Federal , encabezado por el Lic. Carlos Salinas de Gortari para modernizar la economía nacional , enunció una serie de políticas y acciones en el apartado 2 . 2 **La estrategia ; Modernizar a México** , las cuales transcribo ya que anunciaba lo que se proponía el Gobierno Federal en el ámbito económico , dicho apartado expone lo siguiente :

*** La estrategia de la modernización , cuya meta es lograr la recuperación económica , se encamina a incrementar la capacidad para crear empleos bien remunerados y lograr el incremento gradual pero firme de los salarios reales .**

Busca ante todo , la estabilización permanente de la economía , la ampliación de los recursos disponibles para la inversión - toda vez que ha sido su insuficiencia lo que más ha frenado el dinamismo económico - y vigilar que el mismo proceso de crecimiento no propicie el resurgimiento de crisis recurrentes .

Enfrentar el reto de la modernización es ajustarse al cambio para aprovechar con actitud abierta sus oportunidades , sin refugiarse en estrategias del pasado que ya no responden a la nueva realidad . A este reto la mayoría de

los países responden con avances estructurales que les permitan participar provechosamente en el cada vez más competitivo y cambiante mundo de hoy. Con las medidas adoptadas y con la estrategia de modernización de este plan México busca incorporarse plenamente a este movimiento.

El esfuerzo de modernización se habrá de dar en todas las esferas de nuestra economía. Modernizar es ampliar y mejorar la infraestructura; es aceptar y enfrentar con eficacia la apertura comercial; es eliminar obstáculos y regulaciones que reducen el potencial de los sectores productivos; es abandonar con orden lo que en un tiempo pudo ser eficiente pero hoy es gravoso, es aprovechar las mejores opciones de producción, financiamiento, comercio y tecnología de que dispone el país, es reconocimiento de que el desarrollo en el mundo entero no puede ser resultado sólo de las acciones del Estado, sino también precisa la participación amplia de los particulares*.

Bajo este gran marco conceptual del Plan Nacional de Desarrollo, la aviación comercial nacional estuvo de frente ante un cambio si bien anunciado, no previó el efecto que se daría más adelante en este sector de la economía nacional, máxime que la aviación al término del sexenio del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado, mostraba grave deterioro a grado tal que se decretó la quiebra total no técnica de Aeroméxico, y se consolidaba el proyecto de reprivatización de Mexicana de Aviación después de varios intentos. 16

La situación anotada prácticamente inicia en el año de 1988, dando pauta a lo

16.- Ver Inciso 2.5 ,pág. 57 .

que denominamos nueva experiencia en la aviación comercial nacional con el proyecto modernizador implantado en el **Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994** .

De este plan extraigo lo que considero las políticas centrales para la aviación comercial y son las siguientes :

- Se modernizará la **Red Troncal de Aeropuertos** .
- Se impulsará la **Inversión de los Gobiernos de los Estados y de los particulares** en la ampliación de terminales de pasajeros y en servicios conexos .
- Se mejorará la tecnología de los servicios de ayuda a la **Navegación Aérea** .
- Se estimulará el desarrollo de la **Industria Aeronáutica** con participación privada .
- Se tomarán las medidas necesarias para resolver el problema del **Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México** .
- Se establecerá un sistema aeroportuario del área metropolitana que atienda eficientemente la demanda de tráfico , y facilite las labores de mantenimiento y operación .
- Se facilitará la **creación de empresas en los niveles troncal , regional y alimentador , en una Nueva Estructura de la Aviación Nacional** .
- En el tráfico internacional , al **eliminarse las Restricciones a Líneas Aéreas** , aumentará el número de vuelos y la oferta de asientos .
- Se fomentarán los **vuelos de Fletamento** para impulsar el turismo .
- Se autorizarán , además vuelos de carga en servicio regular .

Estas políticas formuladas para la aviación comercial nacional , representan un cambio radical en la forma y fondo de conducir esta industria por el Gobierno Federal , al abandonar tasitamente a las líneas aéreas troncales de su protección como empresas paraestatales (Aeroméxico y Mexicana de Aviación) , asimismo ofrecía grandes perspectivas al capital privado para invertir en cualquier área de la aviación , llámese aeropuertos , terminales de pasajeros , líneas aéreas troncales , líneas de fletamento o de carga , reservándose el derecho de los servicios de navegación aérea y servicios de rampa .

A fin de que se diera el cambio anunciado para el sector de eliminar la protección del Estado a las líneas troncales y se abriera el camino a la modernización del sector , el Estado implementó y apoyó una serie de medidas desregulatorias para que se diera " una competencia abierta entre líneas aéreas en beneficio de los usuarios " , al eliminarse el régimen de empresa paraestatal que ostentaban Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico .

2.2 SURGIMIENTO DE LINEAS AEREAS

La aviación comercial nacional durante buena parte de su historia se caracterizó por presentar una estructura de líneas aéreas casi estáticas definidas en dos importantes grupos , troncales y regionales , esta estructura la constituían en el año de 1989 las siguientes líneas .

TRONCALES

AEROVIAS DE MEXICO , MEXICANA DE AVIACION Y AEROCALIFORNIA .

REGIONALES

AEROMAR , AEROCOZUMEL , AEROVIAS CARIBE , AEROVIAS OAXAQUE -
ÑAS , SERVICIO AEREO LEO LOPEZ , AEROMORELOS , AEROSIERRA DE
DURANGO , AVIACION DEL NOROESTE , AVIACSA Y SERVICIOS AEREOS -
LITORAL .

FUENTE : Evolución de los principales Indicadores de Infraestructura de las —
Líneas Aéreas Nacionales ; Dirección General de Aeronáutica Civil , Secre -
taría de Comunicaciones y Transportes .

Con 13 líneas aéreas se proporcionaba el servicio a los usuarios en el territorio
nacional así como a diferentes destinos internacionales .

Con la puesta en marcha de la modernización del sector aeronáutico , se provo -
ca la caída de la estructura de la aviación comercial , en virtud de que una de las
políticas centrales del proyecto modernizador , se sustenta en la creación de
empresas en los niveles troncal , regional y alimentador , presentando un creci -
miento inusitado de 1990 a 1993 .

En el lapso mencionado las líneas troncales pasan de 3 a 6 líneas y en las regio -
nales de 10 líneas se incrementan a 12 . Las nuevas líneas aéreas que inician
operaciones al amparo del proyecto modernizador en los niveles troncal , regio -
nal y alimentador o de fletamento son las siguientes:

TRONCALES

AÑO	LINEA AEREA
1990	AVIACSA
1991	SARO Y TAESA

REGIONALES

AÑO	LINEA AEREA
1990	AEROSUDPACIFICO
1991	AEROMONTERREY ; TRANSPORTES AEREOS GANE
1992	AEROVIAS DE PONIENTE
1993	PAL AEROLINEAS

FUENTE : Ibidem.

En el año de 1991 cierra operaciones la línea Aerosierra de Durango y en 1992 concluyen las operaciones de Aerovías Oaxaqueñas .

El surgimiento de líneas aéreas que da vida a una de las políticas centrales de la modernización del sector , denominadas alimentadoras o de fletamento que proporcionan servicios no regulares , su auge se presenta de 1991 a 1993 y surgen en el siguiente orden por año :

ALIMENTADORAS O DE FLETAMENTO

AÑO	LINEA AEREA
1991	AEROEJECUTIVO ; AERONAUTICA CANCUN
1992	ENRIQUE CUAHONTE ;SERVICIOS AEROLINEAS MEXICANAS ; VUELOS ASESORIA Y - REPRESENTACIONES ; RESTAURACIONES AERONAUTICA

AÑO	LINEA AEREA
1993	ESTRELLAS DEL AIRE ; INTERAMERICA ; QUASSAR ; AEROTONALA ; LINEAS AEREAS ALLEGRO

FUENTE : Ibidem.

Como se observa , el proyecto modernizador en la industria aérea presenta un crecimiento de líneas aéreas fuera de serie en tan corto tiempo , independiente mente del tamaño de las líneas aéreas , ya que en el año de 1989 existían 13 líneas , en 1993 ascendió a 28 empresas , es decir un crecimiento del 115 % con respecto a 1989 .

Con el surgimiento de estas líneas aéreas en tan corto tiempo , da fin a la supremacía que representaban Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico en su carácter de empresas troncales, cumpliéndose así la política de una nueva estructura de la aviación nacional , al establecerse los tres grupos de líneas anunciadas en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 , troncal , regional y alimentador o de fletamento .

Al entrar en operación las nuevas líneas aéreas surge una sobreoferta de asientos al público usuario con respecto a la oferta de asientos del año de 1989 , como se observa en la siguiente estadística :

AÑO	NUMERO DE ASIENTOS	PORCENTAJE DE CRECIMIENTO CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR
1989	14 , 210	—
1990	16 , 723	17 . 68
1991	22 , 723	37 . 48
1992	27 , 455	19 . 42
1993	30 , 230	10 . 11

FUENTE : Ibidem .

El crecimiento de la oferta de asientos de -1990 a 1993 - con respecto a 1989 ,
ascendió en términos absolutos en 16,020 asientos , lo que en términos porcen-
tuales representa un incremento del 112 . 74 % , este crecimiento no se refleja
en el número de pasajeros transportados en el mismo lapso , como lo muestra
la siguiente estadística :

AÑO	PASAJEROS TRANSPORTADOS (MILES)	PORCENTAJE DE CRECIMIENTO CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR
1989	13 , 733	—
1990	15 , 659	14 . 02
1991	17 , 597	12 . 38
1992	19 , 998	13 . 64
1993	20 , 948	4 . 75

FUENTE : Ibidem.

El crecimiento absoluto de pasajeros transportados en la nueva estructura de la aviación nacional no corresponde a las expectativas que prometía el modelo neoliberal en este sector de la economía , ya que en cuatro años transportó 7,215 miles de pasajeros que corresponde al 52 . 54 % con respecto a 1989 .

Al tomar en consideración el crecimiento de la oferta de asientos del 112.74 % , no existe concordancia entre la oferta de asientos y el crecimiento tan elevado de líneas aéreas en este periodo .

2 . 3 LIBERACION DE RUTAS Y TARIFAS

Como se ha descrito , el surgimiento de líneas aéreas en esta etapa , independientemente de su tamaño y estructura , necesitaban un apoyo extra para su funcionamiento , así como para hacer frente a la competencia que significan Mexica

na de Aviación y Aeroméxico , para ello era indispensable que liberaran rutas y tarifas , sin embargo en la cuestión de rutas , la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente en este período , establece en el Capítulo III , Concesiones , Permisos y Contratos , Artículo 8º , Incisos I , II y III , lo siguiente :

- I . **Comunicación preferente de las zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte expeditos .**
- II . **De conformidad con la fracción anterior , se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentadoras de troncales .**
- III . a) **Distancias adecuadas de la nueva vía respecto a las ya establecidas a fin de evitar duplicidades dentro de una misma zona de influencia , cuando las vías ya existentes satisfagan con eficacia las necesidades de transporte de la región .**

Estos preceptos legales no son aplicados por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , al autorizar rutas a las nuevas líneas aéreas de las que tenían concesionadas Mexicana de Aviación y Aeroméxico principalmente , lo que muestra la duplicidad en una misma zona de influencia , asimismo los permisos otorgados no cumplieron lo establecido de ser alimentadoras de troncales , ya que la mayoría tiene su base de operaciones en la Ciudad de México y sus destinos son los mismos de las líneas aéreas troncales.

Para apoyar a las nuevas líneas aéreas y no cumplir con estos preceptos, el Gobierno Federal se basa en el rubro de servicio no regular para estar en condicio-

nes de otorgar los permisos a las nuevas empresas , para ello se apoya en el Artículo 330 de la Ley de Vías Generales de Comunicación , que establece lo siguiente :

Artículo 330 . - El servicio público de transporte aéreo , no regular , está sujeto :

- a) A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables :**
- b) A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio , con arreglo a esta ley y sus reglamentos :**
- c) A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336 , inciso a) segundo párrafo .**

Como se observa la concesión o permiso de explotación de las rutas a las nuevas empresas aéreas tienen su sustentación jurídica en el Artículo 330 de la Ley de Vías Generales de Comunicación , sin embargo no cumplen lo establecido en el Artículo 8° de esta ley , al no operar nuevas rutas, no son líneas alimentadoras de troncales y generan duplicidades dentro de la zona de influencia de las líneas aéreas troncales.

Autorizados los permisos de servicio no regular , a las nuevas líneas , era obligatorio atacar el rubro más importante para que funcionara el proyecto modernizador del sector aeronáutico , la liberación de tarifas .

Para la liberación de tarifas , cuestión prioritaria del proyecto modernizador encuentra en los artículos 30 y 336 de la Ley de Vías Generales de Comunicación

obstáculos para su funcionamiento al establecer lo siguiente :

Artículo 20 . - En las concesiones se fijarán las bases a que deben sujetarse los prestadores de servicios de vías generales de comunicación , para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público . Con sujeción a dichas bases la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar las tarifas cuando el interés público lo exija , oyendo previamente a los prestadores del servicio afectados siempre que al hacerlo no se comprometa la costeabilidad misma de la explotación . Cuando los prestadores de los servicios lo soliciten , y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida , la propia Secretaría podrá modificar las tarifas .

Artículo 336 . - La Secretaría de Comunicaciones podrá :

a) Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público ; pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular , los permisos sólo se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar por sí misma el vuelo .

Las cuotas que se cobren por dichos vuelos , no podrán ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente .

Estos preceptos legales debían ser eliminados de alguna manera para que el proyecto neoliberal en el sector fuera viable , esta situación es superada con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a Mexicana de

Aviación el 24 de junio de 1991 , en donde le indica que será la propia compañía la que aplique un esquema tarifario flexible para el servicio que proporciona y que las tarifas se fijen conforme a las condiciones de la oferta y la demanda , reservándose la Secretaría el derecho de cancelar la autorización si considera que las tarifas afectan el interés público por **causar perjuicios en la economía de los usuarios .**

Esta autorización girada a Compañía Mexicana de Aviación por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , es el inicio del abandono de la rectoría del Estado en la fijación de las tarifas para la aviación comercial nacional , ya que dicha autorización es de carácter general debiéndose aplicar en todas las líneas aéreas . Con esta acción se liberan las tarifas y da pauta a la llamada guerra de tarifas entre las aerolíneas nacionales , que si bien favorecieron a los usuarios , causó un daño casi irreversible a la industria aérea nacional .

2 . 4 CREACION DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE RAMPA

Autorizadas las rutas a las nuevas líneas aéreas y liberalizadas las tarifas , existía un fuerte problema para las mismas en su operación normal , este problema son los servicios de rampa que requiere cada aeronave en el o los aeropuertos ,tales como , limpieza del avión , carga y descarga de equipajes y carga diversa , manifiestos de carga y balance de las aeronaves para iniciar su vuelo , acarreo de aviones de posiciones remotas , etc. , es decir un incremento considerable de trabajadores en cada línea aérea que surgiera y esto obviamente repercutiría en los costos de cada empresa y por lo tanto no sería rentable para

los nuevos inversionistas en el sector .

Para atacar este problema de fondo para los nuevos inversionistas el 22 de abril de 1992 , se crea la empresa SEAT (SERVICIOS DE APOYO EN TIERRA) con la participación de Compañía Mexicana de Aviación , S . A . de C . V . Aerovías de México , S . A . de C . V . y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A . S . A .) , organismo público descentralizado del Gobierno Federal .

Al entrar en funcionamiento SEAT , les proporciona a todas las líneas aéreas en el territorio nacional los siguientes servicios :

SERVICIOS DE RAMPA :

Dirección de la maniobra del avión en tierra .

Estacionamiento del Avión .

Comunicación rampa - cabina de pilotos .

Carga y descarga de equipajes , correo y carga en general .

Medidas de seguridad .

Remolque del avión en plataforma .

Limpieza exterior e interior del avión .

Servicio de agua potable .

Revisión de aire acondicionado .

Elaboración de manifiesto de carga y balance del avión para su despegue .

Con la creación de esta empresa se resolvió un fuerte problema para la viabilidad de las nuevas empresas , ya que no tendrían que contratar trabajadores para los servicios que requiere un vuelo en plataforma . Si bien SEAT es benefi-

ca para el resto de la líneas aéreas , para el personal sindicalizado de Mexicana de Aviación que labora en esta área , su creación repercutió fuertemente en la planta de personal , provocando un fuerte despido de trabajadores en el año de 1992 . 17

2. 5 PROCESO DE REPRIVATIZACIÓN DE COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION

El proceso de reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación se inició en el mes de marzo de 1986, con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del proyecto presentado para su desincorporación del régimen paraestatal , a partir de ese mes se iniciaron los trámites obligatorios para su venta , realizándose dos licitaciones públicas , una en el mes de julio y otra en el mes de octubre de 1986 , las cuales fueron declaradas desiertas por el banco agente al no satisfacer a los probables compradores los requerimientos establecidos en las convocatorias , situación que se presentó porque supuestamente no respondía la compra de la empresa a las expectativas de desarrollo que solicitaban los inversionistas .

En el mes de febrero de 1989 se retoma formalmente el proceso de privatización de la empresa con la participación de las Secretaría de Hacienda y Crédito Público , Secretaría de Comunicaciones y Transportes , Secretaría de Programación y Presupuesto y Secretaría de la Contraloría General de la Federación , autorizando al Banco Internacional S. N . C. como banco agente para llevar a

17.- Ver pág. 73 .

cabo la venta de Compañía Mexicana de Aviación .

El mes de mayo de 1989 es determinante en la evolución del país y de Mexicana de Aviación , se oficializa el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 y se publica la convocatoria de venta de la empresa en los principales periódicos del país .

En junio del mismo año se publica un " Aviso al Público " en los diarios de mayor circulación informando que en este mes se harían entrega del Prospecto Informativo y el Esquema de Desincorporación , contra la comprobación del depósito solicitado en las bases de licitación .

Durante julio y agosto el Banco Internacional analizó las propuestas de los postores que competían para adquirir la empresa , en el mes de agosto este banco presentó los dictámenes de evaluación de las ofertas recibidas ante la Comisión Intersecretarial Gasto Financiamiento y con la presencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes se declaró ganadora la propuesta presentada por el Grupo Xabre .

Efectuado el proceso de venta , el grupo Xabre toma formalmente los destinos de Mexicana de Aviación el 15 de septiembre de 1989 , iniciándose una etapa más en la existencia de la empresa , retornando Mexicana a su carácter de empresa privada , aún y cuando el Gobierno Federal continua como accionista con carácter de socio minoritario , dándose por concluida la etapa de empresa paraestatal que inicio en el año de 1982 . A partir de esta fecha se proyectan cambios importantes para conformar una empresa competitiva con fin de ofrecer un mejor servicio a sus clientes , para este efecto se crea la Corporación Mexicana

de Aviación con las siguientes empresas :

COMPañIA MEXICANA DE AVIACION S. A . de C . V .

TURBORREACTORES , S. A de C . V .

DATATRONIC .

SERTEL (SERVICIO DE TELERESERVACIONES)

AEROCARIBE .

AEROCOZUMEL .

AEROMONTERREY .

AEROPUERTOS Y TERRENOS , S . A . de C . V .

SERVICIOS OPERATIVOS AEREOS , S. A . de C . V .

Es significativo el proceso de reprivatización de la empresa , ya que por tiempos se efectúa dentro de un plan preconcebido para iniciar un cambio radical en la estructura de la aviación comercial nacional al no existir a partir de ese momento una empresa de aviación comercial con participación del Estado , encaminándose la aviación nacional a una nueva experiencia en la cual Mexicana de Aviación no saldría bien librada por el ambiente que se generó al amparo del Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 .

Por otro lado, al efectuarse la privatización de la empresa , el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares , recibió con beneplácito esta transformación , ya que la participación del Estado en la empresa se minimizaba y se pensaba que con ello se eliminaban los topes salariales y su posición como sin -

dicato independiente se fortalecería , sin embargo , estos razonamientos no se presentarían dado que el estado llevo a cabo una lucha frontal contra el sindicalismo mexicano para abatir su participación en el ámbito económico - político nacional , al continuar los toques salariales con nuevos mecanismos , a los cuales la clase obrera no pudo evitar con esta nueva posición del Estado , posición vital para que se desarrollara el proyecto modernizador implementado por el Poder Ejecutivo Federal .

Asimismo , es probable que el sindicato no haya vislumbrado la magnitud de la reprivatización de Mexicana de Aviación y su concordancia con el proyecto modernizador de la aviación , así como con la creación de SEAT , adicionando los proyectos de sistematización obligados por la modernización y posteriormente la desaparición del servicio de carga , disminuye sensiblemente su participación en las políticas de la empresa que repercutieron en la liquidación legal de un número importante de trabajadores agremiados al SNTAS .

2 . 6 MODERNIZACION DE LOS PROCESOS DE TRABAJO VIA SISTEMAS DE COMPUTACION

Al consolidarse la reprivatización de Mexicana de Aviación , la nueva administración se da a la tarea de modernizar áreas de trabajo vitales para mejorar el funcionamiento de la empresa , tanto en las áreas operativas como en las administrativas .

Los proyectos de sistematización se canalizaron a las áreas de reservaciones ,

venta de boletos , documentación de pasajeros , carga y finanzas , generando cambios trascendentales en la operación diaria de servicio al público , así como en las labores internas .

En las áreas de reservaciones , boletos y documentación de pasajeros se implemento el Sistema Centauro , sistema de tal magnitud que esta presente en cualquier oficina de boletos de la empresa en México y el extranjero , así como en los aeropuertos en donde Mexicana tenga destino . El servicio que proporciona este sistema permite a los pasajeros recibir de manera automática boletos del vuelo solicitado , el pase de abordar correspondiente , con su asiento seleccionado al momento de compra del boleto , sin tener que presentarse en el mostrador del aeropuerto para este trámite .

Otro servicio que proporciona el Sistema Centauro , es a las Agencias de Viajes que tienen relación comercial con Mexicana y están conectadas a este sistema y así puedan acceder directamente las reservaciones de sus clientes en los destinos de Mexicana de Aviación .

El servicio de carga que proporcionaba Mexicana de Aviación en su etapa de empresa paraestatal no satisfacía al cien por ciento a la nueva administración , por lo que proyectó el Sistema Cóndor con el objetivo de proporcionar al usuario seguridad y rapidez en el envío y recepción de su carga en los aeropuertos solicitados , desafortunadamente este proyecto no se desarrollo totalmente por la cancelación del servicio de carga de la empresa , al concesionarse el compartimiento de carga de los aviones de Mexicana de Aviación a la empresa Aero -

mexpress filial de Aeroméxico a fines de 1992 y principios de 1993 .

En el área financiera se proyectó el Sistema DBS el cual reemplazo a un sistema computarizado con más de 25 años de servicio , en razón de que ya no respondía a las necesidades de la empresa en su contabilidad y a las exigencias de información expedita y veraz que la modernización en el sector le exigía en esta etapa de modernización .

La puesta en marcha de estos sistemas modificaron sustancialmente el ritmo de trabajo en Mexicana de Aviación , buscando siempre el beneficio de los usuarios para mantener a la empresa como la aerolínea líder de México y de América Latina .

Es importante resaltar que los procesos de sistematización en la empresa son de vital importancia para la sobrevivencia de Mexicana de Aviación dentro de la aviación comercial nacional dada la feroz competencia que se desato con las nuevas líneas aéreas , al liberalizarse rutas y tarifas en el sector aeronáutico , sin embargo el costo en el empleo fue de tal magnitud que se perdieron más de cinco mil plazas de trabajo , siendo el personal de tierra el más afectado en esta modernización con sistemas computarizados y el efecto del modelo neoliberal en el sector .

CAPITULO TRES

**EFFECTOS DE LA REPRIVATIZACION EN LA PLANTA DE
PERSONAL DE COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION**

CAPITULO III . EFECTOS DE LA REPRIVATIZACION EN LA PLANTA DE PERSONAL DE COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION

3 . 1 REPRIVATIZACION - MODERNIZACION ; EFECTOS EN LA PLANTA DE PERSONAL

En 1990 el Consejo de Administración de la empresa efectúa importantes inversiones en equipo de cómputo para agilizar los sistemas operativos en diferentes áreas de atención al público , en arrendamiento de aviones de la más alta tecnología , así como en programas de capacitación al personal para posicionarse en el mercado nacional e internacional con mayor fuerza , a fin de superar los logros que como empresa paraestatal se habían concretado .

Bajo este esquema promisorio , los directivos de la empresa reciben el apoyo entusiasta de los empleados , así como de los Comités Ejecutivos de los sindicatos de pilotos , sobrecargos y del personal de tierra , para que se realicen en tiempo y con buenos resultados los planes y proyectos implementados para que Mexicana de Aviación recupere su lugar como primera línea aérea de México y de Latinoamérica .

Para dar congruencia a los planes de desarrollo de la empresa y posicionarse con más fuerza en el mercado nacional e internacional de la aviación y ofrecer más vuelos a sus destinos concesionados , los accionistas aprueban el incremento en el equipo de vuelo y su crecimiento se muestra a continuación :

EQUIPO DE VUELO 1988 - 1993

AÑO	BOEING 727-200	DC - 10 -15	AIRBUS A - 320	FOKKER 100	TOTAL
1989	39	6	—	—	45
1990	44	6	—	—	50
1991	44	6	8	—	58
1992	41	6	15	2	64
1993	24	2	16	10	52

FUENTE : Dirección General de Aeronáutica Civil ; Dirección de Programación y Evaluación . Secretaría de Comunicaciones y Transportes , diciembre de 1993.

La fuerte inversión que representó el crecimiento de la flota de aviones en Mexicana de Aviación , no concuerda con la realidad que se presenta con el neoliberalismo implementado para el sector aeronáutico auspiciado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , al no imponer ninguna reglamentación a las nuevas líneas aéreas , la liberación de rutas y fundamentalmente la liberación de tarifas , provocó en la empresa un desequilibrio de tal magnitud que se ve obligada a implementar drásticas medidas financieras .

Correlativa a esta situación de hecho , la creación de SEAT acelera los efectos de la reprivatización en la planta de personal de la empresa , ya que al ser Mexicana de Aviación socio por decreto en SEAT , se ve obligada a eliminar un número importante de trabajadores y de puestos necesarios en la operación diaria en los aeropuertos del país en los cuales tiene vuelos .

Por otro lado , se presenta un fenómeno no previsto en el cual Aeroméxico ob - tiene el control total de Mexicana de Aviación mediante intercambio de acciones entre los principales accionistas de ambas empresas .

Al tomar posesión Aeroméxico de la empresa , se dictan diferentes medidas destacando las llamadas sinergías , que es la unión de esfuerzos para abatir costos en todas las áreas comunes de labores y en los insumos que consumen ambas empresas , por otro lado se ordena la desaparición del área de Servicio de Carga de Mexicana de Aviación , ya que este servicio se atendería exclusiva mente por Aeromexpress empresa subsidiaria de Aeroméxico .

El efecto de estas medidas y / o fenómenos que se presentan en el corto tiempo en Mexicana de Aviación se reflejan en una disminución importante de categorías y puestos sindicalizados , cancelándose por área de trabajo las siguientes :

ATENCION AL PASAJERO

Equipajero

Representante de Control Central de Reservaciones

Representante de Grupos

Representante de Relaciones Públicas

Representante Tráfico Información

Vendedor

MANTENIMIENTO AVIONES

Controlador

Decorador de Mantenimiento

SERVICIO DE RAMPA Y EN VUELO

Alero

Asignador

Decorador Operaciones

Despachador de Vuelos

Meteorologista

Radio Operador

Representante de Operaciones

Técnico Cartógrafo

Tractorista

Trabajador General (Estibadores)

SERVICIO DE CARGA

Agente Repartidor

Ayudante Agente Repartidor

Chofer de Carga

Representante de Carga

Trabajador General

ATENCION A LAS INSTALACIONES Y OTROS EQUIPOS

Pintor

Técnico Electromecánico

SERVICIO DE COMUNICACIONES

Técnico Mecánico en Telecomunicaciones

Teletipista

ADMINISTRATIVO

Asignador Adiestramiento

Auxiliar de Oficina

Ayudante de Dibujo

Dibujante

Fotógrafo

Impresos

Mensajero

Meritorio

Operadora Captura de Datos

Operador Mimeógrafo

Recepcionista

Redactor

Representante de Compras

Representante de Correos

Trabajador (Mozo)

De un total de 79 categorías que cubría el personal sindicalizado de tierra para la operación integral diaria de Mexicana de Aviación en su etapa paraestatal , en 1993 ya como empresa privada prevalecen 37 categorías , reflejándose en el siguiente cuadro el efecto en la fuerza de trabajo de las medidas que debió tomar la dirección de la empresa por área de labores a fin de hacer frente a las condiciones que emergieron , al amparo del modelo neoliberal implementado en

el sector aeronáutico por el Gobierno Federal.

AREA DE TRABAJO	NUMERO DE PERSONAL 1988	NUMERO DE PERSONAL 1993	DECREMENTO ABSOLUTO
ATENCION AL PASAJERO	2,004	864	1,140
MANTENIMIENTO AVIONES	1,064	772	292
SERVICIO DE RAMPA Y EN VUELO	1,847	18	1,829
SERVICIO DE CARGA	1,152	—	1,152
ATENCION A LAS INSTALACIONES	223	67	156
SERVICIO DE COMUNICACIONES	78	5	73
ADMINISTRATIVO	998	199	789
TOTAL	7,356		5,431

FUENTE : Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1988 - 1993 . Desglose estadístico elaborado por el autor .

Esta estadística muestra el efecto devastador que tuvo en el empleo la política

neoliberal en un período tan corto , ya que con la creación de SEAT conllevó a la pérdida de empleo a 1829 empleados del área de servicios de rampa y en vuelo , 1140 plazas en el área de atención al pasajero (fundamentalmente en estaciones) lo que implica el 54 . 67 % de pérdida de empleo acumulado en 1993 con respecto a 1988.

Por otro lado, la concesión del área de Servicio de Carga a la empresa Aeromex press , se cancelan 1 , 152 plazas , que representa el 21 . 21 % de pérdida de empleo en el período de referencia .

Asimismo, el efecto de la modernización en la empresa a través de la sistematización en sus procesos operativos y administrativos , implicó la pérdida de empleo de 1310 trabajadores , representando el 24 . 12 % en el mismo período .

3. 2 ESTRUCTURA OCUPACIONAL Y SALARIAL DEL PERSONAL EN EL PERIODO 1989 - 1993

3 . 2 . 1 ESTRUCTURA OCUPACIONAL 1989 - 1993

Como se ha mostrado , el reprivatizarse Mexicana de Aviación incrementa su flota de aviones para ofrecer más vuelos a sus destinos concesionados , y por las nuevas condiciones en el mercado se obliga a reducir sustancialmente su fuerza de trabajo , modificándose su estructura ocupacional de la siguiente manera :

ESTRUCTURA OCUPACIONAL

AÑO	EXTRAN- JERO	CONFIANZA	SNTAS	ASPA	ASSA	TOTAL
1988	981	2,021	7,356	969	1,700	13,027
1989	1,014	2,147	7,009	954	1,414	12,538
1990	853	2,259	5,865	981	1,451	11,409
1991	801	2,291	5,723	919	1,434	11,168
1992	798	2,177	3,066	951	1,441	8,433
1993	701	2,019	1,925	843	1,238	6,816

FUENTE : Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1988 - 1993 .

El cuadro estadístico anterior refleja en términos generales un decremento sustancial en el personal ocupado , pero el efecto real de la pérdida de empleos directos en base al personal ocupado en 1988 se presenta a continuación :

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	PERDIDA DE EMPLEOS CON RESPECTO AL AÑO BASE	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1988	13 , 027	—	—
1989	12 , 538	489	3 . 75
1990	11 , 409	1 , 618	12 . 42
1991	11 , 168	1 , 859	14 . 27
1992	8 , 433	4 , 594	35 . 27
1993	6 , 816	6 , 211	47 . 68

FUENTE : *Ibidem* . Desglose estadístico elaborado por el autor .

Como se observa , la pérdida de empleos directos en la empresa es cercano al 50 % del total del personal al servicio de la misma con respecto a 1988 , sin embargo, el efecto de la política neoliberal y la modernización de la empresa a que se vio sujeta para mantenerse en el mercado de la aviación , se manifiesta en los años de 1991 a 1993 , período del auge de dicha política , en donde se alcanza una cifra de 4 , 593 trabajadores despedidos y representando el 74.08 % del total de bajas en cinco años de empresa reprivatizada , en el siguiente cuadro estadístico presento las bajas de trabajadores con respecto al año anterior .

AÑO	NUMERO DE PERSONAL	BAJAS DE PERSONAL CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1988	13,027	—	—
1989	12,538	489	3.75
1990	11,409	1,129	9.00
1991	11,168	241	2.11
1992	8,433	2,735	24.49
1993	6,816	1,617	19.18

FUENTE : Ibidem . Desglose estadístico elaborado por el autor .

Estos datos muestran la pérdida de empleos en forma general , pero es en el personal de tierra afiliado al Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares donde se manifiesta el efecto modernizador , ya que de 7,356 trabajadores de planta al 31 de diciembre de 1988 , al 31 de diciembre de 1993 mantuvieron su empleo 1,925 trabajadores , lo que implica que 5,431 empleados causaron baja de la empresa en cinco años , representando el 73.83 % del total de bajas en Mexicana de Aviación .

La pérdida de empleos del personal sindicalizado por año lo presentamos a continuación :

PLANTA DE PERSONAL AFILIADO AL SNTAS

AÑO	NUMERO DE PERSONAL	BAJAS DE PERSONAL CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1988	7,356	—	—
1989	7,009	347	4.72
1990	5,865	1,144	16.32
1991	5,723	142	2.42
1992	3,066	2,657	46.43
1993	1,925	1,141	37.21

FUENTE : Ibidem . Desglose estadístico elaborado por el autor .

Esta estadística muestra el efecto de la modernización obligada de Mexicana de Aviación en la planta del personal sindicalizado de tierra , ya que su participación en la estructura ocupacional de la empresa se minimiza en base a los siguientes datos :

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	TOTAL DE EMPLEADOS DE C. M. A.	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
1988	7,356	13,027	56.47
1989	7,009	12,538	55.90
1990	5,865	11,409	51.41
1991	5,723	11,168	51.24
1992	3,066	8,433	36.36
1993	1,925	6,816	28.24

FUENTE : Ibidem . Desglose estadístico elaborado por el autor .

La estadística que muestra el comportamiento de la estructura ocupacional en la etapa de empresa privada de Mexicana de Aviación, nos indica como la interrelación de factores que emergen de la política neoliberal aplicada a la aviación comercial nacional y la modernización que lleva implícita, dejan a Compañía Mexicana de Aviación como una empresa que ya no generará empleo como en su pasado reciente, para paradójicamente mantenerse en el mercado de la aviación nacional e internacional.

3.2.2 ESTRUCTURA SALARIAL 1989 - 1993

La estructura salarial del personal sindicalizado en la etapa de empresa privada de Mexicana de Aviación, se ha mantenido sin cambio alguno en sus prestaciones contractuales aún y cuando se han llevado a cabo las revisiones de contra-

to de 1990 y 1992 , así como las revisiones salariales de 1991 y 1993 .

Esta situación de no avance en las prestaciones contractuales para el personal sindicalizado de tierra en Mexicana de Aviación , a pesar de los intentos del Comité Ejecutivo del SNTAS por mejorarlas , de alguna manera se encuadra en la política del Estado de topes salariales y nulo crecimiento de prestaciones , así como contención de luchas sindicales a fin de no afectar las inversiones que se han dado en todos los sectores de la economía nacional , lo que ha obligado a la clase obrera que se rige por contrato colectivo de trabajo a otro tipo de lucha que es la de no permitir que su contrato colectivo de trabajo sea modificado en perjuicio del personal sindicalizado y pierdan lo que con tantos años de lucha sindical lograron en sus percepciones contractuales .

Bajo esta perspectiva el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares no podría ser la excepción dentro del sindicalismo mexicano , obligándose a seguir la pauta que marco el Gobierno Federal en esta etapa del modelo neoliberal , logrando hasta este momento que su contrato colectivo de trabajo que rige su relación laboral con la empresa , no sea modificado en su clausulado , a pesar de haber sido el sindicato que más resintió el efecto modernizador en el sector de la aviación al perder a más de cinco mil afiliados en menos de cinco años .

3.3 FACTOR DE OCUPACION : EMPLEADOS - NUMERO DE AVIONES

1989 - 1993

Como he mencionado anteriormente , la Compañía Mexicana de Aviación incrementó su flota de aviones para ofrecer más destinos nacionales e internacionales lo que representaría un futuro promisorio en la generación de empleos , sin embargo, la realidad que presenta el modelo neoliberal en el sector de la aviación , implicó una seria contracción en la generación de empleos en Mexicana ya como empresa privada , de acuerdo al factor de ocupación que presentamos en la siguiente estadística :

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION
1988	13 , 027	42	310
1989	12 , 535	45	279
1990	11 , 409	50	228
1991	11 , 168	58	193
1992	8 , 433	64	132
1993	6 , 816	52	131

FUENTE : Evolución de los principales indicadores de Infraestructura de las Líneas Aéreas Nacionales ; Dirección General de Aeronáutica Civil , Secretaría de Comunicaciones y Transportes . Desglose estadístico elaborado por el autor.

Como se observa el factor de ocupación de empleados en 1988 era de 310 trabajadores por avión cuando Mexicana de Aviación ofrecía sus servicios

Integralmente , para 1993 este factor disminuyó considerablemente al ocuparse a un total de 131 trabajadores con siete aviones más con respecto a 1988 , lo que representa un decremento en el factor de ocupación por avión del 57 . 74 % cifra por demás significativa del efecto de las políticas impuestas al sector de la aviación .

El efecto de la pérdida de ocupación de empleados por avión se manifiesta de diferente manera por grupo de trabajo , reflejándose con mayor fuerza en el personal sindicalizado de tierra como lo indica la siguiente estadística :

FACTOR DE OCUPACION POR AVION : PERSONAL DE TIERRA

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS		NUMERO DE AVIONES	NUMERO DE PERSONAL DE TIERRA POR AVION	
	S N T A S	CONFIANZA		S N T A S	CONFIANZA
1988	7 , 356	2 , 021	42	175	48
1989	7 , 009	2 , 147	45	156	48
1990	5 , 865	2 , 259	50	117	45
1991	5 , 723	2 , 291	58	97	40
1992	3 , 066	2 , 177	64	48	34
1993	1 , 925	2 , 019	52	37	39

FUENTE : Ibidem . Desglose estadístico elaborado por el autor .

Con respecto al personal de vuelo , pilotos y sobrecargos el comportamiento es el siguiente :

FACTOR DE OCUPACION : PERSONAL DE VUELO

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS		NUMERO DE AVIONES	NUMERO DE PERSONAL DE VUELO POR AVION	
	POR SINDICATO			ASPA	ASSA
	ASPA	ASSA			
1988	969	1 , 700	42	23	40
1989	954	1 , 414	45	21	31
1990	981	1 , 451	50	20	29
1991	919	1 , 434	58	16	25
1992	951	1 , 441	64	15	23
1993	843	1 , 328	52	16	26

FUENTE : Ibidem . Desglose estadístico elaborado por el autor .

La estadística que muestran estos cuadros reflejan la caída del factor de ocupación por avión en la empresa , comportándose de la siguiente manera por grupo de trabajadores :

Del personal de vuelo tuvo una disminución del 30 . 43 % , mientras que en el personal sobre cargo manifiesta el 35 % de pérdida en la ocupación .

Con respecto al personal de tierra , la pérdida de ocupación en el personal afiliado al SNTAS es relevante ya que representó el 78 .86 % de pérdida de ocupa -

ción por avión, en el personal de confianza la pérdida es sensiblemente menor a la de los demás grupos , al representar el 18.75 % de pérdida en el factor de ocupación .

El análisis de esta estadística revela el impacto negativo de la modernización del sector aeronáutico en Mexicana de Aviación en su generación de empleos como tradicionalmente lo había sido en su larga historia de servicio .

3.4 EFECTO DE LA MODERNIZACION EN LA GENERACION DE EMPLEO EN MEXICANA DE AVIACION

Como se ha comentado el efecto de la modernización en la planta de personal de la empresa implicó un fuerte número de bajas de trabajadores de base , sin embargo, por la magnitud de la empresa y por las inversiones efectuadas en sistemas de cómputo y en arrendamiento de aviones para continuar ofreciendo su servicio a los usuarios , se presenta una nueva modalidad de generación de empleo en Mexicana de Aviación a efecto de reducir costos y que no se presente ningún contratempo en su servicio , esta modalidad es la contratación de empleados calificados a través de empresas reclutadoras de personal , las cuales por medio de convenios le proporcionan a la empresa el personal que requiere para su operación diaria .

Esta nueva modalidad le reditúa a la empresa ahorro en costos de personal , ya que al no ser contratados directamente por la empresa no generan ningún dere-

cho contractual , como los tiene el trabajador de base que continúan laborando . Las áreas operativas de la empresa que han cubierto parte de su operación con este tipo de personal son las de Mantenimiento Aviones , Atención a las Instalaciones y el área Administrativa , las cuales en su conjunto sufrieron una disminución de 1,237 trabajadores de base en el periodo comprendido de 1989 a 1993 .

Esta forma de generación de empleo en una empresa como Mexicana de Aviación se presenta en momentos de fuerte crisis en el sector , siendo necesaria esta modalidad para mantener la fuente de trabajo , que se ha visto amenazada por el efecto del neoliberalismo al cual se ha tenido que enfrentar en su etapa de empresa privada .

Por otro lado , esta modalidad que ha crecido en otras empresas es merecedora de un estudio más a fondo para medir su efecto en la economía nacional .

3 . 5 EL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES , HACIA UNA NUEVA RELACION LABORAL EN MEXICANA DE AVIACION

Con la reprivatización de la empresa , el Comité Ejecutivo del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares , enfrenta una nueva relación laboral resultado de los planes de modernización de las áreas de trabajo , en las que se concentraron un número importante de trabajadores los cuales causaron baja

de la Compañía Mexicana de Aviación .

Esta situación de hecho ha repercutido en su posición de sindicato de peso en la organización , asimismo en el sentir de sus agremiados al verse amenazados con el despido , ya sea masivo o individualizado .

Con base a estas aseveraciones se puede decir que el Comité Ejecutivo del Sindicato SNTAS a partir del año de 1989 , juega un papel más acentuado de mediador de los trabajadores en las peticiones de cancelación de plazas en las diferentes áreas de trabajo que la empresa se ha visto forzada a suprimir en perjuicio de sus agremiados , con la agravante de no presentar alternativas viables a los ejecutivos de la empresa para que no se presenten los recortes masivos de personal .

La puesta en marcha del Plan Nacional de Desarrollo y la reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación en el año de 1989 , marcan un debilitamiento de la dirigencia sindical nacional en términos generales y en el sindicato SNTAS en particular , el cual paulatinamente se acrecienta por los efectos de la modernización en la pérdida de empleo de cientos de trabajadores , asimismo se enfrentan a la política gubernamental de contener las peticiones de incremento de salarios y prestaciones a través de los topes salariales aceptados en los llamados Pactos de Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE) , minimizando la fuerza de la clase trabajadora en sus demandas salariales . Estos pactos fueron firmados sin gran defensa por la cúpula que representa el CONGRESO DEL TRABAJO ,

a fin de no afectar el crecimiento de la economía que con gran entusiasmo pregonaban los altos dirigentes del sector público así como del sector privado .

Este sometimiento de la clase trabajadora por parte del gobierno a través de los Pactos firmados no tiene paralelo en la historia de la clase obrera , ya que por un lado se reprimió los aumentos salariales y por otro lado se dio la liberación de precios en todos los sectores de la economía , para que la ley de la oferta y la demanda regulara el mercado .

Este marco que presentamos nos da la pauta , para definir la nueva relación laboral del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares ante Mexicana de Aviación , de una no defensa de los trabajadores que representan , ante el embate de las fuerzas que libero el modelo neoliberal implementado en la economía nacional , que se traduce en la modernización del trabajo operativo y por lo tanto, un probable desempleo de sus agremiados en el corto plazo .

Asimismo en esta nueva relación , el Comité Ejecutivo del SNTAS reformará su lucha de mejoras en prestaciones salariales , por la defensa del Contrato Colectivo de Trabajo básicamente en las cláusulas protectoras del salario y de sus prestaciones , a cambio de la no generación de empleo por parte de la empresa y la probable disminución de plazas en las áreas que aun son susceptibles de sistematizar por el avance tecnológico de los sistemas computarizados .

También puedo afirmar, que la nueva relación laboral hacia donde se dirige el SNTAS , es de una gran problemática , ya que por un lado deberá contener los

reclamos de sus agremiados , y por otro , atender las peticiones de la empresa en lo referente a recortes de personal que le solicite , de acuerdo a las necesidades de operación que le imponga a la compañía el sector aeronáutico el cual se moderniza a pasos acelerados , así como a la competencia de las líneas aéreas extranjeras que cada día tienen más presencia en el mercado nacional .

Asimismo, el sindicato deberá plegarse totalmente a la política laboral que implemente el Estado , a través de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social , a fin de no verse afectado en su permanencia como sindicato independiente , esta afirmación que expongo es por el hecho de que en estos momentos el sindicalismo nacional se encuentra sin una dirigencia que combata la fuerza del empuje del neoliberalismo que se ha caracterizado en estos años recientes , en donde el desempleo es cada vez mayor y no se vislumbra una reactivación en la economía nacional en el corto y mediano plazo .

CAPITULO CUATRO
PROGNOSIS DEL EMPLEO EN MEXICANA DE AVIACION

CAPITULO IV . PROGNOSIS DEL EMPLEO EN MEXICANA DE AVIACION

4 . 1 PERSPECTIVAS DE EMPLEO DEL PERSONAL A CORTO , MEDIANO Y LARGO PLAZO

Como se ha expuesto , la modernización en Compañía Mexicana de Aviación y el neoliberalismo en el sector aeronáutico , han incidido en una magnitud por demás grave en la fuente de empleo que representaba Mexicana de Aviación , por lo que creo importante analizar las perspectivas de los trabajadores sindicalizados en mantener su empleo en el corto y mediano plazo .

En el corto plazo los trabajadores que estarán amenazados por el desempleo , son aquéllos que laboran en las áreas Administrativas , de Servicio a las Instalaciones , Servicio de Comunicaciones y Servicio de Rampa y en Vuelo . Este probable desempleo se vislumbra a través de dos factores que lo pueden motivar :

- El avance de los sistemas computarizados, con servicios Integrados .
- La concesión a empresas externas de las labores de ciertas áreas .

El avance de los sistemas computarizados para el caso de los trabajadores que laboran en el área Administrativa , básicamente de las áreas de Finanzas y Recursos Humanos , su permanencia será cada vez más crítica , en virtud de que en esas áreas la computación ha obtenido grandes avances , al grado de que cualquier modificación en las leyes fiscales y contables , los proveedores de los sistemas efectúan las modificaciones que se requieran desde la casa matriz por

medio de sus avanzados equipos de computo , para facilitar al usuario el trabajo sin que este modifique el programa correspondiente .

En el área de Recursos Humanos la sistematización incide con mayor fuerza , a grado tal que existe la gran probabilidad de que desaparezcan de la organización las unidades administrativas que efectúan labores propias de la administración del personal de la empresa .

En la sistematización de labores del área de Recursos Humanos, será prioritaria la automatización total de la nómina de personal , para pago de los trabajadores así como los productos que emanan de ella tales como el pago de impuestos por productos del trabajo (ISPT) , el pago de las cuotas obrero patronales al IMSS , ya sea por medio de paquetes o la posible concesión a terceros para su elaboración con el consiguiente ahorro de costos en personal .

También son susceptibles de cancelar las áreas de Capacitación al Personal y de Reclutamiento y Selección de Personal , concesionando estas labores a empresas especializadas en estos menesteres , ya que estas empresas tendrían por el lado de la capacitación los programas que actualmente les aplica Mexicana de Aviación a todo aquel empleado que lo requiera para realizar sus labores , y con respecto a las necesidades de personal la empresa siempre propondrá los perfiles de los empleados que necesite para cubrir las labores que no pueda cubrir la computación , con la ventaja que no serán trabajadores de base y no tendrán ningún derecho contractual .

Con respecto a los trabajadores sindicalizados del Servicio de Comunicaciones y Servicio de Rampa y en Vuelo , su situación es difícil pero impredecible su permanencia , ya que el personal existente esta capacitado en sistemas computarizados y en estas áreas la sistematización es permanente .

En el caso de los trabajadores de Servicio a las instalaciones por la probable concesión de los trabajos que realizan a empresas especializadas que proporcionan empleados capacitados para el mantenimiento de las instalaciones de la empresa .

Con respecto a los trabajadores del área de Atención al Público ,su perspectiva de mantener su empleo en el corto plazo es buena y sólo se verán amenazados en el mediano y largo plazo , por el hecho de que la sistematización en esta área esta avanzado y hasta este momento no ha sido posible eliminar el factor servicio personalizado en la venta de boletos , reservaciones y documentación de pasajeros, además de que son la IMAGEN del buen o mal servicio que proporciona la empresa hacia sus usuarios , pero en el largo plazo es probable que la sistematización proyectada por las grandes compañías de computo de eliminar este tipo de personal si no al 100 % , si en un porcentaje significativo por medio de máquinas .

El personal con mayor probabilidad de mantener su empleo, es en si el más calificado de Compañía Mexicana de Aviación , este personal es el que labora en el área de Mantenimiento Aviones , y el cual con su trabajo le da seguridad al

pasajero al abordar un vuelo , por lo que su permanencia estará supeditado al número de aviones que mantenga en servicio la compañía para cubrir sus rutas programadas , así como el tipo de aviones que conformen su flota .

Para los Pilotos y Sobrecargos su permanencia tendrá un efecto similar al del personal de Mantenimiento Aviones , en virtud de que el número de empleados de vuelo esta en proporción directa al número de aviones que estén en servicio .

Con base en lo anotado , puedo afirmar que la permanencia de los trabajadores sindicalizados en Mexicana de Aviación , estará supeditado a los planes y programas que tengan en proyecto los inversionistas y los directivos de la empresa con el fin de permanecer en el mercado de la aviación , el cual estará más competido conforme se establece el proyecto neoliberal en el sector aeronáutico nacional , así como con la respuesta que den las aerolíneas extranjeras con las facilidades que se den a través de los convenios recíprocos de uso de rutas nacionales con derecho a transportar pasajeros aun y cuando estén los destinos concesionados a las líneas aéreas nacionales .

4 . 2 LA GENERACION DE EMPLEOS EN MEXICANA DE AVIACION A PARTIR DE 1994

La modernización acelerada que se manifestó en Mexicana de Aviación , efecto del proyecto neoliberal implementado por el Gobierno Federal en el sector aeronáutico , incidirá de manera negativa en la generación de empleos en la empresa

a partir de 1994 , y tenderá a nulificarse hasta que el sector aeronáutico en el ámbito nacional se establezca y no surjan nuevas líneas aéreas , asimismo deberá ampliar su mercado nacional e internacional , con lo que probablemente permita incrementar su flota y con ello se reactive la generación de empleos en aquellas áreas de trabajo que han sido afectadas por el recorte de personal .

De presentarse esta alternativa los empleos que genere serán exclusivamente en las áreas de Atención al Público , Mantenimiento Aviones y en personal Sobrecargo , y esporádicamente en las áreas administrativas . Los empleados que se contraten deberán estar capacitados en sistemas computarizados y dominio total del idioma Inglés y mínimo con bachillerato terminado .

En el área de Mantenimiento Aviones el personal que ingrese deberá contar con mínimo un año de la carrera de Ingeniería Aeronáutica y amplios conocimientos de computación , ya que la tendencia de los fabricantes de aviones es la de integrar un mayor número de computadoras en las naves para hacer más sencillo su manejo y así reparar más rápidamente cualquier descompostura de un componente que sea sobre la base de computadoras .

Con respecto al personal piloto , su crecimiento en personal será más problemático por el tipo de avión que la empresa arrendé o adquiera para sus operaciones diarias , tomando en cuenta que la tendencia de la empresa es tener una flota de aviones que se dirijan únicamente por dos pilotos , eliminando de su flo-

ta actual los aviones Boeing 727-200 que utilizan tres pilotos.

Con respecto a posibles áreas de generación de empleos directos en el corto plazo , en primer lugar esta el retorno del Servicio de Carga a Mexicana de Aviación y para ello deberá finiquitarse el convenio vigente que mantiene con la empresa Aeromexpress .

De presentarse esta alternativa , Mexicana de Aviación podría reactivar el sistema computarizado denominado CONDOR , el cual fue ordenado por los inversionistas que adquirieron la empresa y diseñado para ofrecer un servicio de primera clase en el rubro de carga , lo que generaría confianza del usuario al verificar que su carga es manejada con un moderno sistema computarizado, además, de que lo atendería personal con el uniforme de Mexicana de Aviación y no como en la actualidad que los servicios los proporciona personal de otra empresa y el usuario no esta seguro si la carga será transportada por Mexicana de Aviación o Aeroméxico , por el hecho de que Aeromexpress es una empresa intermediaria y es con esta empresa con quien realiza sus trámites de envío de su carga.

En el supuesto que se presente esta alternativa , obviamente el número de trabajadores que se recluten no será el número que conformaba la planta de personal que Mexicana de Aviación tenía cuando proporcionaba este servicio , pero ello sería un valioso indicador de que la empresa vuelve a generar empleo tanto en la Ciudad de México como en sus destinos en la República Mexicana .

Otra área factible de generación de empleos sería la de Servicio de Rampa y en

Vuelo , si en el mediano plazo el sector aeronáutico se estabiliza y la empresa SEAT desaparece tal y como nació , por medio de un Decreto del Gobierno Federal , lo cual es verdaderamente difícil , por el hecho de que esta empresa es resultado de la puesta en marcha del proyecto modernizador del sector de la aviación implementado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 .

Sin embargo , esta alternativa puede ser posible , si los costos de operación de la empresa SEAT se elevan a tal magnitud , si el número de líneas aéreas disminuye como probablemente se presente en el corto plazo y no sea rentable continuar ofreciendo los servicios de rampa en los aeropuertos nacionales .

De presentarse esta alternativa será a mediano o largo plazo , pero como en el caso del Servicio de Carga , el número de trabajadores que reintegren será menor al que tenía la empresa cuando desapareció este servicio .

Con base en lo descrito puedo afirmar que la generación de empleos a partir de 1994 en Mexicana de Aviación , se verá limitada por las condiciones que marque el sector aeronáutico , también por los planes y proyectos de la empresa de contratar o no contratar personal de base , por el hecho de la tendencia que se está implementando en las grandes compañías , de que sean empresas externas las que recluten el personal necesario para las operaciones diarias , para así obtener ahorros en los costos de personal y lo más importante ninguna relación contractual , que a la larga se convierte en una pesada carga administrativa si no se cuenta con el financiamiento a través de fideicomisos para el retiro del personal .

RESUMEN Y CONCLUSIONES

RESUMEN Y CONCLUSIONES

La modernización del sector aeronáutico llevada a cabo por el Gobierno Federal a través del modelo de desarrollo neoliberal enunciado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 , generó una serie de cambios a las líneas aéreas ya establecidas , como en el caso de Compañía Mexicana de Aviación , materia de esta tesis .

Como lo traté en el curso de este trabajo , el modelo ocasionó por un lado una fuerte reestructura en el sector , al no tener el Estado injerencia directa en las líneas aéreas paraestatales , al concluir la reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación y la quiebra total de Aerolíneas de México , asimismo promueve la liberalización de rutas y tarifas al sector privado , creando una sobreoferta de líneas aéreas , que no necesariamente fortalecerían el mercado de la aviación , si no que por el contrario generaron inestabilidad en el mercado y en el caso particular de Mexicana de Aviación la orilló a tomar drásticas medidas administrativas y financieras para mantenerse y continuar compitiendo en dicho mercado .

Aún y cuando la Dirección de la Empresa promovió planes y programas para consolidarse como la primera línea aérea de México , y con ello hacer frente a la política de liberación de rutas y tarifas por parte del Estado , el efecto que genera esta acción fue más allá de las posibilidades de crecimiento de la empresa al tener que enfrentar una guerra de tarifas que no le reditó beneficio alguno

si no que la puso al borde de la quiebra .

El costo de la modernización del sector y la consiguiente modernización de la Compañía Mexicana de Aviación recayó en la clase trabajadora , con una dinámica jamás pensada , ya que en un lapso tan corto (cinco años) perdieron su empleo más de cinco mil trabajadores , que bajo cualquier perspectiva es un costo social muy alto si tomamos en consideración que es únicamente una empresa la que forzada por la implementación de un proyecto de corte neoliberal se vio obligada a efectuar ese recorte de personal .

De la investigación realizada se exponen las siguientes conclusiones :

- 1.- La reprivatización de Compañía Mexicana de Aviación cumple con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 , al dejar de ser una empresa paraestatal que según dicho plan no era una empresa estratégica en el desarrollo económico del país y por lo tanto dejaría de ser una carga para la nación al ya no tener el gobierno la obligación de otorgarle subsidio .
- 2.- El efecto del modelo neoliberal de desarrollo implementado en el sector aeronáutico no cumple con el propósito de elevar el nivel de empleo y de los salarios en este sector tal y como lo enunciaba el Plan Nacional de Desarrollo , si no que por el contrario generó un considerable desempleo el cual no ha sido cuantificado en toda su magnitud .
- 3.- La modernización desarrollada al interior de Compañía Mexicana de Aviación

por el efecto del modelo de desarrollo implementado en el sector aeronáutico ocasionó un fuerte despido de personal , que nunca se había generado en tal magnitud en toda su historia de servicio en esta gran empresa .

4.- Las acciones implementadas por el Gobierno Federal para apoyar totalmente su proyecto de modernización en la aviación , y con ello facilitar la creación de nuevas líneas aéreas , son reflejo de llevar a cabo un proyecto sin medir las consecuencias que se presentan en las líneas que por mucho tiempo prestaron este servicio , que en el caso de Mexicana de Aviación la llevaron a tomar drásticas decisiones a fin de evitar la quiebra total de la empresa .

5.- El nuevo giro que presenta la aviación comercial nacional resultado del cambio estructural implementado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 , en lo que respecta a la generación de empleos , será de un crecimiento casi nulo por la modernización a través de sistemas de cómputo de las labores operativas y administrativas , y por otro lado, las líneas aéreas que surjan no necesariamente generarán empleo dadas las nuevas condiciones del mercado de la aviación .

6.- La Implementación del modelo neoliberal en la economía nacional , fuerza una nueva relación laboral con el sindicalismo tradicional y con el independiente , a tal grado que por el momento no existe una corriente sindical o sindicato nacional que presente un frente a favor del trabajador y que evite en la medi

da de lo posible el desempleo que genera y generará este modelo económico de seguir apoyándolo el Gobierno Federal .

7.- La permanencia del trabajador sindicalizado en la empresa , será cada vez más crítica por el hecho de que la sistematización de las labores operativas se simplifican y la tendencia mundial es ocupar la menor cantidad de mano de obra ya sea calificada o no calificada .

ANEXO ESTADISTICO

ANEXO Nº 1

EQUIPO DE VUELO 1982 - 1993

AÑO	BOEING 727-200	DC - 10 -15	AIRBUS A - 320	FOKKER 100	TOTAL
1982	38	3	—	—	41
1983	38	5	—	—	43
1984	39	5	—	—	44
1985	41	5	—	—	46
1986	40	5	—	—	45
1987	40	5	—	—	45
1988	37	5	—	—	42
1989	39	6	—	—	45
1990	44	6	—	—	50
1991	44	6	8	—	58
1992	41	6	15	2	64
1993	24	2	16	10	52

FUENTE : Informes Anuales de Compañía Mexicana de Aviación 1986 , 1987, 1988 . Dirección General de Aeronáutica Civil ; Dirección de Programación y Evaluación . Secretaría de Comunicaciones y Transportes , diciembre de 1993.

ANEXO Nº 2

PLANTA DE PERSONAL 1982 - 1993 .

AÑO	EXTRAN- JERO	CONFIANZA	SNTAS	ASPA	ASSA	TOTAL
1982	792	1,498	6,742	874	1,469	11,375
1983	798	1,603	6,935	857	1,468	11,661
1984	866	1,751	7,120	843	1,561	12,141
1985	922	1,958	7,596	914	1,596	12,986
1986	957	2,199	7,912	969	1,722	13,759
1987	989	2,279	8,029	974	1,781	14,052
1988	981	2,021	7,356	969	1,700	13,027
1989	1,014	2,147	7,009	954	1,414	12,538
1990	853	2,259	5,865	981	1,451	11,409
1991	801	2,291	5,723	919	1,434	11,168
1992	798	2,177	3,066	951	1,441	8,433
1993	701	2,019	1,925	843	1,238	6,816

**FUENTE : Informes Anuales de Compañía Mexicana de Aviación 1986 - 1988 ,
Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
1982 - 1993 .**

ANEXO Nº 3

GENERACION Y / O PERDIDA DE EMPLEOS 1982 - 1993 .

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	EMPLEOS GENERADOS Y / O PERDIDOS CON RESPECTO AL AÑO BASE (1982)
1982	11 , 375	—
1983	11 , 661	286
1984	12 , 141	766
1985	12 , 986	1 , 611
1986	13 , 759	2 , 384
1987	14 , 052	2 , 677
1988	13 , 027	1 , 652
1989	12 , 538	1 , 164
1990	11 , 409	34
1991	11 , 168	- 207
1992	8 , 433	- 2 , 942
1993	6 , 816	- 4 , 559

FUENTE : Informes Anuales de Compañía Mexicana de Aviación 1986 , 1987 , 1988 . Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1982 - 1993 . Desglose estadístico elaborado por el autor .

ANEXO N° 4

EMPLEOS GENERADOS Y / O PERDIDOS 1982 - 1993 .

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	EMPLEOS GENERADOS Y / O PERDIDOS CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR	
		ABSOLUTO	PORCENTUAL
1982	11 , 375	---	---
1983	11 , 661	286	2 . 51
1984	12 , 141	480	4 . 12
1985	12 , 986	845	6 . 96
1986	13 , 759	773	5 . 95
1987	14 , 052	293	2 . 13
1988	13 , 027	- 1 , 025	- 7 . 29
1989	12 , 538	- 489	- 3 . 75
1990	11 , 409	- 1 , 129	- 9 . 00
1991	11 , 168	- 241	- 2 . 11
1992	8 , 433	- 2 , 735	- 24 . 49
1993	6 , 816	- 1 , 617	- 19 . 18

FUENTE : Informes Anuales de Compañía Mexicana de Aviación 1986 , 1987 , 1988 . Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1982 - 1993 . Desglose estadístico elaborado por el autor .

ANEXO Nº 5

EMPLEADOS AFILIADOS AL SNTAS 1982 - 1993 .

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	TOTAL DE EMPLEADOS DE C . M . A .	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
1982	6 , 742	11 , 375	59 . 27
1983	6 , 935	11 , 661	59 . 47
1984	7 , 120	12 , 141	58 . 65
1985	7 , 596	12 , 986	58 . 49
1986	7 , 912	13 , 759	57 . 50
1987	8 , 029	14 , 052	57 . 14
1988	7 , 356	13 , 027	56 . 47
1989	7 , 009	12 , 538	55 . 90
1990	5 , 865	11 , 409	51 . 41
1991	5 , 723	11 , 168	51 . 24
1992	3 , 066	8 , 433	36 . 36
1993	1 , 925	6 , 816	28 . 24

FUENTE : Informes Anuales de Compañía Mexicana de Aviación 1986 , 1987 , 1988 . Formulario Anual Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1988 - 1993 . Desglose estadístico elaborado por el autor .

ANEXO Nº 6

FACTOR DE OCUPACION 1982 - 1993 .

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS	NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION
1982	11 , 375	41	277
1983	11 , 661	43	271
1984	12 , 141	44	276
1985	12 , 986	46	282
1986	13 , 759	45	306
1987	14 , 052	45	312
1988	13 , 027	42	310
1989	12 , 535	45	279
1990	11 , 409	50	228
1991	11 , 168	58	193
1992	8 , 433	64	132
1993	6 , 816	52	131

FUENTE : Informes Anuales de Mexicana de Aviación , 1986 , 1987 , 1988 ; Evolución de los principales Indicadores de Infraestructura de las Líneas Aéreas Nacionales ; Dirección General de Aeronáutica Civil , Secretaría e Comunicaciones y Transportes . Desglose estadístico elaborado por el autor .

ANEXO N° 7

FACTOR DE OCUPACION PERSONAL DE TIERRA 1982 - 1993 .

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS POR SINDICATO		NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION	
	SNTA S	CONFIANZA		SNTA S	CONFIANZA
1982	6,742	1,498	41	164	37
1983	6,935	1,603	43	161	37
1984	7,120	1,751	44	162	40
1985	7,596	1,958	46	165	43
1986	7,912	2,199	45	176	49
1987	8,029	2,279	45	178	51
1988	7,356	2,021	42	175	48
1989	7,009	2,147	45	156	48
1990	5,865	2,259	50	117	45
1991	5,723	2,291	58	97	40
1992	3,066	2,177	64	48	34
1993	1,925	2,019	52	37	39

FUENTE : Informes Anuales de Mexicana de Aviación , 1986 , 1987 , 1988 ; Evolución de los principales Indicadores de Infraestructura de las Líneas Aéreas Nacionales ; Dirección General de Aeronáutica Civil , Secretaría de Comunicaciones y Transportes . Desglose estadístico elaborado por el autor .

ANEXO Nº 8

AÑO	NUMERO DE EMPLEADOS POR SINDICATO		NUMERO DE AVIONES	FACTOR DE OCUPACION POR AVION	
	ASPA	ASSA		ASPA	ASSA
1982	874	1,469	41	21	36
1983	857	1,468	43	20	34
1984	843	1,561	44	19	35
1985	914	1,596	46	20	35
1986	969	1,722	45	21	38
1987	974	1,781	45	22	40
1988	969	1,700	42	23	40
1989	954	1,414	45	21	31
1990	981	1,451	50	20	29
1991	919	1,434	58	16	25
1992	951	1,441	64	15	23
1993	843	1,328	52	16	26

FUENTE : Informes Anuales de Mexicana de Aviación , 1986 , 1987 , 1988 ; Evolución de los principales Indicadores de Infraestructura de las Líneas Aéreas Nacionales ; Dirección General de Aeronáutica Civil , Secretaría de Comunicaciones y Transportes . Desglose estadístico elaborado por el autor .

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Aguilera Verduzco Manuel : Una lectura Keynesiana del liberalismo de los ochenta . Facultad de Economía , UNAM , 1992 .

Alvarez Béjar Alejandro : El movimiento obrero ante la crisis económica , Cuadernos Políticos Nº 16 , Ediciones ERA , México , 1979 .

Alvarez Béjar Alejandro : La clase obrera y el sindicalismo mexicano , Facultad de Economía , UNAM , 1990 .

Anguiano Arturo : Austeridad capitalista y movimiento obrero en México , Revista Marxista Latinoamericana , Editorial El Caballito , México , 1979 .

Formulario Anual Económico Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1988 .

Formulario Anual Económico Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1989 .

Formulario Anual Económico Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1990 .

Formulario Anual Económico Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1991 .

Formulario Anual Económico Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1992 .

Formulario Anual Económico Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes , 1993 .

Friedman Milton : Libertad de elegir , Editorial Grijalbo , México , 1980 .

Huerta González Arturo : Economía mexicana , más allá del milagro mexicano , Editorial Diana , México , 1991 .

Informe Anual de Compañía Mexicana de Aviación , S.A. de C.V. , 1986 .

Informe Anual de Compañía Mexicana de Aviación , S.A. de C.V. , 1987 .

Informe Anual de Compañía Mexicana de Aviación , S.A. de C.V. , 1988 .

Leal Juan Felipe : México , burocracia y sindicatos , Editorial El Caballito , México , 1976 .

Leal Juan Felipe : Organización y sindicalismo , Siglo XXI Editores , México , 1985 .

Ley de Vías Generales de Comunicación , Editorial Porrúa , S . A . , México , 1986 .

Martínez de la Vega Francisco : Clase obrera, nación y nacionalismo , Editorial El Caballito , México , 1985 .

Mexicana de Aviación : Contrato Colectivo de Trabajo convenido con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares 1982 - 1984 , México , 1982 .

Mexicana de Aviación : Contrato Colectivo de Trabajo convenido con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares 1984 - 1986 , México , 1984 .

Mexicana de Aviación : Contrato Colectivo de Trabajo convenido con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares 1986 - 1988 , México , 1986 .

Mexicana de Aviación : Contrato Colectivo de Trabajo convenido con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares 1988 - 1990 , México , 1988 .

Mexicana de Aviación : Contrato Colectivo de Trabajo convenido con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares 1990 - 1992 , México , 1990 .

Mexicana de Aviación : Contrato Colectivo de Trabajo convenido con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares , vigente del 1° de noviembre de 1991 al 31 de octubre de 1992 .

Secretaría de Comunicaciones y Transportes : Evolución de los principales Indicadores de Infraestructura de la líneas aéreas nacionales , México , 1993 .

Secretaría de Programación y Presupuesto : Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994 .

Valenzuela Feijóo José : El capitalismo mexicano en los ochenta ; hacia un nuevo modelo de acumulación ? , Editorial ERA , México , 1986 .

Valenzuela Feijóo José : Crítica del modelo neoliberal , Facultad de Economía , - UNAM , México , 1991 .