



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
 FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
 COLEGIO DE HISTORIA

HISTORIA DE UN CONFLICTO OBRERO
 EN LA INDUSTRIA AERONAUTICA
 (SUNMA 1980-1981)

TESIS PROFESIONAL
 QUE PARA OPTAR POR EL TITULO DE
 LICENCIADO EN HISTORIA
 PRESENTA
 JOSE PIÑA DELGADO

SECRETARIA DE
 ASUNTOS ESCOLARES
 MEXICO, D. F.



ENERO 1988



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 está 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.

I N D I C E

INTRODUCCION	1
I.- CIRCUNSTANCIAS DEL MOVIMIENTO OBRERO EN EL REGIMEN DE JOSE LOPEZ PORTILLO	7
I.1.- El Panorama Económico	7
I.2.- El Estado y su Política Laboral	13
I.2.1.- Política Laboral.....	13
I.2.2.- Las luchas obreras	18
I.3.- Las Corrientes Sindicales	24
I.3.1.- El sindicalismo oficial	24
I.3.1.1.- Sobre la Confederación de Tra bajadores de México (CTM) ...	26
I.3.1.2.- Sobre el Congreso del Trabajo (CT)	29
I.3.2.- El Sindicalismo Independiente	32
I.3.3.- La Unidad Obrera Independiente (UOI) ..	38
I.3.3.1.- Sobre su Composición	38
I.3.3.2.- Desarrollo de la UOI	40
I.3.3.3.- Sobre la Tendencia de la UOI.	44
II.- SITUACION GENERAL DEL SINDICALISMO EN LA INDUSTRIA - DE LA AVIACION	48
II.1.- El Estado y su Influencia en el Sector Aéreo. 48	48
II.1.1.- Estado y sector	48
II.1.2.- La Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.)	51
II.1.3.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares - (A.S.A.)	52
II.1.4.- Radio Aeronáutica Mexicana S.A. - (R.A.M.S.A.) - Servicios a la Nave- gación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)	55
II.1.5.- Nacional de Combustibles de Aviación (N.A.C.O.A.)	58
II.1.6.- Aeronaves de México	59
II.1.7.- Compañía Mexicana de Aviación	70
II.2.- Las Organizaciones Sindicales en el Sector - Aeronáutico. 81	81
II.2.1.- Condiciones generales del sindicalis- mo aeronáutico	81
II.2.2.- Organizaciones sindicales aeronáuti- cas del apartado "B".....	85

11.2.2.1.- El Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (SNTASA)	86
11.2.2.2.- El Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. (RAMSA) .	88
II.2.3.- Organizaciones Sindicales Aeronáuticas dentro del Apartado "A"	90
11.2.3.1.- Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS)	90
11.2.3.2.- Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México (SNTTAM)	98
11.2.3.3.- Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA)	107
11.2.3.4.- Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA)	117
III.- DESARROLLO DEL CONFLICTO S.U.N.M.A.	123
III.1.- Qué es y por qué se da el conflicto	123
III.2.- Cómo se da el conflicto	126
IV.- CONCLUSIONES	142
V.- NOTAS BIBLIOGRAFICAS	146
VI.- BIBLIOGRAFIA	173
VII.- ANEXOS	181

INTRODUCCION

En las últimas dos décadas se dio en la sociedad mexicana una situación de crisis estructural que repercutió en todos los ámbitos de la vida nacional. Particularmente en el sexenio de 1976-1982 hubo una serie de circunstancias económicas como devaluación de la moneda, altos índices inflacionarios, fuga de capitales, aumento de la deuda externa, contención de los salarios y otros más que perjudicaron principalmente a la clase trabajadora.

El Estado mexicano, ante las circunstancias que de alguna manera propició, impuso políticas restrictivas y de contención al movimiento obrero defendiendo así su propia sobrevivencia.

Los trabajadores ante el impacto de las condiciones económicas y por las restricciones que se les impugnaron desde el inicio del período mencionado, tuvieron que manifestarse para salir adelante. Recurrieron a la huelga u otro tipo de movilización para sostener o mejorar sus condiciones. Estas luchas abarcaron trabajadores de la educación, universitarios, telefonistas, electricistas, del transporte, de la aviación, y algunos más.

Si bien hubo movimientos importantes que nacionalmente trascendieron, también se dieron otros que circunscritos a una fábrica o a una empresa resultaron de cuantía en la medida de sus consideraciones. Las luchas de los obreros por mejoras salariales, revisiones contractuales, etc. les llevaron incluso a pugnar por la renovación de un dirigente o por independencia sindical.

Así pues, el movimiento obrero tuvo sus planteamientos

ante la crisis y circunstancias del momento. Se manifestó en dos corrientes sindicales antagónicas, una oficial y otra independiente. La primera no acertó a plantear y luchar por verdaderas alternativas teniendo efectos de desconfianza entre los trabajadores; la segunda por las limitaciones impuestas así como por su falta de organicidad, no tuvo la suficiente continuidad y contundencia para hacer trascendente su lucha clasista. A la primera el Estado le dió amplias concesiones gremiales y políticas puesto que fue y es base de su sostenimiento. A la segunda le propinó intolerancia política y sindical dados sus esfuerzos por una democratización e independencia del sistema político imperante.

Fueron varias las manifestaciones del sindicalismo independiente, que por serlo, no aceptó la dirección del Estado ni la injerencia de la patronal; propugnó éste por su identificación y la emancipación de la clase trabajadora, sin embargo dentro de esta corriente sindical existieron algunos vicios o deficiencias que no incidieron en una verdadera práctica sindical democrática.

En el desarrollo económico de la sociedad mexicana la industria aeronáutica es importante. Dentro de esta particularidad se manifiestan las mismas circunstancias esbozadas: crisis económica, injerencia del Estado y la lucha de los trabajadores por mejorar su situación.

En este sector de la aviación, como en otros, el Estado desplegaría políticas específicas para su evolución y control, fue considerado estratégico en el desarrollo referido y por tal motivo extendió su influencia dentro de sus diferentes componentes. La tendencia del Estado se reflejó al to

mar la dirección de algunas empresas vitales, así como sujetar al sindicalismo o las manifestaciones de éste que pusieran en "peligro" su posición. El control de los trabajadores se expresó en la aplicación de una legislación específica, modificación y aplicación de leyes según su punto de vista, así como mediatización o represión de los movimientos laborales.

Dentro de las empresas principales del sector nacieron las organizaciones sindicales de los trabajadores de la aviación. La evolución de estas compañías, que va en relación al desarrollo económico del país, propició avances y retrocesos en dicho sindicalismo. Avances por cuanto a que los trabajadores se organizan y afianzan sus organizaciones para hacer frente a sus explotadores, además de que a mayor cantidad de trabajadores mayor posibilidad de crearse y/o afianzarse una organización sindical. Retroceso por cuanto a las mismas trabas o limitaciones resultado de esas relaciones antagónicas entre explotador y explotado. Las políticas de las empresas del sector en general llevó a contener el movimiento laboral, no podían dados sus intereses y las mismas circunstancias del momento, aceptar o solapar alguna manifestación fuera de los espacios señalados por el Estado.

Se manifiestan, pues, luchas de los trabajadores de la aviación en diferentes períodos y con diferentes características. Obedecen a las mismas circunstancias económicas o políticas generales; a la búsqueda de quebrantar los topes salariales, defensa de sus contratos de trabajo, democracia e independencia sindical, etc. Analizar éstas en un contexto generalizado nos pueden llevar a conocer la situación de la

arena en que se desenvuelven.

Más particularmente, dentro de los años 1980 y 1981 se dió un movimiento -nosotros le llamamos conflicto- de mecánicos que pretendieron formar un sindicato independiente del organismo al que formalmente pertenecían (el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Aviación y Similares, SNTAS) y que es nuestro principal foco de atención. El estudio del particular nos permite valorar la situación de unos obreros especializados dentro de la industria aérea, el desarrollo de ésta, el sindicalismo del sector, así como de las corrientes sindicales que al interior de dicha lucha se manifiestan, entre otras cosas.

Para la realización del estudio nos guió hipotéticamente la idea de que la tendencia de los mecánicos en formar su propio sindicato podía ser por falta de opciones para su desenvolvimiento económico, político y social debido a la estructuración, práctica sindical e ideología de la organización a la que pertenecían formalmente: el SNTAS. Que alrededor del conflicto podrían existir los intereses y las actitudes del Estado, así como de un determinado sindicalismo, para que la intención de los mecánicos de aviación -agrupados en el Sindicato Unificador Nacional de Mecánicos de Aviación (SUNMA)- no se realizara dado que significaría un debilitamiento en la sujeción del movimiento obrero, importante ésta para seguir manteniendo "un estado de cosas", seguir preservando los intereses de la gran burguesía y la posición del Estado dentro de la sociedad mexicana.

Los términos de estudio, trabajo, investigación, tesis tienen la misma connotación para designar lo realizado; se

basó principalmente en material hemerográfico sin dejar de tomar en cuenta otro tipo de fuentes, para lo cual se recurrieron a los diferentes sindicatos del sector; al Centro de Información y Documentación Aeronáutica, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC); al Archivo del Maestro Javier Aguilar García, a la Biblioteca y Hemeroteca Nacional, etc.

La estructura del trabajo está basado en la Introducción y siete capítulos: El primer capítulo se refiere a las circunstancias del movimiento obrero en el régimen de José López Portillo tratando en primera instancia lo económico y en que medida determina o se relaciona con lo político, como repercute lo anterior en el movimiento obrero y en nuestro aspecto particular. El segundo trata sobre la situación general del sindicalismo en la industria de la aviación haciendo hincapié en las diversas instancias del sector y en particular en sus dos empresas principales: Mexicana de Aviación y Aeronaves de México; se observa la posición del Estado en lo anterior y se busca la relación con nuestro aspecto particular. Se termina este segundo capítulo con un estudio y análisis del sindicalismo del sector nuevamente incidiendo en el conflicto del SUNMA. En el Tercero se trata propiamente el conflicto buscando el por qué, cómo y cuándo de éste. Los demás capítulos de conclusiones, notas bibliográficas y bibliografía por su propia designación hablan de sus contenidos. Sobre los anexos agregamos que incluyen una relación de siglas y su significado que aparecen en el desarrollo, de huelgas estalladas en el período 1976-1982, así como cuadros de rubros económicos.

El trabajo puede resultar, pues, trascendente en la medida de su proyección. Se justifica su realización por lo poco que hay escrito sobre sindicalismo del sector aeronáutico, porque puede este dar pautas para que se amplíe su estudio y. Dado el desarrollo económico de la sociedad y los medios de transporte incidiendo en éste, es imperioso que se abarquen las diferentes expresiones de lo particular para su comprensión y toma de decisiones. Para nosotros adentrarnos en los terrenos de la aeronáutica fué importante por cuanto nos dió oportunidad de su exploración y aplicación profesional en el rescate de un aspecto importante del pasado nacional inmediato.

CAPITULO I

I.- CIRCUNSTANCIAS DEL MOVIMIENTO OBRERO EN EL REGIMEN DE --
JOSE LOPEZ PORTILLO.

Nuestro elemento particular de estudio, el conflicto del Sindicato Unificador Nacional de Mecánicos de Aviación, SUNMA, se da en los años de 1980-1981. Cabe por lo tanto dentro del desarrollo del movimiento obrero en el régimen del presidente José López Portillo cuyo período de gobierno fue de 1976 a 1982. Es por demás importante un análisis de este período en diferentes rubros para ubicar y entender dicho conflicto.

I.1.- EL PANORAMA ECONOMICO.

Las circunstancias económicas del sexenio 76-82 están ubicadas en el proceso de desarrollo capitalista de nuestra sociedad. En este período puede observarse una crisis del sistema, misma que se arrastra desde los 70's teniendo su explosión en el régimen de Echeverría y su expresión característica en el de López Portillo. Luis Echeverría dejó como herencia al presidente que le sucedía una devaluación de la moneda en 1976 de un 40%, un Producto Interno Bruto, PIB, reducido hasta llegar a 4.2%, un aumento de precios mayor que en años anteriores (1), una fuga de capitales en el último momento de su gobierno impresionante, etc.

La política inmediata del nuevo régimen consistió en imponer una política salarial depresiva que favoreciera en forma elevada la posición de las ganancias frente a los sala

rios (2), que financiaría la recuperación de la crisis en el convenio con el Fondo Monetario Internacional, FMI, dándose un endeudamiento externo importante, se recurre al petróleo en cierto momento, en última instancia se determina la nacionalización bancaria dadas las condiciones críticas por las que atravesaba la economía.

Particularizando el desarrollo económico del período tenemos que:

A) A fines de 1976 el FMI proporcionó al gobierno un apoyo financiero de 1,200 millones de dólares para que hiciera frente a los problemas económicos (3), el convenio de Facilidad Ampliada entre el gobierno mexicano representado ya por la administración Lópezportillista y el FMI se firmó el 28 de febrero de 1977 (4) en donde México se comprometía a seguir una política económica de austeridad sujeta a los intereses del gran capital internacional.

B) Reflejo de la situación económica es un proceso devaluatorio de la moneda, fuga de capitales y correlativamente una nacionalización bancaria.

En agosto de 1976 se decidió la flotación del peso devaluándose en un 40% respecto al dólar (5), se mantuvo fijo de 1977 hasta su deslizamiento en 1980-1981 seguido por un tremendo colapso en 1982 (6). La devaluación del 17 de febrero de 1982 detonaría la crisis general vía la redoblada inflación (7).

Como consecuencia de la devaluación de 1976 se da una salida acelerada de capitales calculándose para ese año entre 4 y 5 millones de dólares (8). El régimen Lópezportillista se enfrenta a serios problemas y a la necesidad de deli-

near políticas que sopesen la situación.

La economía tiene una recuperación en 1978 y 1981 como consecuencia de un auge petrolero disminuyéndose en cierto sentido la fuga de capitales, sin embargo su flujo no se elimina. En 1981 aumenta dicha salida propiciada por la hegemonía del dólar sobre el peso, las políticas internacionales y la elevada inflación interna. La fuga de capitales se vuelve incontenible a partir de la devaluación de febrero de 1982. El peligro de un colapso económico y político lleva a la nacionalización de la banca privada y al control generalizado de cambios decretado por el Estado el 10. de septiembre de 1982⁽⁹⁾.

C) El Producto Interno Bruto, PIB, indicador global -- del desarrollo económico, fue de 5.2% en el período de 1975-1979⁽¹⁰⁾, en 1977-1981 creció a más de 8% anual⁽¹¹⁾. Particularmente se observa que en 1974 la economía entra en fase de crisis ya que su PIB es de 5.4%⁽¹²⁾. En 1975 es de 4.2%⁽¹³⁾, en 1976 de 2.1%, en 1977 de 2.73%⁽¹⁴⁾ observándose que en este lapso (76-78) la economía entra en el ciclo más bajo de recesión-inflación provocando un abatimiento brutal del ingreso de los trabajadores asalariados. En 1978 el PIB creció a un 7.1% y a 8.0% en 1979⁽¹⁵⁾ sobrepasando los primeros años de los setenta, baja a 7.4% en 1980, 6.5% en 1981 y a un 2% en 1982⁽¹⁶⁾; si bien se observa una recuperación importante en el período 77-81 este descende notoriamente en 1982 resultando la fase más crítica de la economía en el sexenio (LOS DATOS DEL PIB, ASI COMO OTROS SOBRE EL DESARROLLO ECONOMICO VEANSE EN LOS ANEXOS, CUADRO No. 1, PAG. 208).

D) El gobierno de José López Portillo fincó sus objeti

vos de recuperación y crecimiento en el petróleo. De 1974 a 1976 la venta externa de crudo de 1.3% del valor de lo exportado se eleva a 16%, un año después subía a 21%, en 1978 representó el 31%, en 1979 llegó a 42% y para 1980 se situó en el 61.6%⁽¹⁷⁾; este auge comenzó a tener problemas a partir del mes de marzo de 1981⁽¹⁸⁾. Con una política petrolera sin otro sostén y con la fluctuación internacional de los precios y políticas respecto a los energéticos, el petróleo no sería solución a los múltiples problemas del país. Luis Pazos observa que a pesar de nuestra riqueza petrolera la deuda externa seguía aumentando, los subsidios o economía ficción cada día eran mayores, el déficit en la balanza de pagos se había agrandado y los índices de precios habían crecido. Si bien hay un crecimiento económico expresado en el PIB éste era con inflación acentuando una desigualdad en la distribución del ingreso⁽¹⁹⁾, enriqueciendo a la burguesía y resintiéndolo el proletariado y el campesinado.

E) Ciertamente hay un desarrollo económico elevado durante 1978-1980 a raíz de la exportación del petróleo, éste sin embargo sirvió como aval no implícito, pero real, de los empréstitos conseguidos por el Estado⁽²⁰⁾; el crédito, como en años anteriores, se consideraría importante para el refinanciamiento de la economía. Así, la deuda externa seguiría su proceso de incremento puesto que si en 1976 fue de 19,600.2 millones de dólares, para 1977 será de 22,912.1 millones de dólares⁽²¹⁾. Sube a 25,000 millones de dólares en 1978⁽²²⁾, llegando a 35,813 millones en 1980⁽²³⁾, para ascender en 1981 a 50,000 millones de dólares.

Si bien el sector petrolero creció desproporcionadamen

te en relación a otros renglones de la economía la deuda pública no se reduciría dado que los ingresos petroleros serían insuficientes para tal fin, agréguese además que en la segunda mitad de 1981 los precios de los energéticos decrecen y se limitaría aun más la posibilidad de dicha reducción, así que para 1982 la deuda externa ascendería a 80,000 millones de dólares¹⁶ (24).

En realidad la deuda externa sumada al aumento de la exportación petrolera no fueron el mecanismo para solventar los problemas estructurales, ni le permitieron al país tener una mayor independencia financiera (25).

F) La inflación golpea a la sociedad, algunos autores consideran que ésta crece entre 1971-1978 en un 15% (26), o bien que entre 1975-1979 es de un promedio anual de 20% (27). Con más detalle se observa que en 1976 fue de un 27.2%, en 1977 de un 20% (28), en 1978 de 17.5% (29), en 1979 de 20% y de 29.8% en 1980 (30), en 1981 de 25% y alcanzaba casi el 100% en 1982 (31). Las disminuciones de la inflación se deben en buena medida a las políticas contraccionistas acordadas con el FMI, en tal sentido los salarios de los trabajadores se vieron disminuidos y las ganancias de la burguesía en aumento (32).

G) Si el PIB fue de 2.1% en 1976 el índice de los precios al consumidor serían en promedio anual de 15.8% (33). Destacamos que en 1977 y 1978 el PIB fue de 2.75 y 7.15 respectivamente, en relación al índice de los precios al consumidor durante el mismo período se incrementarían en un 30% (34), el aumento de los precios al consumidor aunado a las políticas salariales restrictivas durante el sexenio hi-

cieron disminuir en proporción importante la satisfacción de las más imperiosas necesidades de la clase trabajadora. Alejandro Alvarez considera que "desde el primero de diciembre de 1979, el salario mínimo nominal creció en solo un 40% - mientras que los precios lo hicieron... en un 72.5%, de lo que resulta un deterioro de 23.5% en el salario mínimo durante los años convenidos con el FMI"⁽³⁵⁾. Es cierto que el salario mínimo durante el régimen de López Portillo se vio notoriamente aumentando en un 10% para 1977; 13.5 en 1978; - 16.8% en 1979; 17.8% en 1980; 30.9% en 1981 y 34% en 1982, - sin embargo esto no significó un incremento real de acuerdo al aumento de la carestía.

En general, pues, se observa una depreciación del salario siendo ésta para 1980 de un 29.5% y expresando por su magnitud la erosión más grande del poder adquisitivo en todo el sexenio⁽³⁶⁾.

H) En si la situación durante el período señalado es crítica, crisis que se venía arrastrando desde el sexenio anterior y que no es solucionado por el régimen lópezportillista puesto que no se trataría de una crisis cíclica que pudiera por medio de reformas recomponerse en dos o tres años, es más bien una crisis del mismo sistema capitalista mexicano a la que el presidente en turno pudo apenas semicontener por un auge petrolero. Las consecuencias difíciles durante todo el sexenio serían para la clase trabajadora y los beneficiados la clase burguesa, como ya lo apuntábamos. En esta relación salario/trabajo podemos ver que en 1981 por quinto año consecutivo el capital se imponería sobre el otro factor movido por el hecho de que quince de los principales grupos -

industriales, comerciales y financieros que operaron en el país acumularon durante ese tiempo utilidades superiores a los 68,000 millones de pesos⁽³⁷⁾. Estas ganancias se concentraron en un grupo de 330 familias, mientras que alrededor de 6 millones de obreros que percibían su salario mínimo tenían que enfrentar la pérdida de su poder adquisitivo⁽³⁸⁾.

Vendría el período de elecciones para un nuevo gobierno recayendo éste en el candidato priísta Miguel de la Madrid Hurtado quien tenía que enfrentar como herencia una economía petrolizada, una inflación desbocada, devaluación del peso y un descontento social particularmente de la clase obrera, por el padecimiento de un régimen de topes salariales⁽³⁹⁾.

1.2.- EL ESTADO Y SU POLITICA LABORAL.

1.2.1.- POLITICA LABORAL.

La política laboral del Estado en el período Lópezportillista estuvo determinada en buena medida por las condiciones económicas que vivía la sociedad. Entendemos hasta estos momentos que la administración del nuevo gobierno desde que asumió la dirección del país en diciembre de 1976 privilegió una estrategia de crecimiento cuyas bases económicas fueron la explotación intensiva de los recursos energéticos, el endeudamiento a niveles sin precedente y la persistente actitud de libre acceso a la inversión extranjera, sin olvidar por supuesto la inmensa gama de apoyos a la iniciativa privada, situación que contrasta con la sistemática política de topes salariales⁽⁴⁰⁾; en tal sentido, el régimen tendió a limitar las aspiraciones de mejores condiciones de los trabaja

dores para sobrellevar las circunstancias críticas económicas por las que atravesaba el país, en una de sus declaraciones a la prensa López Portillo decía: "si los trabajadores de México están reprimiendo sus justas demandas no es para beneficiar al sector empresarial, sino para ajustar el proceso que vive la nación, entendiendo que sólo de esta manera alguien tiene que tomar la iniciativa para cortarle una punta al proceso inflacionario"⁽⁴¹⁾, ni se ajustó el "proceso" porque la economía seguiría en crisis y porque inflación y carestía fueron elementos presentes durante el sexenio además de que quienes fueron los beneficiados por los ajustes no serían propiamente los trabajadores. El gobierno de José López Portillo, pues, se caracterizaría por imponer un régimen de topes salariales, mismo que traería como consecuencia el deterioro de las relaciones entre el grupo gobernante y el movimiento obrero.⁽⁴²⁾

Analizando nuevamente la situación de los salarios recordemos que el crecimiento de éstos durante el primer año de administración que nos ocupa es de 10%, en el segundo es de 13.5% y a pesar de que durante ese período (77-78) se da la llamada "tregua salarial", los aumentos no son cuantiosos; ⁽⁴³⁾ así es que dadas las características de la economía en ese momento el salario no alcanza para satisfacer las reales necesidades de los trabajadores. En 1979 el salario se deteriora en un 14%⁽⁴⁴⁾, en 1980 se ve depreciado en un 29.5%; se sigue sin alcanzar el nivel de los precios que tan solo en 1981 crecerían un 32%. Para el colmo ese último año señalado los "charros"⁽⁴⁵⁾ siguen teniendo una política de conformidad al no plantearse aumentos salariales mayores al 30% recp

nociendo, por lo tanto, ese porcentaje como tope salarial -- (46) Así que el "sacrificio voluntario" de los trabajadores contaría con la anuencia de la burocracia sindical descansando en el inmovilismo de las organizaciones obreras controladas verticalmente por el Estado.

Son la Confederación de Trabajadores de México, CTM, y el Congreso del Trabajo, CT, los organismos que le permiten al Estado contar con un respaldo importantísimo para su función y hegemonía dentro de la sociedad civil, a éstos, a sus aliados tanto a nivel de líderes como de bases sindicales - proporcionaría amplias concesiones gremiales y amplias consideraciones políticas. En cambio, intolerancia política y sindical hacia los esfuerzos por una democratización e independencia del sistema político imperante (47).

El Estado tiene una determinante influencia en la vida de las agrupaciones sindicales, ésta se deja sentir ya por la aplicación de normas legales, ya por la acción de organismos determinados. Ejemplo de lo anterior es cuando la misma Constitución General de la República en su Artículo 123 establece dos apartados distintos para normar la vida laboral, - el "A" que rige las relaciones de trabajo entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos y de una manera general todo trabajador subordinado y sus respectivos patronos; y el "B", que regula las relaciones laborales entre los poderes de la Unión, el gobierno del Distrito Federal y sus respectivos trabajadores (48). La aplicación de la legislación señalada es clave para los fines específicos dentro de la materia laboral y el control del movimiento obrero, ésta fue aplicada por ejemplo, en el conflicto laboral de Estado Aéreo

náutica Mexicana, S.A., RAMSA, en el año de 1978 ubicado dentro del sector de aviación y del que se darán detalles más adelante. Un elemento más de ese control fueron las reformas a la Ley Federal del Trabajo que entraron en vigor a partir del 1o. de mayo de 1980, el artículo más destacado de estas reformas es el 923, donde por sus efectos "queda en manos de un funcionario menor de las Juntas de Conciliación y Arbitraje dar o negar el trámite a los emplazamientos de huelga, calificando de hecho la huelga antes de que lo haga la representación tripartida que compone los tribunales: patrones, representantes sindicales y Estado"⁽⁴⁹⁾. Con la anterior reforma se restringían derechos laborales, los trabajadores quedaron privados del derecho legal al estallar una huelga sin antes ser autorizados por los funcionarios de la Junta de Conciliación y Arbitraje⁽⁵⁰⁾, esto en buena medida apuntalaba el sistema sindical oficialista y creaba obstáculos al avance del sindicalismo independiente.

También observamos que el Estado en cierto momento del período referido aplicaría su "legalidad" para controlar el movimiento que pusiera en difícil situación su posición esta legalidad iría desde la aplicación de la Ley Federal de Trabajo hasta sus reformas, insistimos, caso de ésta son cuando a los trabajadores universitarios la Ley Federal de Trabajo los agrupa en el título VI bajo el rubro de "trabajos especiales", es decir, se los segrega de la parte general de la Ley para marcarles límites y restricciones para ejercer sus derechos sindicales. A otro sector importante de trabajadores el Estado los considera "estratégicos" para la seguridad nacional y por lo tanto se reserva el derecho de

requisar las empresas en caso de estallar la huelga, en este caso están los trabajadores de aviación, del sector eléctrico y los del petróleo⁽⁵¹⁾.

Los organismos gubernamentales que tienen competencia reglamentaria en las cuestiones de orden laboral son de dos tipos: Los pertenecientes al Estado Federal y los pertenecientes a las entidades federativas. En las primeras están la Secretaría de Trabajo y Previsión Social con sus consiguientes Juntas Federales de Conciliación y Arbitraje, en los segundos están las Direcciones de Trabajo y Previsión Social de los estados y del gobierno del Distrito Federal, con sus respectivas Juntas Locales de Conciliación y Arbitraje⁽⁵²⁾. Durante el sexenio de José López Portillo la Secretaría de Trabajo y Previsión Social recayó en Pedro Ojeda Paullada, esta Secretaría habría de ser la encargada de llevar a la práctica la política laboral del gobierno en turno y especificada en los siguientes rubros: 1) impulso de las oportunidades de empleo y organización social para el trabajo; 2) incremento de la productividad y promoción; 3) vigilancia de la capacitación y adiestramiento de los trabajadores y finalmente; 4) fortalecimiento técnico y administrativo de las autoridades del trabajo⁽⁵³⁾. Las acciones en tales sentidos no serían consecuentes destacando en cambio una política de contención a los salarios y al movimiento sindical independiente, se leía en la prensa un 13 de marzo de 1977: "El Secretario de Trabajo Pedro Ojeda Paullada externó su convencimiento de que las empresas públicas y privadas no podrán conceder un aumento de salarios que sobrepasen el 10 por ciento y que habrá ocasiones en que sea todavía menor la ra

zón de esta limitación, dijo, está en que los empresarios -- tienen dificultades para ampliar la producción" (54); también un 11 de marzo de 1980 Ojeda Paullada pedía que se mantuviera "la unidad esencial entre el movimiento obrero organizado y el gobierno, lo que significa que los trabajadores deban prescindir de sus legítimos derechos y aspiraciones" (55), declaraciones en cierto sentido contradictorias con su real actividad como muestra el hecho de no otorgar reconocimiento legal a diversas organizaciones que lo solicitaron entre las que se encontraría el Sindicato Unificador de Mecánicos de Aviación (SUNMA) en el año de 1980, en este caso "unidad" representaba para el secretario de la STPS y el gobierno mismo, sujeción, mediatización por convenir así a la tranquilidad preconizada por el sistema.

1.2.2.- LAS LUCHAS OBRERAS.

La clase obrera ante esa política restrictiva, ante el impacto de las condiciones económicas y políticas que le impugnan desde los inicios del régimen se manifiesta en una constante lucha por salir adelante, sus principales armas son los emplazamientos y estallamientos huelguísticos. Esas luchas tienen incluso antecedentes desde 1970. En el régimen que nos ocupa se expresa un auge abarcando trabajadores del autotransporte foráneo y urbano; universitarios y minero metalúrgicos; textiles de fibras nacionales y sintéticas; de automotrices, la industria huleira, transporte colectivo, aparatos eléctricos y electrónicos; telefonistas y trabajadores de telecomunicaciones; cervecería, vidrieras; aviación; de la salud, electricistas, ferrocarriles y los trabajadores de la educación. Las experiencias no tuvieron el mismo va-

lor puesto que unas se redujeron a un solo frente de lucha, a una sola fábrica, a un solo sindicato e incluso a una sola ciudad o región. Hubo en cambio otros que fueron nacionales, que afectaron todos los frentes de lucha (57). Podemos observar que para el año de 1976 se presentaron ante las autoridades correspondientes 9,500 emplazamientos a huelga (58). En 1977 sucedieron 365 conflictos; en 1978 los emplazamientos serían 3,469; en 1979 emplazan 7,068 casos y en 1980 son 7,705 estallando 144 de ellas (59). El Secretario de Trabajo, Pedro Ojeda Paullada en sus declaraciones asentaba que de septiembre de 1980 al mismo mes de 1981 hubieron 6,308 emplazamientos y que sólo el 2% de estos estallaron (60). Para el Frente Auténtico del Trabajo, FAT, durante 1981 se dieron 294 huelgas, observa además que la Secretaría de Trabajo y Previsión Social declaró inexistentes 6 movimientos huelguísticos, se negaron 5 registros sindicales y tres huelgas fueron rotas en forma violenta (61).

Para el año de 1977 el nuevo régimen empieza a desarrollar sus políticas y la situación de la sociedad es crítica, la carestía, la política económica restrictiva dictado por el FMI llevaría a los trabajadores a plantear conflictos laborales para defender sus condiciones de vida seriamente deterioradas (62), ese año cerca de un millón de trabajadores participarán en tales conflictos (63). En ese primer momento de gestión el gobierno mostraría la política que prevalecería, se expresa en el estallido de la huelga de los trabajadores agrupados en el Sindicato de Trabajadores de la Universidad Nacional Autónoma de México, STUNAM, y toma forma con los trabajadores de salud, minero metalúrgicos, etc. Una ac-

ción represiva se acentúa con los trabajadores movilizados: La liga de soldadores de Cactus fue reprimida en mayo y junio con saldo de ocho muertos. En junio la policía rompe la huelga de INFONAVIT deteniendo a más de 100 trabajadores. En julio la huelga del STUNAM es reprimida por la policía que entra en masa a Ciudad Universitaria deteniendo a más de 500 trabajadores y profesores⁽⁶⁴⁾.

Se dice que el año anterior y 1978 es lapso de auge en el movimiento obrero tanto por el número de huelgas como por su importancia⁽⁶⁵⁾. (PARA TENER UNA IDEA MAS CERCANA DE LAS HUELGAS ESTALLADAS EN EL PERIODO 76-82 OBSERVESE RELACION DE HUELGAS EN ANEXOS PAGINA No. 185) Su determinación en cantidad fue motivada por las revisiones contractuales y demanda de aumento salarial; algunas luchas se llevaron hasta la renovación de dirigentes o demanda de independencia sindical, lo anterior se expresa por ejemplo: en las luchas de los telefonistas, el sindicato mexicano de electricistas y en algunas secciones minero-metalúrgicas como Kimex, Celanese, Ford, Bumex, La Caridad⁽⁶⁶⁾.

En el año de 1978 también se reprime y se limita al movimiento obrero en la lucha por su liberación, casos de esta represión se aplica a la Tendencia Democrática de los electricistas, a los Trabajadores del Hospital General, Loreto y Peña Pobre⁽⁶⁷⁾, de Transporte Colectivo Metro, etc.

Se puede decir que en el año de 1979 se intensificaron las luchas en relación a los años anteriores, las principales demandas siguieron siendo aquellas relacionadas con el aumento salarial y otras también matizadas por la crisis que viviera el país como la exigencia de plantas para traba-

jadores eventuales, reinstalación de despedidos, respeto a las cláusulas de contratación, etc. (68). Entre las luchas importantes de ese año están la de los telefonistas en su tercera huelga en menos de un año, ésta última es rota con personal de confianza y la requisita de las autoridades. La de Trailmobile, movimiento que se prolongó por seis meses y sus beneficios no fueron importantes (69). Otras más fueron las de Hoover, D.M. Nacional, El Anfora, Cervecería Moctezuma, Kimex que obtuvieron aumentos salariales al "tope" pero mediante luchas muy combativas y largas enfrentando la represión gubernamental y de la patronal (70).

Para el año de 1980 el número de emplazamientos en las revisiones salariales y contractuales fue superior a los de 1979 y 1978, las estalladas serían 144 pero a pesar de su persistente detonación su trascendencia se observa limitada dada su precaria relación dentro de los sectores y con el movimiento obrero en general encaminado a su emancipación (71). Sin embargo no puede menospreciarse sus efectos sobre la vida política nacional dado que repercutirían en ciertas modificaciones de la línea implantada por el Estado, así como la toma de conciencia de obreros y/o sectores de obreros (72).

Las demandas obreras, repetimos, no se quedaron únicamente en la defensa del salario y la lucha contra la carestía, estas van desde la búsqueda de independencia sindical hasta las impugnaciones de las direcciones o centrales "charras", movimientos destacados en estos sentidos son los 2,500 trabajadores de la Cervecería Modelo que en plena huelga desconocen al Comité Ejecutivo encabezado por Benjamín de la Rosa. Los trabajadores del Frente Sindical Democrático de

Correos que repudiaron y denunciaron al Comité Ejecutivo Nacional de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT, por corruptos y represivos (73).

Dentro del Sector aeronáutico se destaca durante ese año de 1980 que los aeropuertos se vieron afectados por cerca de diez huelgas casi todas encabezadas por el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, SNTAS, con el auspicio de Juan Ortega Arenas personaje peculiar dentro del movimiento obrero independiente. Aquí se observa que los trabajadores mecánicos de transporte aéreo, el 17 de octubre, solicitaron su registro como sindicato independiente y el 20 del mismo mes decidieron hacer un paro de labores para solicitar la titularidad en su ramo, esto llevaba implícito el deseo de abandonar el SNTAS (74).

Se sigue destacando en este año, legislaciones específicas para la contención del desarrollo importante del movimiento obrero independiente (75) siendo una de éstas la requisa que se aplicaría nuevamente a los telefonistas (76). Los despidos de los trabajadores es otro recurso represivo de la patronal y se ejemplifica en casos como: General Motors e Industrial Aceitera donde son despedidos 180 trabajadores; en Filimpia a 177; Tubería Nacional 110; Acermex con 63; Chicago con 110; AIMSA 1300 (77).

En el año de 1981 se dan las precandidaturas para un nuevo gobierno, paralela situación a la existencia de una crisis económica irreductible. Se siguen manifestando luchas por justos salarios, los conflictos obreros siguieron siendo indicativos del descontento frente a la política de topes salariales impuestos por el Estado tónica del sexenio.

En 1982 se da un ambiente de devaluación de la moneda (febrero de 1982), de una recesión económica con una inflación de casi 100%, el salario deteriorado, nacionalización bancaria, etc. En las anteriores circunstancias el movimiento obrero encuentra grandes dificultades para su accionar. La recesión implicaría que el aparato industrial no generara nuevos empleos y que en numerosas empresas se generalizara reajustes o despidos de personal, lo que dificultaría las luchas por mejores salarios y condiciones de trabajo ya que el amedrentamiento por la amenaza de pérdida de trabajo esgrimida por la patronal tendría sus efectos inmediatos (78). Sin embargo, las mismas circunstancias hicieron que los trabajadores exigieran mejores condiciones de vida, seguridad en el empleo, democracia sindical, derogación de la requisa y desaparición de las disposiciones que anulaban el derecho a la libre organización sindical de millones de trabajadores (79).

El amedrentamiento de despidos usado por la patronal se da durante las huelgas y revisiones ya sea para golpear a sindicatos democráticos como Acermex, o para reducir las demandas salariales (80). La política de despidos masivos y de prolongación de los conflictos de huelga se hace patente basándose en el argumento, por parte de las empresas, de la crisis que vive el país, ejemplos son: Nissan Mexicana que despide 200 obreros; Central Motors, en Ramos Arispe, Coahuila que despide a 1200 obreros (81). Otras formas de represión se hacen presente como en el caso de los trabajadores de Refrescos Pascual en donde una de sus Plantas es tomada por la fuerza muriendo algunos de ellos (82). Desalojo por el ejercicio de los transportistas de Jalisco y del Noroeste; rompi-

mientos de las huelgas de Nabisco, Admiral, Sedas Reales, -- Samsonite (83).

Se puede concluir de este apartado que la política laboral del Estado a pesar de propugnar por una alta productividad para abatir la crisis no llega a realizarse; que si bien hay políticas específicas los menos beneficiados son los trabajadores y que una legislación restrictiva, aplicación de la requisita, los topes salariales, despidos masivos, carestía, corrupción y antidemocracia apuntados desde el poder hegemónico; huelgas rotas, detenciones, etc. formaría la herencia de la política laboral del gobierno Lópezportillista cuya línea se inauguraría con el STUNAM, Nacional Monte de Piedad, Nacoziari, Hospital General, y se cerraría con el golpe a Refrescos Pascual y el trato que recibió el magisterio democrático de la CNTE (84).

I.3.- LAS CORRIENTES SINDICALES.

I.3.1.- EL SINDICALISMO OFICIAL.

La crisis económica genera un replanteamiento en el desarrollo social y económico del país donde el movimiento obrero tendrá un papel importante, se manifiesta éste en dos corrientes sindicales que se presentan como antagónicas: - 1) Por un lado el sindicalismo oficial; 2) Por otro, la llamada insurgencia sindical (85).

El sindicalismo oficial puede considerarse como hegemónico en la vida sindical del país dado su campo de influencia, nexos con el Estado, etc. expresa por lo tanto los cambios o variaciones de la vida socio-política del país. Este sindicalismo fue sorprendido por la crisis económica-políti-

ca durante la transición sexenal y la desorganización económica que precipitó la devaluación monetaria. Si esos momentos para los gobiernos saliente y entrante el problema principal era mantener el orden, el sindicalismo oficial con sus dos vertientes principales -CTM y CT- contribuye a tal situación⁽⁸⁶⁾. Puede decirse que de 1976 a 1977 el sindicalismo oficial redujo de manera notable su capacidad negociadora de demandas dada la existencia de los "topes salariales". En las dos terceras partes de los conflictos en 1977 (más de 300) la solución fue negativa para los trabajadores, esto significó que las demandas fueron postergadas o simplemente desconocidas⁽⁸⁷⁾.

A fines del año de 1977 y principios de 1978 por la situación económica y política, la burocracia sindical comenzó a cuestionar el "pacto de caballeros" que había celebrado con López Portillo. Ante las circunstancias de ajustes o límites de los salarios, la inflación, el privilegio a los intereses empresariales en el manejo de la política económica, los dirigentes del movimiento obrero abrieron una amplia discusión sobre los problemas nacionales, elaboraron sus propios diagnósticos sobre la crisis económica y a partir de éstos formularon los requerimientos del sector obrero⁽⁸⁸⁾. Sin embargo, "conforme se agudizaban los problemas de régimen de López Portillo las fuerzas del sindicalismo oficial tendieron a ocultar su programa de Reforma Económica, se plegaron por completo a las decisiones del Presidente, por lo cual dejaron de plantear nuevas estrategias, nuevas posibilidades de desarrollo económico y social; se limitaron a tramitar las demandas gremiales indicadas"⁽⁸⁹⁾ Era previsible que el

proyecto de reformas económicas bandera del mencionado sindicalismo no se llevara a cabo, una cosa sería las declaraciones y otra los hechos; no pelearon realmente la semana de 40 horas, ni la nacionalización de la industria químico-farmacéutica, la petroquímica y siderúrgica, la de la banca, del transporte, la derogación de la requisita, la obtención de contratos para eventuales y otras propuestas semejantes que manejaron durante 1980-1981⁽⁹⁰⁾ Todo había sido una posición para mantener la credibilidad y seguimiento de los trabajadores dada la inconformidad popular.

1.3.1.1.- SOBRE LA CONFEDERACION DE TRABAJADORES DE MEXICO (CTM)

El gobierno precisa contar con el apoyo del movimiento obrero para mantener su posición dentro de la sociedad mexicana. La Confederación de Trabajadores de México, CTM, es pilar fundamental para tal situación. Esta cuenta con una afiliación obrera cuantitativamente importante y agrupa a sindicatos nacionales estratégicos, de punta y otros; a una amplia gama de organizaciones inscritas en sus federaciones locales, regionales, estatales y del Distrito Federal⁽⁹¹⁾ Las políticas desarrolladas por esta confederación durante el régimen fueron de respaldo que requería el régimen para mantener su posición hegemónica dentro de la sociedad, si bien se vió precisada a revisar su trayectoria dadas las condiciones de caída de salario y generalización de descontento entre los trabajadores, precaria respuesta del grupo gobernante al creciente poderío económico y político de una burguesía que impulsaba sus propias pautas de desarrollo, así como un aumento de conciencia ideológica en algunos sectores o grupos.

de trabajadores (92).

Algunas de las expresiones de la CTM en su desenvolvimiento dentro del sexenio son: En enero de 1978 realiza una reunión interna para analizar la Reforma Política* (93) y definir su postura al respecto. La conclusión a que llegaría sería la necesidad de buscar la unidad obrera en torno a un programa mínimo para ampliar la acción política de los sindicatos (94). Esa sería una salida a la polarización efectiva de la izquierda y el sindicalismo independiente que estaba mermando su situación de peso político con el Estado y con la sociedad. Esta idea de un frente nacional más amplio entre las fuerzas sociales que coincidieran con su programa se propuso más claramente durante su 91 Asamblea Nacional en febrero de 1979 (95).

La CTM base de la burocracia sindical a la que seguido aludimos, es la principal propugnadora, junto con el CT, de esas reformas políticas que tuvieron una pretensión específica; en abril de 1980 se realiza el X Congreso Nacional de la CTM en el que se aprueban ponencias con las que la Central intentaría recuperar el lugar preponderante de la vida política del país, en ésta se reelige a Fidel Velázquez como Secretario General para el período 1980-1986 (96).

Una clara idea de su apoyo a la política del régimen en curso son las manifestaciones de los líderes de la Central así como los del CT en contra de un aumento general de emergencia o la implantación de una escala móvil de salarios indicando que la inflación no había llegado a extremos tan graves (97). Su política no es sostenida ni congruente porque se adapta más a las circunstancias políticas de un

sistema de dominio que a las necesidades reales de los trabajadores a los que se dice representar; así, durante los días 25 y 26 de febrero de 1981 en la ciudad de Guadalajara tuvo lugar el 94 Consejo Nacional y la celebración de un Aniversario más de la CTM. Fidel Velázquez planteó en este que era necesario una política más radical contra la inflación, propuso no aceptar el salario mínimo que consideraba insuficiente, sin embargo las declaraciones del líder distaron mucho de ponerse en práctica. En esta ocasión referida se reiterarían las demandas que habían venido sosteniendo: semana de 40 horas con pago de 56, establecimiento del salario remunerador, seguro contra el desempleo, etc. (98)

En marzo de 1981 se efectúa la Reunión Nacional para el Desarrollo de la Industria, el Comercio, la Distribución y otros Servicios convocado por la CTM, en la resolución de esta reunión se reiteran demandas que ya aparecían en los acuerdos de la Asamblea Nacional del Congreso del Trabajo en 1978 o en el "manifiesto" de los diputados obreros del Partido Revolucionario Institucional (PRI) en octubre de 1979, incorporaron en el documento además, proposiciones relativas al comercio, la cultura y el turismo. Las "demandas" aparte de querer representar los intereses de los trabajadores, les servirían a la dirigencia sindical en sus negociaciones con otros sectores del PRI con motivo de la sucesión presidencial (99).

En 1982 Fidel Velázquez y la CTM caminan todavía en el tren político gubernamental porque planteando el 50% de aumento salarial con amenazas de huelgas esto nunca llegaría a realizarse dejando que cada sindicato emplazara o maniobrara

según sus intereses. Se acepta en forma general el 25% tope salarial que José López Portillo fijara en su informe de gobierno (100).

1.3.1.2.- SOBRE EL CONGRESO DEL TRABAJO (CT).

El CT es otro pilar indispensable en las políticas del Estado. Este desde su formación quiere cumplir un papel unificador de los trabajadores pero se desenvuelve más por el interés del gobierno y sus cúpulas burocráticas que por los intereses de la base trabajadora. El gobierno siempre ha estado en favor de la unificación del movimiento obrero porque esto le permite tratar de una manera más adecuada y pronta problemas laborales; por eso ha incidido su intención en la formación de organizaciones de tinte mayoritario como es el Congreso del Trabajo (CT)⁽¹⁰¹⁾. Durante el sexenio el CT convirtió las demandas particulares de los distintos sindicatos oficiales en reivindicaciones generales de la clase obrera. Así, entre 1976 y 1978 pugnó por aumentos salariales, reparto de utilidades, semana de 40 horas con pago de 56, seguridad en el empleo, institución del Banco Obrero, etc. Sin embargo se cuidó de no lesionar la planta productiva, ni cuestionar el régimen capitalista de producción en que vivimos (102).

No hubo factores reales y efectivos que indicaran que CT estuviera comprometido y luchando decididamente por objetivos que elevaran la calidad de vida del trabajador, que éste último no fuera explotado; antes bien pareció más comprometido con la orientación que el Estado le diera, éste caminó fiel al propósito de unificar al movimiento sindical, ---

coordinar las agrupaciones sindicales con la finalidad de -- apoyo y desarrollo de las políticas económicas y laborales -- del gobierno.

La Primera Asamblea Nacional del CT se celebró durante los días 8, 9 y 10 de julio de 1978, asamblea que de acuerdo a los estatutos debió haberse celebrado en 1970, cuatro años después de fundado el CT, ahí se recogerían las conclusiones de un debate impulsado meses antes por la CTM y se aprobaría un plan de reformas a la economía nacional, que ya hemos mencionado, exigiendo en sí una mayor participación en la economía⁽¹⁰³⁾. A decir de Raúl Trejo Delarbre los acontecimientos -- como la realización de la Primera Asamblea Nacional del CT -- en julio de 1978, la publicación del "manifiesto a la nación por una nueva Sociedad" de los diputados obreros del PRI aparca el 30 de octubre de 1979 y el X Congreso Nacional de la CTM en abril de 1980 fueron ocasiones donde se expresaron los puntos de vista de la burocracia sindical, su actitud de defensa de derechos que antes sólo la insurgencia sindical -- levantara llevó a pensar que tenían necesidad de no perder -- concenso entre los trabajadores y un afán de ganar mejores -- condiciones de negociación ante otros sectores estatales⁽¹⁰⁴⁾. El 5 de febrero de 1981 el CT cumpliría 15 años viéndose hasta ese momento que no se cumplía el propósito para el que -- fue creado: la unificación de todos los trabajadores mexicanos⁽¹⁰⁵⁾.

Para el año de 1981 se consideraba que los trabajadores organizados en el CT formaban un contingente de 7 millones, de los cuales 5.3 millones laboraban en empresas privadas y 1.7 millones en instituciones y organismos oficiales.

Hasta ese año son 34 organizaciones afiliadas al CT, de éstas 7 son confederaciones, 13 son agrupaciones de diverso tipo: uniones, ligas y alianzas⁽¹⁰⁶⁾.

Entre algunas organizaciones que forman el CT están: - Confederación de Trabajadores de México (CTM), Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (FSTSE), - Confederación Obrera Revolucionaria (COR), Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), Sindicato Industrial de Trabajadores Minero Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (SITMMSRM), Federación de Trabajadores del Distrito Federal (FTDF), Sindicato Mexicano de Electricistas (SME), Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM), Confederación General de Trabajadores (CGT), Sindicato de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (STERM), Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE); Asociación Sindical De Pilotos Aviadores (ASPA), Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA)⁽¹⁰⁷⁾, etc.

La organización más poderosa del CT es la CTM, seguida en orden de importancia decreciente por la CROC, FSTSE, la CRT, COR, CROM, CGT, el STFRM, el SITMMSRM y la Federación Nacional del Ramo Textil y otras industrias (FNRT - OI). Las restantes agrupaciones carecen de un peso significativo dentro del mismo así, por ejemplo, la distancia que media entre los efectivos de la CTM y los de ASPA resulta abismal⁽¹⁰⁸⁾ dado que en 1982 contaban con 2 a 3 millones y 1,100 a 1,200 respectivamente.

Destacamos la anterior comparación con organizaciones del sector aeronáutico observando que solo ASPA y ASSA pertenecen al CT manifestando su tendencia más hacia el sindicalismo oficial que de otro tipo. Habrá otros organismos como el SNTAS y el SNTTAM cuya ideología y práctica sindical los hará diferentes, estos caben más bien entre un sindicalismo independiente pero con especificaciones. De acuerdo a Javier Aguilar García no hay razón aparente para mantenerse en organizaciones diferentes a los pilotos, sobrecargos e ingenieros de vuelo, pudiendo junto con el SNTTAM y el SNTAS constituirse en una sola organización sindical del sector aéreo -- (109), punto de vista comprensible cuando se piensa que la evolución del movimiento obrero se acrecienta constituido en organizaciones unificadas con un fin social específico. La unificación de las diferentes organizaciones del sector aeronáutico se ha pretendido, sin llegar a consolidarse como veremos más adelante.

I.3.2.- EL SINDICALISMO INDEPENDIENTE.

La otra vertiente del movimiento obrero es el sindicalismo independiente o llamada también "insurgencia sindical". Las agrupaciones independientes actuarían y actúan al margen de los aparatos sindicales oficiales y de su encuadramiento corporativo estatal; se encuentra libre de cualquier sujeción o tutelaje patronal siendo por lo tanto un sindicalismo diferente al oficial y al sindicalismo blanco (110)*. Esta corriente sindical se formó por un grupo heterogéneo de organizaciones no articuladas entre sí, con historia y orígenes diferentes; parte ésta desde los 70's logrando desde su presen

cia en la vida nacional un peso político considerable por -- los movimientos que protagonizara en su lucha por la democratización sindical.

Los principales grupos participativos del sindicalismo independiente son: El Frente Auténtico del Trabajo (FAT); el movimiento sindical ferrocarrilero; la Unidad Obrera Independiente (UOI); el Sindicato de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (STERM) luego Tendencia Democrática; - los sindicatos universitarios, etc. (111).

Diversos son los sectores que abarca este movimiento - sindical en los diferentes tiempos si bien desde 1971 destacaron sectores democráticos de trabajadores electricistas, - ferroviarios, mineros y universitarios⁽¹¹²⁾, más tarde se ampliaría su presencia en la metalurgia, aviación, telefonistas, magisterio, sector bancario, sector salud y embotellados⁽¹¹³⁾.

Un bosquejo del desarrollo del sindicalismo independiente en el sexenio será que: Entre 1971 y 1976 el STERM - Tendencia Democrática de Electricistas que encabezara Rafael Galván, y que más tarde se convirtiera en el Movimiento Sindical Revolucionario (MSR) constituiría el eje de la insurrección obrera del país. Bajo sus auspicios se crea el Frente Nacional de Acción Popular (FNAP) organismo aspirante a coordinar las luchas populares. Sin embargo en 1976 la Tendencia es golpeada fuertemente por el gobierno y ésta tiende a disolverse a cambio de que se regularizara la vida interna del SUTERM y se reinstalara a los trabajadores despedidos por -- las pugnas intergremiales. Si bien la Tendencia tiene sus mejores tiempos en el régimen de Luis Echeverría, ésta subsis-

te en el nuevo régimen con expresiones particulares, esto es la creación del MSR recobrando vida y desplegando su acción en diferentes campos. Hacia 1980 el MSR está integrado principalmente por trabajadores universitarios y contingentes de los electricistas democráticos, que constituyen sus núcleos básicos de implantación e influencia. A lo largo de 1981 el MSR participa en la organización del Movimiento de Acción Popular (MAP) que se acoge a la Reforma Política, este organismo resultaría sin embargo, de corta vida⁽¹¹⁴⁾.

Otros movimientos fueron importantes en esta búsqueda de independencia sindical, el SNTSSA aportó su experiencia cuando en 1976 surgió un intento democrático en las secciones 5, 12 y 54 desarrollándose paralelamente un movimiento importante de los médicos residentes de la ANEMERE.

En el año de 1977 finaliza este intento de marcha progresista con la desarticulación de los grupos disidentes, no se terminaría ahí estas luchas⁽¹¹⁵⁾. En el sector petrolero hay manifestaciones en contra de los líderes charros y por derechos laborales, tales manifestaciones se darían en los años 1976, 1977 y 1978 fundamentalmente. Desde 1976 también el Sindicato de Telefonistas ha tenido participación en los principales foros del movimiento obrero con pronunciamientos importantes. Estos tuvieron huelgas en abril de 1978 y marzo de 1979 por revisiones salariales pero sin alcanzar los montos pretendidos⁽¹¹⁶⁾. La atención en este sindicato se centra desde el desconocimiento del Comité encabezado por Salustio Delgado, que no representaba los verdaderos intereses de los trabajadores y que fuera sustituido por Francisco Hernández Juárez.

En 1977 los trabajadores universitarios mantienen una importante lucha por el reconocimiento de su organización la boral, el STUNAM, aunque sólo obtienen la titularidad del contrato colectivo de los empleados administrativos. Antes, el STUNAM tuvo que sostener una huelga para vencer la cerrazón de las autoridades universitarias (117). A decir de Armando -- Rendón, sobre la mitad de 1977 el movimiento sindical independiente se encontraba a la expectativa, las represiones -- fulminantes se sucedían y toman tono aleccionador cuando se reprime la huelga de los trabajadores de la UNAM mediante la ocupación policíaca y las detenciones masivas el 7 de julio de ese año (118). Ya veíamos en el subcapítulo LAS LUCHAS OBRE RAS como la represión parece ser la tónica de todo el período lopezportillista para la contención de la movilización en la búsqueda de independencia y democracia sindical.

Dentro del Sindicato Minero Metalúrgico (SITMMSRM) sucedieron movimientos también importantes. En 1977 Altos Hornos de México estalló la huelga por demanda de 50%, en mayo de 1977 se registra un conflicto en Fundidora de Monterrey, en agosto de 1977 en Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas. En 1978 se amplían los movimientos huelguísticos del sector realizando acciones huelguísticas dos secciones tradicionalmente democráticas: La 68 de Aceros Planos de Monterrey y la 281 de Peña Colorada. En 1979 estalla otra huelga en Siderúrgica Lázaro Cárdenas por cuestiones laborales y en donde el Estado y la burocracia sindical se aprestaron a aislar el conflicto con la pretensión de plegarlo a sus designios (119). Pareciera ser que los mineros metalúrgicos y en particular los siderúrgicos se perfilaron en ese momento

-1979- como polos de aglutinación del conjunto de la lucha obrera, anteponiéndoseles especiales circunstancias.

Movimiento importante desde 1979 a 1980 y todavía más adelante es la lucha de los trabajadores de la educación - agrupados en el SNTE. Desde 1979 se destacarían secciones y grupos democráticos en su lucha por mejores condiciones, desgelamiento de sobre sueldos, pago de salarios atrasados, democracia sindical; converge esta movilización de los maestros de Chiapas, Oaxaca, Valle de México y otros en una aglutinación cumbre como sería la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación (CNTE).

Son varias las manifestaciones del sindicalismo independiente por sus diferentes organizaciones, su búsqueda enfrenta la política de "topes salariales", el "charrismo" o dirigencias "charras" y su política. Es la idea de una alterna para su mejor desarrollo, sin ser sencilla su consecución por las trabas que se le oponen. En 1980 el sindicalismo independiente mantenía su postura de no imposición a los topes salariales, rechazo al contratismo, desaparición de la requisa entre otras demandas y elementos políticos de su lucha. Entre los participantes de esta tendencia sindical todavía se encuentran los telefonistas, electricistas ahora sobresaliendo los nucleares, trabajadores universitarios y otros. Estos contingentes sufrían en 1980 golpes considerables y en su conjunto presentaban una debilidad en su capacidad de respuesta. Para el sindicalismo universitario la legislación sobre el trabajo en las universidades le resultó un golpe difícil y cayó en cierto reflujó.

Los trabajadores nucleares se mantuvieron como fuerza

sindical democrática, pero no con mucha incidencia sobre el conjunto del movimiento obrero ya que si bien brindaron solidaridad a contingentes en lucha, su política de acercamiento y lucha circunscritos dentro del CT los limitaba, su consigna de "uso nacionalista de la energía nuclear" se convirtió en práctica principal de su lucha.

Con respecto a los telefonistas, la requisa y el apoyo de la empresa a los restos del charrismo derrotado en 1979 causaba estragos restándole fuerza y neutralizando sus huelgas. En el sindicalismo del SME los trabajadores no habían logrado instaurar una política que les permitiera la unificación de su sindicato y el SUTERM⁽¹²⁰⁾; y así seguía un estado latente aunque sin expresar una contundencia continua y unitaria en la lucha por la emancipación sindical y el logro de las mejores causas de los trabajadores.

Para 1981 se observa un descenso en la manifestación y combatividad en los telefonistas y el magisterio en relación a los años anteriores. Los electricistas (SME) manifiestan y sostienen sus demandas y los nucleares (SUTIN) anteponen su resistencia a la requisa por parte del Estado. También se observa la existencia de la debilitada protesta de pequeños núcleos de trabajadores como: los de salubridad, del metro, mecánicos de la Compañía Mexicana de Aviación y otros que reclamaban problemas concretos o respeto a los derechos sindicales⁽¹²¹⁾. No es sin embargo el acabóse del movimiento sindical independiente puesto que éste seguía manifestándose en formas diferentes y de acuerdo a las circunstancias de la crisis económica o presión política que se les presentaba, por ejemplo los telefonistas y electricistas salieron a la

calle en protesta por la cláusula de exclusión⁽¹²²⁾. El SUTIN y el SUNTU junto con otros sindicatos se preocupaban crecientemente por diversos asuntos nacionales y formulaban propuestas alternativas, el 20 de julio de 1981 por ejemplo, publicarían un manifiesto con demandas para una reorientación de la política económica del país⁽¹²³⁾. Se seguía buscando entre algunos organismos y federaciones sindicales independientes la elaboración de un programa orientado a una estrategia que a la vez representara mayor eficacia en las luchas reivindicativas y paulatinamente condujera hacia la unidad⁽¹²⁴⁾.

Durante 1982, principalmente en sus últimos meses, hay movilizaciones importantes de niveles altos y de contingentes diversos, son agrupamientos de los últimos años entre los que están: CNTE, COSINA, CONANUP, FNCR que junto con agrupamientos de trabajadores como el FAT, SUTIN, STUNAM, etc., confluye en el Frente Nacional en Defensa del Salario Contra la Austeridad y la Carestía (FNDESCAC); varios de sus integrantes también participarían en el Comité Nacional de Defensa de la Economía Popular (CNDEP), este sería un agrupamiento impulsado por el PSUM, PMI, UIC, PSP, CIOAC y 17 organizaciones sindicales entre las que se destacaban el SUTIN, STUNAM y FAT⁽¹²⁵⁾. Esto es que los sindicatos independientes buscaban sus relaciones que hicieran más importante su práctica sindical y su relación con la sociedad en la búsqueda de objetivos específicos emanados de una ideología u orientación política.

1.3.3.- LA UNIDAD OBRERA INDEPENDIENTE (UOI).

1.3.3.1.- SOBRE SU COMPOSICION.

La Unidad Obrera Independiente (UOI) es una organiza--

ción obrera que agrupa a varios sindicatos no adheridos al CT. Por su política y práctica es una corriente sindical independiente dado su enfrentamiento con el Estado y el sindicalismo "charro", se distingue por difundir y practicar un sindicalismo gremial, limitado a planteamientos sectarios de las demandas obreras y con posiciones de rechazo a la presencia de corrientes políticas de izquierda, principalmente de los partidos políticos (126).

Los sindicatos que originalmente le dieron vida fueron Dina Nacional, el de Hulera Euzkadi y el de Across. Extendiéndose en el sexenio de Luis Echeverría aglutinó a su alrededor sindicatos de sectores estratégicos de la producción tales como el de Nissan, de Volkswagen y el SNTAS. Su influencia descansa básicamente en la clase obrera de la gran industria privada y la paraestatal. Era la fuerza hegemónica entre los trabajadores de la aviación y de la industria automotriz (127). En el régimen de López Portillo sus afiliados aumentan, para 1980 las organizaciones sindicales afiliadas a la UOI son 43, estos sindicatos son: Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz Volkswagen de México; Nacional Independiente de Trabajadores de la Producción Transformación y Ensamblados Metálicos, S. y C.; Nacional Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos, Diesel Nacional y Renault de México, S.A. de C.V.; Independiente de Trabajadores de Siderúrgica Nacional; Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi; de Trabajadores de Singer División Van Beuren; de Trabajadores de Babcock y Wilcox de México; de Trabajadores de Arto Acero Pfauler; de Trabajadores de Química Hoechst (Divi-

sión San Angel); de Trabajadores de la Confección del Estado de Morelos RIVETEX; de Trabajadores de Termo de México; Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares; Independiente de Trabajadores de Nissan Mexicana; Independiente de Trabajadores de Singer Mexicana; de Trabajadores de Aceros Es-maltados Across; Independiente de Trabajadores de Vitro Fibras; de Trabajadores de Camesa; de Trabajadores de Química Hoechst (División Santa Clara); de Trabajadores de Productos Electromagnéticos; de Trabajadores de Herramientas Cleve-land; Textil de Trabajadores Calmer; Nacional de Trabajadores de Montajes Eléctricos; Unico de Trabajadores de PANAM; de Trabajadores de IMPAMEX; Independiente de Trabajadores de Kryopack; de Trabajadores de Empaques de Cartón Unitex; de Trabajadores de Plásticos Capri; Independiente de Trabajadores de Ports Felt de México; de Trabajadores y Empleados de la Universidad Nacional Autónoma de México (STEUNAM); Unico de Trabajadores de la Empresa "Servicios de Panteones", S.A.; Nacional de Ensamblados Productos Lorain de México; de Trabajadores de la Línea Gustavo A. Madero; de Trabajadores de Televisión del D.F.; Asociación Gremial de Singer Mexicana; Comisión Sindical de Trabajadores Electricistas; Comisión Sindical de Trabajadores petroleros⁽¹²⁸⁾; y tres uniones.

Si bien se observa un cierto desarrollo en su composición, en los últimos años del régimen lopezportillista se ve diezmado con la salida de algunos de sus sindicatos; dentro del sector aeronáutico, por ejemplo, en 1980 deja de pertenecer el SNTTAM a dicha organización.

1.3.3.2.- DESARROLLO DE LA UOI.

A estas alturas ya sabemos que desde la década de los

70's distintos sectores participaron en la corriente sindical "insurgente", ésta es en sentido amplio una reactivación del movimiento obrero democrático e independiente y que se mo vió, particularmente durante el sexenio que nos ocupa, alre dor de la defensa del salario, nivel de vida del trabaja- dor y democratización sindical. Aunque la UOI no se asemeja en su política a los sindicatos y contingentes de trabajado- res que de manera pública se movilizaron desde los 70's, lo cierto es que ésta surge dentro de esa coyuntura (129).

La UOI se funda el 10. de abril de 1972 bajo la promo- ción y férula del abogado Juan Ortega Arenas (130). Los años del nacimiento de la UOI son determinantes en su situación frente al movimiento obrero; se integran a ella en los prime- ros tres años (1972-1975) 17 sindicatos y logra adquirir una presencia importante en luchas sindicales y huelgas, funda- mentalmente durante 1974 en que se registran 7 huelgas de -- sus sindicatos, realiza 7 movilizaciones en apoyo de movi- mientos huelguísticos de sus mismas organizaciones (131).

La UOI iría cobrando importancia en el plano obrero na- cional y si ya en el régimen de Luis Echeverría tenía forma estructural e ideológica, en el sexenio de José López Porti- llo parece tener su consolidación, expansión y freno. Así, en febrero de 1976 la Unidad celebra su Segundo Pleno Nacio- nal al que concurren 15 sindicatos, 2 uniones y 3 comisiones sindicales (132), durante este pleno se patentiza la nueva di- námica que adquirirá en los años 1976-1977, en general duran- te estos dos años se registra un ascenso en sus huelgas, mo- vilizaciones e integración de más sindicatos (133); participa a nivel nacional en 11 desplegados, 22 huelgas y 6 moviliza-

ciones de sus sindicatos, manifiesta un enfrentamiento más -abierto contra el Estado al realizar campaña contra las anomalías del IMSS, celebración del 1o. de mayo en Puebla, Plan de emergencia contra la devaluación, huelga por violaciones al Contrato Colectivo en Aeroméxico. Durante ese período mencionado manifiesta su crítica y oposición a los movimientos de la Tendencia Democrática del SUTERM y la huelga de la UNAM (134).

Para el año de 1978 la UOI efectúa su Tercer Pleno, el número de organizaciones adheridas aumenta a 40 sindicatos, 3 uniones y 3 comisiones sindicales (135), durante este año se integra oficialmente a dicha organización el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS) que representó en ese momento la concentración de los trabajadores de tierra de una parte importante de los trabajadores del acrotransporte: los trabajadores de las dos únicas empresas nacionales como son la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) y Aeronaves de México, S.A. (AM). La posibilidad de acción conjunta de estos sindicatos incrementó la importancia de la UOI en el terreno de la lucha sindical en el acrotransporte (136).

En el año de 1979 contaba ya con 48 sindicatos (137). Durante el período 1978-1979 se expresan movimientos huelguísticos importantes por ejemplo: la del SNTAS contra la CMA y la del SNTIAS contra Diesel Nacional; se dan movimientos de independencia sindical de Mexicana de Autobuses, Acero Solar, Galvanizadora Nacional, Kimex, Herramientas Klein (138), etc., es un cierto auge de movilización dentro de la Unidad.

En 1980 se publicaba que la UOI agrupaba a 41 sindica-

catos con cerca de 150,000 miembros⁽¹³⁹⁾; a partir de ese año se acrecienta su lucha política -junto con la económica que se venía dando como principal característica- dada su manifestación y movilización en contra de las Reformas a la Ley Federal del Trabajo publicadas en el Diario Oficial del 4 de enero de 1980, emprende una campaña de oposición a éstas que culmina con una marcha de 200,000 trabajadores el 10. de mayo ese mismo año⁽¹⁴⁰⁾. Las Reformas a la Ley Federal de Trabajo mencionadas fueron un duro golpe para su estrategia de crecimiento conservando sin embargo lo esencial de su fuerza aunque con algunos descalabros como fueron: Vitro Fibras, Ki mex, Mecánicos de Aviación. Su crecimiento a partir de lo anterior buscaría orientarse en influir a otros sectores, el magisterio entre ellos⁽¹⁴¹⁾. Otros descalabros son que Juan Ortega Arenas se retiraba de la asesoría que prestaba al Sindicato Independiente de Nissan Mexicana por desacuerdo con el Comité Ejecutivo en la preparación de su huelga⁽¹⁴²⁾; también en agosto de ese mismo año se le prescinde de su asesoría jurídica en el SNTTAM⁽¹⁴³⁾.

Para el año de 1981 el deterioro de la UOI se hace evidente, su política sectarista estaba influyendo negativamente en sus objetivos de unidad dentro de la clase obrera, - así, al realizar el 10. de mayo en la capital de la República su propia marcha independiente la columna fundamental fue el SITVW disminuyendo el número de manifestantes en relación al 10. de mayo de 1980⁽¹⁴⁴⁾. Será ese mismo sindicato (SITVW) el que pudiera haber dado la "puntilla" a Juan Ortega Arenas al desconocersele en noviembre de 1981 como asesor jurídico a la vez que un nuevo Comité Ejecutivo democrático encabeza-

do por Alfredo Hernández Loeza era reconocido en dicho organismo después de diferentes situaciones tensas. Algunas organizaciones como el FAT, el SUTIN y los Telefonistas declararon su total acuerdo con los resultados de los trabajadores del SITVW; los acontecimientos los consideraron como un avance de los trabajadores en la defensa de su organización, su soberanía y autodeterminación⁽¹⁴⁵⁾.

El 30 de octubre de 1982, en su marcha al Zócalo de la ciudad de México solo participan 10,000 personas principalmente trabajadores de Aviación quienes preparaban la revisión de su contrato y que llegarían a la huelga en Mexicana de Aviación el 1o. de noviembre de ese mismo año⁽¹⁴⁶⁾. La UOI venía a menos.

1.3.3.3.- SOBRE LA TENDENCIA DE LA UOI.

De los años de historia que la UOI tiene ha definido metas que plasma en su Programa y expresa en sus movimientos y acciones⁽¹⁴⁷⁾; dentro de éstas están: "2.- LIBERTAD ABSOLUTA PARA ORGANIZARSE en sindicatos y asociaciones profesionales, sin ninguna intervención por parte del Estado ni funcionarios, sin necesidad de "registros" o aprobación gubernamental de ninguna índole...

3.- GARANTIZAR EL DERECHO DE TODO OBRERO PARA ADHERIRSE O SEPARARSE DE CUALQUIER ORGANIZACION SINDICAL de acuerdo con sus intereses.

4.-

5.- Anulación de las medidas represivas en contra de los trabajadores y en particular de la cláusula de exclusión..."⁽¹⁴⁸⁾, objetivos muchos de ellos que en sí pretenden establecer los derechos del obrero, mejores condiciones, in-

dependencia y democracia sindical; además de ser elementos - que atrajeron la atención de organizaciones sindicales para su agrupamiento en torno a una alternativa necesaria para su encauzamiento. Objetivos de la UOI que muchas veces no coincidieron con la práctica sindical y dejaba en entredicho la idea de una emancipación y realización del trabajador, implícito fin del sindicalismo independiente. Se escribe sí que la "UNIDAD OBRERA INDEPENDIENTE luchará por esos objetivos programáticos..." (149), pero esa Unidad no ha sido objetiva; además de que se ha puesto en evidencia su acción, que viene en muchos sentidos a caer en la misma línea oficialista, - esencialmente dado su manejo de los organismos afiliados a la Unidad por medio de su coordinación nacional. Existe, dice Ilan Bizberg, una fuerte contradicción entre la necesidad de permitir una ampliación del espacio de participación interna en los órganos en los que se ha logrado llegar al poder y la actitud autoritaria y vertical por parte de la coordinación de la UOI hacia las direcciones locales de los mismos. Esta situación ha llevado a que la UOI haya perdido el control sobre algunos sindicatos, por ejemplo: el de Volkswagen y Aeroméxico (150). Ciertamente a Juan Ortega Arenas, - Coordinador Nacional de la UOI, se le ha desconocido como asesor jurídico de varias organizaciones como ya lo hemos asentado, pudiendo ser por ese autoritarismo y empeño, entre otras cosas, a promover el gremialismo, la dispersión o incluso a que no se de en algunos de sus sindicatos una verdadera democracia donde sea viable la participación del obrero sin golpeadores o "intrusos" assembleístas.

La UOI preconiza la llegada del Socialismo y la alianza de los trabajadores, para tal fin escribe Juan Ortega Arenas que "La Unidad Obrera Independiente entiende las limitaciones de la lucha sindical y las de la propia clase obrera en el contexto de México. Sabe que necesita la ALIANZA de todos los trabajadores de la ciudad y el campo, el apoyo de los vastos sectores de la pequeña burguesía, de los intelectuales avanzados y de otras fuerzas organizadas, para intentar la decisiva acción de cambio que México necesita.

Pero considera que en el centro de esa ALIANZA, debe estar... la CLASE OBRERA.

[Sin el centro organizador de la clase obrera, no hay ninguna perspectiva para México. No habrá camino al Socialismo!"] (151). La teoría de Ortega Arenas, que es la predominante en la UOI, sobre las alianzas es: "Teóricamente tenemos una idea del problema de las alianzas: nunca esperar nada del aliado, organizar todo como si fuéramos la única fuerza existente en el Universo" (152) en tal sentido pareciera ser la UOI el único camino hacia el socialismo. No hay tal ALIANZA de la clase trabajadora según se desprende de su política y práctica sindical; "no permite que los trabajadores desarrollen prácticas de clase como la solidaridad y las alianzas con diferentes fuerzas democráticas" (153) observa Javier Aguilar García.

El control político, la mediatización, el aislamiento de las organizaciones y una cada vez acentuada política de docilidad hacia las empresas al grado de aceptar reajustes de personal a costa de muchos despidos son algunas características de "lucha" de la Unidad (154) el ejemplo de estos --

reajustes permitidos son: en Dina y Volkswagen en 1977, Aero México en 1978 o los despidos selectivos y promovidos contra sindicalistas democráticos opositores en DINA y NISSAN (155).

Varios son los casos de ingerencia, denuncia y manipulación de Ortega Arenas para conseguir sus fines, se menciona el "caso de la Asociación de Sobrecargos de Aviación, donde en noviembre de 1978 Ortega Arenas manipuló con el objeto de desconocer al comité sindical elegido mediante procesos democráticos e imponer a la planilla avalada por el asesor" (156). Ciertamente dentro de la Unidad existen intentos democratizadores por eludir la tutela, ingerencia y hasta imposición de Ortega Arenas, así, varios grupos de trabajadores -- que han tratado de impulsar una política distinta han enfrentado fuertes ataques por parte de las direcciones sindicales que en algunos casos han llegado a su exclusión del sindicato y la pérdida del empleo. Ejemplos son 120 trabajadores de NISSAN en 1981, incluido el Comité Ejecutivo que por no subordinarse a las directrices del Coordinador Nacional sufrió un "charrazo" por parte del grupo afín a Ortega Arenas (157).

La UOI es una realidad tangible, pero mientras en ella no se distinga realmente el combate clasista contra la patronal, el charrismo y la burocracia en las organizaciones obreras, se respete la disidencia democrática dentro de los sindicatos de la UOI, no puede considerársele como una verdadera y clara alternativa de lucha democrática que lleve a la toma del poder por los obreros.

CAPITULO II

II.- SITUACION GENERAL DEL SINDICALISMO EN LA INDUSTRIA DE LA AVIACION.

II.1.- EL ESTADO Y SU INFLUENCIA EN EL SECTOR AEREO.

II.1.1.- ESTADO Y SECTOR.

México a principios del presente siglo empezó a vivir sus primeros momentos en el campo de la aeronáutica y es hasta la década de los 30's cuando empieza a desarrollar su aviación comercial⁽¹⁾. De acuerdo a la evolución económica del país se demandará mayor comunicación entre los centros comerciales, industriales, de comercio, etc. y por lo tanto la aviación referida cobra auge e importancia.

Para 1976 y posteriormente, la navegación aérea es pieza fundamental en la estrategia de desarrollo del país, el Estado con un interés particular desplegaría políticas específicas para su evolución y control. Así, en el período 1976-1982 la demanda del transporte aumentó aceleradamente de 10.8 millones de pasajeros transportados en 1976 llegó a 20.7 millones en 1981⁽²⁾. También para 1976 el país contaba con 46 aeropuertos, se prestaba servicio de transporte público aéreo interno con 2 empresas troncales, 7 alimentadoras y 69 empresas de alcance regional. Externamente se daba servicio por medio de 2 empresas troncales y 29 extranjeras⁽³⁾. Ya para 1980-1981 se contaba con 297 permisionarios de Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional en las modalidades de: 2 empresas troncales, 11 alimentadoras, 162 taxis aéreos a nivel nacional, 115 taxis operados a nivel regional y

7 servicios especializados (4). Como se observa, hay una evolución en la aeronáutica nacional y por ende de la industria misma.

El Estado Mexicano engloba lo anterior en un "Subsector Aéreo", éste en 1976 "se integraba por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como cabecera del Sector, ejerciendo funciones de autoridad a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y coordinando las actividades encomendadas a un organismo descentralizado, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, encargado de la administración de la red aeroportuaria; a una empresa estatal, Aeronaves de México, - prestadora del servicio de transporte; y a dos empresas de participación estatal mayoritaria: Radio Aeronáutica Mexicana, S.A., concesionaria del control del tráfico aéreo del país y Nacional de Combustibles de Aviación, S.A., encargada del suministro de combustible y lubricantes en 38 terminales de la red aeroportuaria" (5).

Esta integración no fue estática, cambió durante el período 1976-1982 debido fundamentalmente a la decisión del Estado por anteponer su presencia e influencia dentro de una actividad que consideró de importancia para el desarrollo y funcionamiento económico, social y político del país. Las mismas políticas que se establecen para la regulación del transporte aéreo provienen en buena medida de algunos preceptos constitucionales, manejados en determinado momento por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) argumentando que "El espacio aéreo situado sobre territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional, por lo que el único que tiene facultades sobre él es el Gobierno Federal, quien

regula y controla la operación aeronáutica del país" (6).

El Estado desde los años 30's ha intervenido en forma importante en la economía del país haciéndose cargo de la infraestructura esencial de la producción dentro de un régimen capitalista, esta infraestructura consistió principalmente en la producción de energía, transportes y comunicaciones. Asimismo se hizo cargo de las ramas de producción de alimentos por la vía de controles o subsidios (7), en la medida que evoluciona la economía del país la participación de éste se acrecienta, una idea global de ese crecimiento nos la da una serie de datos donde se revela que la parte del gasto total del Estado en el Producto Interno Bruto había aumentado del 27% que era en 1970 al 50% en 1980; la parte que controla el Estado para financiarse también pasó del 28% que fue en 1972 a más del 47% en 1979 (8). Así que a partir de los 70's se incrementaría tanto la intervención indirecta en los negocios del país regulando, induciendo, planeando, promoviendo; como la gestión empresarial directa del gobierno. En la década de los 80's se crearon más de 500 empresas nuevas y se inició o ensanchó la participación del gobierno federal en 27 ramas industriales (9).

Hasta el final del período 1976-1982 las empresas estatales se encontraban localizadas en la producción y distribución de electricidad, petróleo, petroquímica, comunicaciones y transportes, fertilizantes, bienes de capital, alimentos, medicinas, vivienda, educación y cultura; hasta ese momento el Estado era el principal empleador de mano de obra, propietario de un gran número de empresas que ocupaba a casi 700 mil trabajadores y en los que se encontraban los más impor-

tantes sindicatos del país: Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, en PEMEX; Sindicato Unico de Trabajadores Electricistas, Sindicato Mexicano de Electricistas en la Comisión Federal de Electricidad; los Sindicatos de los Trabajadores de Aeronaves y Mexicana de Aviación⁽¹⁰⁾, entre otros.

Particularmente el Estado controla casi en forma total el sector de comunicaciones y transportes, su posición dentro de la sociedad lo lleva a esa circunstancia. Dentro del "Subsector Aéreo", pues, y específicamente en la aviación comercial tiene importante inversión, organización y dirección expresándose principalmente en las dos empresas llamadas troncales: Aeronaves de México (AM) y Compañía Mexicana de Aviación (CMA); infraestructura que va desde los aeropuertos, servicios a la navegación aérea, etc. Dentro de las dos empresas principales se circunscribe el trabajo importante de pilotos, sobrecargos y trabajadores de tierra que le dan vida a la industria, donde nacieron y se desarrollaron las organizaciones laborales de éstos.

El "subsector aéreo" decíamos, no siempre ha estado integrado de una determinada manera, para que ubiquemos mejor éste y comprendamos mejor el hecho que nos ocupa observemos su desarrollo.

11.1.2.- LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL (D.G.A.C.)

La aviación tuvo que ser regulada por el Estado casi desde el principio no contando éste con los organismos premeditados y estructurados que se ameritaban, éstos nacían y cambiaban de acuerdo al desarrollo de la aviación, fue así -

como el 20 de septiembre de 1920 se organizó una Sección Técnica de Navegación Aérea dependiente de la Dirección de Ferrocarriles y ésta de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El primero de julio de 1928 se creó por decreto presidencial el Departamento de Aeronáutica Civil (11). Más tarde el rápido crecimiento de la aviación condujo a cambiar la estructura de la dependencia responsable y el 6 de agosto de 1952 el antiguo Departamento de Aeronáutica Civil se convirtió en la Dirección de Aeronáutica Civil. Posteriormente el primero de enero de 1956 la anterior se convierte en Dirección General de Aeronáutica Civil, organismo estructurado que permanece hasta nuestros días, está adscrita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (12); bajo su responsabilidad está la vigilancia de los servicios públicos del transporte aéreo.

II.1.3.- AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES (A.S.A.).

Los aeropuertos constituyen un aspecto de la infraestructura de la industria aeronáutica, obvio es decir que sin éstos no hay aviones o viceversa. Las características de las aeronaves y el número de ellas determinaron la magnitud y particularidad de estos. Los primeros aviones que sirvieron para establecer el transporte aéreo como servicio requirieron de instalaciones mínimas, pequeñas.

Hasta la década de los 40's las compañías operadoras construían sus propios aeropuertos ya que los aviones de esa época, del tipo DC-3 o menores, no requerían instalaciones complejas y los costos podían ser absorbidos por las propias

compañías. Entraron en operación aviones mayores como los -- DC-4 y DC-6 y las instalaciones se volvieron más complejas: pavimentos más gruesos, longitudes de pista mayores, edificios más amplios y gastos más elevados (13).

Dadas las anteriores circunstancias, entre otras, el gobierno tuvo que hacerse cargo de la construcción de aeropuertos pues en ella estaban las condiciones para aprovechar un recurso que incidiera en el desarrollo económico del país ya aprovechando la plusvalía generada por el transporte de personas, carga y correo, ya para fomentar otro aspecto de la economía como el turismo. Para la década de los 50's el gobierno se avocó a la construcción y adaptación de algunos aeropuertos con un programa precario.

A principios de los 60's la red nacional de aeropuertos estaba en condiciones insatisfactorias, las compañías habían empezado a operar en la mayoría de las rutas con aviones DC-4 y DC-6 y las extranjeras con aviones de reacción -- (14). Ante la situación se pusieron en práctica algunas medidas, por ejemplo en 1965 se formó la Comisión Intersecretarial de Planeación de Aeropuertos con representantes de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y la de Obras Públicas, del Colegio de Pilotos Aviadores, de las compañías nacionales operadoras y algunas personas particularmente; esta comisión se encargó de formular un programa nacional para el desarrollo de aeropuertos. Ese año también, la Secretaría de Obras Públicas creó la Dirección General de Aeropuertos con la finalidad de que planeara y construyera las obras principales de este aspecto infraestructural (15).

El año de 1965 es importante en el desarrollo aeropor-

tuario, el presidente del país en ese momento, Gustavo Díaz Ordaz, expidió un decreto con fecha 10 de junio por medio -- del cual se creaba el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, A.S.A. (16). La visión del Gobierno Federal en ese momento fue la necesidad de modernizar y ampliar el conjunto de aeropuertos que funcionaban en el país, atender su conservación, mejorar los servicios de navegación, de suministro de combustible y otros para impulsar el desenvolvimiento de la aviación comercial y el desarrollo turístico; y para eso se necesitaba crear un organismo centralizador. Así nace A.S.A. por decreto presidencial -- donde se estipuló: "Artículo 1.- Se crea el organismo público descentralizado con propiedad jurídica y patrimonio propios que se denominará "Aeropuertos y Servicios Auxiliares".

Artículo 2.- Este organismo queda facultado para:

I.- Administrar, operar y conservar los aeropuertos, -- sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales...

II.- Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radio navegación, meteorología, suministro de combustibles, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y las -- zonas urbanas... (17)".

Como todos los organismos que forman parte del funcionamiento del "Subsector" tiende a desarrollarse y son las -- personas las que hacen posible tal. Si para el año de 1973 -- el organismo tenía a su cargo 37 aeropuertos para 1974 se -- elevaron a 44, este último año A.S.A. contó con 51 funcionarios, 141 jefes administrativos, 669 trabajadores que se encargaban del Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios; 78 --

técnicos, 809 de seguridad y 924 de vigilancia⁽¹⁸⁾.

A.S.A. es una muestra del evidente proceso del Estado en absorber sectores de importancia en la vida económica, social y política del país, dirá Enrique M. Loeza Tovar en ese momento (1977) Director General de A.S.A., que: "La creación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares obedece y se fundamenta en los principios que exigen que el Estado intervenga en forma más activa en la estructuración y desarrollo del país"⁽¹⁹⁾, esa posición se dejó sentir en nuestro período de estudio primero con el organismo referido y más tarde con Radio Aeronáutica Mexicana (RAMSA), Nacional de Combustibles de Aviación (NACOA) y Servicio de Transportación Terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (SETTA) que proporcionaban los servicios de meteorología, comunicación aérea, ayuda a la navegación; suministro de combustibles y lubricantes; y servicios de transportación terrestre⁽²⁰⁾.

II.1.4.- RADIO AERONAUTICA MEXICANA, S.A., (RAMSA) - SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO (SENEAM).

En los inicios de la aviación y años después las aeronaves tenían sus sistemas meteorológicos y de telecomunicaciones, algunos radioayudas y un incipiente control de tránsito aéreo por lo que se vió la necesidad de tener un sistema para todas las aeronaves que operata en forma segura y económica, así nace R.A.M.S.A., constituyéndose el 13 de diciembre de 1944 bajo la denominación de Aeronáutica Radio de México, S.A. empresa privada con un capital social de \$250,000.00⁽²¹⁾, previo permiso del Gobierno Federal y con la finalidad de proporcionar servicios que permitieran realizar vuelos con mayor seguridad⁽²²⁾. El 8 de septiembre de 1947 la empre

sa aumenta su capital social y el 28 de octubre de 1949 cambia de denominación por la Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V. (23) (RAMSA).

El 18 de abril de 1952 se publicó en el Diario Oficial la concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) a RAMSA para organizar, coordinar, unificar y proporcionar todos los servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, meteorología y radioayudas a la navegación aérea.

De 1952 a 1964 RAMSA adelanta poco puesto que el capital social apenas se elevó a \$3,106,000.00 (24). Más tarde, - el 15 de noviembre de 1966 el Presidente de la República Gustavo Díaz Ordaz, emitió un decreto donde RAMSA pasó a ser una empresa de participación estatal mayoritaria al adquirir el Gobierno Federal el 51% o más del capital social de la empresa (25); al intervenir directamente éste la estructura de la empresa cambia y la conformación del Consejo de Administración se modificó simultáneamente en virtud del mismo decreto que lo creó, éste estaría constituido por nueve consejeros representantes del Gobierno Federal y seis de las líneas aéreas. Lo presidió el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ocupando la vicepresidencia el Subsecretario del ramo (26).

Ya para 1970 RAMSA ha crecido en forma importante; de 1970 a 1976 se adquieren, instalan y operan modernas radioayudas: radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia, equipos telemétricos, sistemas de aterrizaje por instrumentos, etc. El capital social se incrementó a \$185,317,000.00 (27).

El año de 1978 es crucial para la existencia de RAMSA, se da un movimiento laboral destacado donde se expresa la intención del Estado en ampliar y mantener una influencia generalizada dentro de una actividad que considera estratégica e importante en el desarrollo económico, social y político del país según su peculiar idea de éste. El conflicto laboral -- que culminaría con la desaparición de RAMSA tuvo su inicio -- en abril de 1978 cuando se reunieron los accionistas para -- analizar la situación financiera de la empresa que operaba -- con un déficit de \$42,711,000.00; estos deciden no invertir -- más y menos hacerse cargo de los pasivos. El 31 de junio finalmente el gobierno decide absorber la empresa integrándola a la SCT. Más adelante, a principios del mes de agosto aparecería en el Diario Oficial la creación de una nueva subdirección dentro de la SCT⁽²⁸⁾. Para el 3 de octubre de 1978 se publicó oficialmente un acuerdo en el que se crea el órgano desconcentrado dependiente de la SCT denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) el que tendría las mismas funciones que RAMSA⁽²⁹⁾.

El patrimonio que recibió SENEAM en el año de 1978 fue de 337 millones de pesos en activo fijo. En 1979 reflejó la cantidad de 610 millones de pesos y en 1980 de 671 millones de pesos. También durante el ejercicio de 1979 la empresa obtuvo 403 millones de pesos de ingresos por servicios prestados y para 1980 éstos ascendieron a 529 millones de pesos --⁽³⁰⁾. Se siguieron arrastrando secuelas de RAMSA y su conflicto puesto que en los informes de la empresa se expresaba que "La situación deficitaria de RAMSA, de haber prevalecto

en funciones habría reflejado la necesidad de un subsidio entre 1979 a 1981 de 1,040 millones, mientras que SENEAM requiere de 243 millones en el mismo período" (31). Lo cierto es que aún este organismo recibió subsidio del Gobierno en cantidades importantes. En el nuevo organismo los trabajadores por las funciones que desempeñarían, en un organismo dependiente directamente del Estado, su organización sindical está ubicada en el apartado B del Artículo 123 Constitucional. En general durante el ejercicio de 1978 SENEAM reflejó un total de 1,088 empleados, en 1979 aumentaron a 1,200 y ya para el año de 1980 fueron 1,355 (32). (PARA OBSERVAR LA EVOLUCION DEL PERSONAL EMPLEADO. VEASE EL CUADRO No. 2, pág. 209 EN ANEXOS).

En 1981 el organismo contaba hasta el 31 de agosto con 1,506 empleados. El presupuesto ejercido alcanzó un total de 1,025.1 millones de pesos. La recaudación por servicios prestados llegó a 691.8 millones de pesos. Los subsidios otorgados por parte del Gobierno aumentaron a 998.5 millones de pesos (33).

II.1.5.- NACIONAL DE COMBUSTIBLES DE AVIACION (NACOA).

Nacional de Combustibles de Aviación, NACOA, nació el 15 de enero de 1964 con el fin de centralizar los servicios de suministro de combustible a la aviación en general. ASA en representación del Gobierno Federal le otorgó a NACOA, según contrato vigente a partir del 1o. de enero de 1971, la concesión para el servicio de suministro de combustibles.

Algunos datos de la conformación económica de NACOA son que hasta 1978 el capital social estaba representado en

un 66% por el Gobierno Federal y un 35% por la iniciativa -- privada⁽³⁴⁾. Aquí se deja ver nuevamente el peso económico y político del Estado con fines específicos.

Otros datos muestran que en el año de 1977 de los ingresos que obtuvo la empresa, un 69% correspondió a ventas efectuadas a compañías extranjeras que ascendieron a 608 millones de pesos. Las utilidades netas fueron de \$13,293,446.72. Las remuneraciones al personal que incluyeron sueldos y prestaciones alcanzaron la cifra de \$62,678,000.00. Ese año la empresa se consolidó siendo Director General de la misma Jaime González Garza⁽³⁵⁾. No fue, sin embargo, duradera la situación y en ese mismo período, de José López Portillo como presidente de México, NACOA es absorbida por ASA como lo fueron otras empresas. La SCT notificó "Se concentraron en Aeropuertos y Servicios Auxiliares los servicios de plataforma y la responsabilidad del suministro de combustibles y lubricantes en todos los aeropuertos del país absorbiendo para ello las funciones de las Compañías Nacional de Combustibles de Aviación (NACOA), Distribuidora de Gas Avión, S.A., (DIGAS) y de American Airlines que se autoabastecía en el Aeropuerto de México"⁽³⁶⁾.

II.1.6.- AERONAVES DE MEXICO (AM).

II.1.6.1.- NACIMIENTO Y DESARROLLO.

Aeronaves de México nació dando servicio comercial volando de México a Acapulco. El servicio regular fue oficialmente inaugurado el 14 de septiembre de 1934⁽³⁷⁾, el 7 de noviembre se constituye legalmente mediante escritura otorgada ante el notario público Lic. Francisco P. Morales Jr.⁽³⁸⁾ --

quedando como presidente y vicepresidente Antonio Díaz Lombardo e Isidro Díaz Lombardo, respectivamente (39).

El nacimiento de Aeronaves de México obedece a un despegue industrial y por ende turístico, se desarrollará paulatinamente y con avatares. En noviembre de 1935 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le otorga la concesión de la ruta México-Acapulco para transportar pasaje, express y correo (40).

En el año de 1940 la Cía. Pan American Air Ways adquirió el 40% de las acciones de la empresa y se recibieron los primeros Boeing 247 para 10 pasajeros. En el mismo año se continuaría la expansión de Aeronaves a través de la paulatina integración de empresas regionales aéreas, adquiriéndose por ejemplo: a Transportes Aéreos del Pacífico (41).

En 1944 se compra la compañía Líneas Aéreas Jesús Sargbía y se prestan servicios entre México-Puebla-Córdoba-Veracruz-Coatzacoalcos. A diez años de su fundación Aeronaves de México, S.A., tiene una considerable flota, amplia ruta y aceptable organización, como gerente general funge Carlos Ochoa Ramos (42).

En junio de 1946 se autoriza a la empresa para unir la ciudad de México con Mazatlán, incluyendo escalas en Guadalajara y Tepic, el servicio se inició con aviones DC-2 1/2. En septiembre de ese año llegó para la empresa el primer avión Douglas DC-3 con capacidad para 24 personas. La actividad desplegada por personas al servicio de la empresa les hace ver su necesidad de organización y es así que el 20 de diciembre del año antes mencionado se funda el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeronaves de México y su primera mesa

directiva estuvo formada por: Angel Santana, Secretario General; Felipe Badillo, Secretario del Interior; Mario Villaseñor, Secretario de Trabajo y Conflictos; J. Mario de la Peña, Secretario de Actas, Acuerdos y Archivo; y Moisés Torres López como Secretario de Finanzas (43).

Al iniciarse el año de 1948 Aeronaves recibió el primer avión Douglas C-47 carguero que inicialmente fue enviado a prestar servicio entre la ciudad de México y Oaxaca, más tarde lo haría en otras rutas. Para el primero de noviembre de 1949 entra en servicio el DC-4 con 4 motores y capacidad para 46 pasajeros, se pone al servicio dentro de la ruta México-Acapulco (44).

En 1952 se incorporó a Aeronaves la Compañía Líneas -- Aéreas Mexicanas, S.A. (LAMSA) que había sido fundada en -- 1936 con el nombre de Líneas Aéreas Mineras por el piloto y mecánico Gordon Barry. Dos años más tarde, en 1954, se integró la Compañía Reforma que años antes fundara Rico Pani, -- ese año la empresa adquirió cuatro aviones Corvaair 340 con -- cupo para 44 pasajeros (45).

En 1956 el Consejo de Administración de la compañía lo presidía Antonio Díaz Lombardo, Eduardo Ampudia y Carlos Girón, presidente y vicepresidente respectivamente. En ese momento la planta de pilotos se compone por 129; el total de empleados llegaba a 1,547 en donde 151 eran de radiocomunicaciones, 29 de servicios de vigilancia, 514 de mantenimiento, 190 de operaciones de vuelo, 333 de operaciones de tierra y 15 en oficinas del extranjero. Para ese mismo año habían volado 11,261,437 Kilómetros y transportado 266,541,309 pasajeros-Kilómetro (46).

Los socios de Aeronaves de México adquirieron en 1957_ las acciones que estaban en poder de Pan American Airways, - con lo que se convirtió en empresa mexicana (47). En mayo de_ ese año se firmó un convenio provisional entre los gobiernos de Estados Unidos y México para transporte aéreo, como consecuencia Aeronaves obtuvo permiso para volar sus primeras rutas internacionales estas fueron: México-Nueva York y Acapulco-Los Angeles (48). En ese mismo período la empresa adquirió dos aviones Lockheed L-049 para 58 pasajeros pasando a prestar servicio en las principales rutas (49).

Para 1958 la nómina de la compañía fue de - - - - - \$36,877,800.00 (50). Los trabajadores que venden su fuerza de trabajo son importantes en el funcionamiento de la empresa, - consecuencia de su relación con ésta y motivados por los movimientos obreros del momento deciden organizarse. En Aeroméxico se da una serie de acontecimientos que significarían un cambio en las estructuras económicas, administrativas y de - operación de la compañía. Uno de esos movimientos fue el de "los pilotos profesionales que comenzó con un paro nacional_ y terminó con el reconocimiento de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores...

El día 4 de agosto de 1958 los pilotos al servicio de_ Aeronaves de México, Compañía Mexicana de Aviación, Tigeres_ Voladores y Guest Aerovías México, constituyeron la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores designando su primer comité ejecutivo con el Capitán Andrés Fabre Terán en calidad de Secretario General" (51).

El 28 de julio de 1959 López Mateos presidente de México en ese momento, por decreto oficial adquirió en favor de_

la nación todas las acciones y bienes de Aeronaves de México - co, S.A. Una vez integrado el nuevo Consejo de Administra - ción encabezado por el Secretario de Comunicaciones y Trans - portes en turno, el ingeniero Walter Buchanan, la empresa se aprestó a conciliar dificultades con los pilotos y fue la -- primera aerolínea de México en firmar contrato colectivo con la naciente organización sindical renunciando implícitamente la personalidad jurídica de la Asociación a pesar de que aún no contaba con el registro correspondiente (52). Al finalizar el año las rutas de la compañía tenían una extensión de - - - 13,365 Kilómetros; se proporcionaba comunicación a 23 pobla - ciones, se transportaron 416,429 pasajeros. Sus ingresos as - cendieron a \$159,698,000.00; el número de empleados fue de - 2,045 y el sueldo anual promedio por trabajador fue de - - - \$19,638.00 (53). Así mismo los aviones con que contó fueron - en número de 22, sustituyéndose los Constellations, Convair y DC-4 por aviones Douglas DC-6 con capacidad para 79 pasaje - ros (54).

Los trabajadores sobrecargos de aeronaves de México y - compañeros de otras líneas se motivaron por las condiciones - y también deciden organizarse sindicalmente, así, el 13 de - mayo de 1960 se crea la Asociación Sindical de Sobrecargos - de Aviación (ASSA) siendo su primer secretario general Jorge Díaz Mercado (55). En tanto la empresa entra a la era del Jet al poner en servicio, dentro de la ruta México-Nueva York, - el cuatreactor Douglas DC-8 con capacidad para 138 pasaje - ros. Ese año el gobierno decide incorporar para la empresa a la Compañía Aerolíneas Mexicanas, S.A., dadas las condicio - nes políticas y debilidad económica de ésta, se incorporaron

las plazas de León, San Luis Potosí y Matamoros así como todo su personal (56).

El 30 de junio de 1961 la empresa extiende su ruta México-Guadalajara-Cd. Obregón-Hermosillo hasta Tucson, Arizona empleando aviones DC-6 y el 27 de junio inaugura otra ruta internacional, ahora Mazatlán-Torreón-Monterrey-San Antonio Texas, también con aviones DC-6 (57).

En 1962 Aeronaves de México inició una absorción importante de empresas aéreas estatales, la primera fue Transmar de Cortés, siguiéndole otras hasta llegar a Guest Aerovías - México (58). Dos años después, en 1964, Aeronaves cumpliría 30 años de fundada, contó en ese momento con 44,647 kilómetros en su red de rutas, proporcionó comunicación a 40 poblaciones, transportó 673,329 pasajeros, sus ingresos totales fueron de \$362,998,000.00; el número de empleados fue de 2,980 y el sueldo anual promedio por trabajador se calculó en \$35,034.00 (59).

En 1965 la empresa establece la ruta México-Torreón - Monterrey-Chihuahua-Hermosillo-Tijuana. Crecen sus rutas y en 1966 se extiende la de Miami y Madrid hasta Roma, se reanuda la operación México-Panamá-Caracas. Ese año se nombró a Jorge Pérez Bouras como Director General de la empresa cargo que desempeñaría hasta 1971 (60).

En 1967 entra en servicio dentro de la empresa los primeros DC-9, en 1968 se siguen incorporando este tipo de aeronaves tanto en rutas nacionales como internacionales hasta dar de baja a los aviones de pistón DC-3 y DC-6.

Para 1969 se anexan las compañías Aeromaya, Vega y Del Itsmo formándose con ellas el sistema de aeronaves alimenta-

doras, grupo de transporte aéreo regional afiliadas a Aeronaves de México, igualmente ocurrió con SAESA que prestaba servicio a Poza Rica y Reynosa⁽⁶¹⁾.

Para el año de 1970 Aeronaves de México cuenta con una red de rutas de 63,552 Kilómetros, comunica a 77 poblaciones, se transportaron 1,280,000 pasajeros, sus ingresos totales sumaron alrededor de \$877,969,000.00, en número de empleados ascendió a 3,751 y el sueldo promedio anual para los trabajadores se calculó en \$65,693.00⁽⁶²⁾.

En 1971 toma posesión como Director General de la empresa Raymundo Cano Pereyra, que cubriría el período 1971-1976, durante los primeros años de su gestión se le cambia de nombre a la empresa adoptando el de Aeroméxico⁽⁶³⁾ sin embargo su razón social sigue siendo la misma: el nuevo funcionario recibiría la empresa con un pasivo de 5,000 millones de pesos. En 1972 Aeroméxico transportó 1,843,544 pasajeros; el 17 de abril del mismo año llega el primer avión DC-10 con capacidad para 301 asientos, el 16 de mayo llega el segundo de los mencionados aparatos⁽⁶⁴⁾.

Para 1974 el personal de confianza y sindicalizado ya eran un número importante distribuidos en: 1,343 de confianza; 653 de ASSA; 403 de ASPA y 2,799 del SNTTAM⁽⁶⁵⁾. Las organizaciones laborales habían crecido de acuerdo al desarrollo de la empresa, su presencia en el movimiento obrero tomó un peso considerable.

II.1.6.2.- EL PERIODO 1976-1982.

Dentro de este período se da el conflicto de los mecánicos de Aviación para formar su sindicato, participan traba

jadores de CMA y Aeronaves. El primer año de este período to-
 ma posesión de la Dirección de Aeroméxico Pedro Vázquez Col-
 menares sucediendo a Raymundo Cano Pereyra (66). Durante ese
 año la compañía sufre pérdidas por más de 500 millones de pe-
 sos atribuidos entre otros factores a los compromisos con-
 traídos en moneda extranjera, al sistema de rutas y el tipo
 diversificado de la flota (67). A partir de esta situación --
 crítica por la que atravesaba la empresa se dió una reestruc-
 turación en diversos sentidos. El día 17 de agosto de 1977 -
 el Director General de la empresa presentó a todo el perso-
 nal un proyecto de Programa de Reestructuración de la Compa-
 ñía que tenía como objetivo principal la obtención de núme-
 ros negros en las finanzas (68). Dentro de su política la dis-
 minución de trabajadores se consideró importante, entendié-
 la empresa que una de las razones en sus problemas económi-
 cos, financieros y administrativos era el alto porcentaje de
 fuerza de trabajo con que contaba tomando en cuenta paráme-
 tros específicos, expuso que su fuerza de trabajo excedía --
 "en un 43% a los estándares que tiene la industria aeronáuti-
 ca respecto al número de empleados por asiento" (69), según -
 la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) los --
 trabajadores por avión deben ser 198, así que Aeroméxico ar-
 gumentó que "con 6,666 empleados... (tenía)... un promedio de
 277.7 trabajadores por avión" (70); por lo tanto un paso inme-
 diato que siguió fue la disminución de su personal, entre --
 otras medidas. Ese año de 1977 la empresa transportó - - -
 3,609,112 pasajeros; 25,723,596 Kgs. de carga; tuvo ingresos
 por 4,045 millones de pesos y sus pérdidas serían de 385.4 -
 millones de pesos (71). (ESTOS Y DATOS POSTERIORES VEANSE EN

EL CUADRO No. 3, pág. 210.)

En 1978 entró en pláticas con los sindicatos que detentaban contrato colectivo de sus agremiados (ASPA, ASSA, - SNTTAM) con el objeto de encontrar apoyo a sus políticas argumentando la pretensión de "preservar, con una economía saneada, la fuente de trabajo para varios miles de familias"

(72). Ese año las pérdidas disminuyeron hasta 152.9 millones de pesos, los ingresos habían sido de 4,961.3 millones de pesos pero los egresos se contaron en 4,836.5 millones de pesos; se siguió contando con 24 aviones igual que en el año anterior; los pasajeros transportados ascendieron a 4,007.4 millones y eso si, los empleados se vieron reducidos a - - - 6,503 (73).

1979 fue el primer año de equilibrio económico de la empresa -dentro de nuestro período considerado- las utilidades fueron de 105.1 millones de pesos, se determinó que la utilidad fiscal fue del orden de 483.1 millones de pesos y eso daría margen para un reparto de utilidades entre los trabajadores alcanzando 38.7 millones de pesos (74). Los empleados en forma distribuida fueron: 1,064 de confianza; 3,922 personal de tierra sindicalizado; 570 pilotos; 801 sobrecargos y 413 personal extranjero (75).

En reunión del Consejo de Administración del día 25 de marzo de 1980, Pedro Vázquez Colmenares presentó su renuncia como Director General de la empresa dado que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) lo había designado candidato a la gobernatura del Estado de Oaxaca (76), en su lugar fue nombrado a Enrique M. Loeza Tovar. En 1980 Aeroméxico logró una utilidad de 493.8 millones de pesos, marca una tendencia

hacia la recuperación y estabilidad económica de la empresa, los ingresos fueron en el orden de 9,111.1 millones de pesos; los pasajeros transportados ascendieron a 5,168.9 millones, los empleados sumaron 8,343⁽⁷⁷⁾.

El 2 de abril de 1980 llegó para la empresa el primer avión DC-9 de una serie de 32 que la empresa concertó. El día 6 de julio llegó un tercer aparato y entre noviembre y diciembre otros de la serie DC-9 Super 80, este aparato presenta un bajo consumo de combustible, un escaso porcentaje de emisión de gas contaminante, capacidad para 153 pasajeros y navegación totalmente computarizada que reduce el trabajo de los pilotos en un buen porcentaje⁽⁷⁸⁾. Estos avances técnicos aeronáuticos pueden explicar, por ejemplo, el por qué los ingenieros de vuelo desaparecen y la organización sindical se desintegra, nos lleva a aclarar por qué en cierto momento se disminuye el número de pilotos por avión poniéndose en riesgo de extinción una fuerza laboral. Total que para 1980 Aeroméxico llegó a 35 aviones distribuidos en: 2 Douglas DC-10-30; 6 Douglas DC-8-51; 17 Douglas DC-9-30; 10 Douglas DC-9-15. El personal, ya lo anotábamos, aumentó a 8,343 de los cuales 644 eran personal de tierra, 687 pilotos y 1,112 sobrecargos. Ese año la empresa operó 67 rutas nacionales y 32 internacionales⁽⁷⁹⁾. Lo anteriormente señalado es la fuerza de trabajo que la empresa consideró importante y cobijó bajo una ideología en determinados momentos cuando refirió: "debe existir absoluta congruencia entre los intereses de los trabajadores de nuestra empresa... que no representan intereses particulares, sino por el contrario, el interés nacional. Los trabajadores deben entender por una par-

te, la importancia del cumplimiento de sus obligaciones y el capital, que no es de nadie en particular sino de la Nación misma" (80).

La recesión económica, la crisis inflacionaria y el -- trastorno monetario internacional tuvo repercusiones en las compañías aéreas. Aeroméxico en 1979 y 1980 tuvo importantes utilidades, pero ya para 1981 la situación interno-externa - hizo que disminuyera la transportación de pasajeros internacionales principalmente, éstos en 1980 fueron 1,017,000 y pa - ra 1981 bajaron a 994,000. Internamente se elevó poco, si pa - ra 1980 se transportaron 4,152,000, para 1981 fueron - - - - 4,545,000. El equipo de vuelo llegó a 38 aviones y el perso - nal 10,532 (81).

Durante 1980-1981 se desarrolla el conflicto de los me - cánicos de aviación, si bien éste se generó dentro de la CMA más tarde se extenderá y hará en su momento que las empresas se "protejan", Aeroméxico por conducto de su Director Gene - ral pidió "a los trabajadores no poner en peligro la unidad - de los trabajadores del sindicato de tierra, ya que si empie - zan a aglutinar a los trabajadores por especialidades, solo - encontraremos tantos gremios como especialidades existen con el efecto de que se pulverizará el movimiento obrero organi - zado de México" (82). en realidad su política de contención - llevó implícita la idea de una seguridad en la administra - ción de la empresa.

Para 1982 Aeronaves de México contó con 38 aviones, el personal que los guió, administró, dió servicio de manteni - miento, etc., disminuyó en relación al año anterior, si en - 1981 fue de 10,532 para 1982 serían 10,301 trabajadores. Los

pasajeros transportados ascendieron ligeramente a 5,497,000; los ingresos de explotación fueron 19,244.3 millones de pesos y los egresos de explotación fueron 21,330.3 millones de pesos (83); en lugar de utilidades se tuvieron pérdidas, todo como consecuencia de la agudización de la crisis que vivió el país en el período antes mencionado.

Para el año de 1982 la empresa contó con 2,058 trabajadores de confianza; 6,379 de tierra sindicalizados; 734 pilotos; 2,257 sobrecargos; y 552 trabajadores en el extranjero (84). Los tres sindicatos que tienen firmado contrato colectivo con la empresa se desarrolla de acuerdo a las condiciones de ésta, los lineamientos políticos-ideológicos de la organización laboral y de acuerdo con la posición de sus agremiados, la empresa informó que en el mes de mayo se firmó un Convenio de Facilidades con ASPA de México tratando de incrementar la productividad de los pilotos, algunos de los aspectos del convenio fueron: reducir las tripulaciones en aquellos vuelos que lo permitieron (transoceánicos); reducción del tiempo extra, etc. Igualmente se convino el ajuste salarial de emergencia habiendo obtenido que los incrementos no afectaran los salarios tabulares. Con ASSA se concluyeron negociaciones relativas al reglamento interior de trabajo. Con SNTTAM la empresa propuso un Plan de Jubilaciones y el sindicato lo aceptó (85). Para noviembre del mismo año, el SNTTAM emplazó a huelga, evitándose al aceptar la organización el 25% de incremento salarial (86).

II.1.7.- COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION (CMA).

II.1.7.1.- NACIMIENTO Y DESARROLLO.

Casi al término de la primera cuarta parte del siglo -

XX se inicia la historia de Mexicana de Aviación, el 12 de julio de 1921 una empresa con el nombre de Compañía Mexicana de Transportación Aérea fue fundada por Harry J. Lawson y L. A. Winship ciudadanos norteamericanos que obtuvieron una concesión del Gobierno Mexicano para operar la ruta México-Tampico vía Tuxpan utilizando para ello dos aviones biplanos Standards⁽⁸⁷⁾. De 1921 a 1922 la empresa naciente voló 1,956 horas y su flota fue de diez aviones Lincoln⁽⁸⁸⁾. Los fundadores de la empresa enfrentaron fuerte competencia de otros inversionistas, así el 11 de julio de 1924 se otorgó otra concesión a los señores William Mallory y George Rihl para operar la misma ruta⁽⁸⁹⁾. William Mallory y George Rihl se asociaron con R. G. Piper y Carl V. Schlaet para formar Mexicana de Aviación S. A., en Tampico el 20 de agosto de 1924. En septiembre de ese mismo año Rihl y Mallory adquirieron los bienes de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea⁽⁹⁰⁾. La empresa en su conformación definitiva nació para transportar dinero a los campos petroleros del Estado de Tamaulipas necesidades de transporte y carga en la evolución de nuestro sistema económico, el paso primero se concretiza formalmente cuando ante el notario público Lic. Eduardo Gutiérrez Cañedo, en Tampico Tamaulipas, se escrituró la constitución de la empresa Compañía Mexicana de Aviación⁽⁹¹⁾. Podía prestar también los servicios de transporte de correo y sería así como el 16 de agosto de 1926 la empresa firma su primer contrato de esta especie con el gobierno del país, para explotarlo en la ruta México-Tampico, vía Tuxpan⁽⁹²⁾.

El 15 de abril de 1928 Mexicana de Aviación pone en función la ruta Tampico-Tuxpan-México utilizando aviones

Fairchild, transportando pasajeros y correo. En octubre de ese año inaugura su segunda ruta que iría de México-Veracruz-Mérida vía ciudad del Carmen y Campeche (93).

En enero de 1929 Pan American bajo la dirección de Juan Tripe compró la totalidad de las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) en 150 mil dólares. El 10 de marzo de ese año Charles Lindbergh comandó el primer Trimotor Ford de la CMA desde Brownsville a México y regresándolo pilotos mexicanos (94).

La empresa evoluciona y al mismo tiempo sus trabajadores encuentran necesaria su organización ya por interés de la empresa, ya por sus propias inquietudes, es así que el 27 de octubre de 1933 se establece legalmente la alianza de trabajadores de CMA que posteriormente se transformaría en Sindicato de Trabajadores de Aviación (95).

En septiembre de 1934 la empresa inaugura su ruta entre la ciudad de México y Los Angeles, California (96). Durante ese año llegan los aviones Lockheed "Electra" de diez pasajeros para sus servicios antes mencionada y con servicios trimestrales (97).

En diciembre de 1935 CMA adquirió la empresa Aerovías Centrales que operaba en el noroeste de México cubriendo las rutas entre Chihuahua, Cd. Juárez, Hermosillo, Nogales y Mexicali. También durante ese mismo mes y año se expediría el decreto por el cual las compañías de aviación debían emplear solamente pilotos mexicanos (98), CMA tendría que adaptarse a las disposiciones legales.

Poco a poco CMA fue ampliando su campo de acción y se consolidó como "Línea Aérea de México" incluyendo en sus ru-

tas a Guadalajara, Mérida y Monterrey. Mejoraría su equipo de vuelo; en 1936 compró dos Boeing 247-D, junto con los Lockheed 10 que ya tenía⁽⁹⁹⁾. En 1937 le llegaron 4 Douglas DC-2⁽¹⁰⁰⁾ y en 1938 se le integraron los 4 primeros ejemplares del avión Douglas DC-3 en combinación con las rutas internacionales de Pan-Am⁽¹⁰¹⁾.

El 25 de octubre de 1942 CMA inicia su segunda ruta internacional al establecer vuelos regulares a la Habana, Cuba. El 16 de febrero de 1943 inició los vuelos nocturnos a los Angeles, California⁽¹⁰²⁾. Ese año también empezó a operar las rutas México D. F.-Oaxaca-Tuxtla Gutiérrez-Tapachula, y México, D.F.-Monterrey-Nuevo Laredo. En 1946 inaugura el servicio de Veracruz a Monterrey⁽¹⁰³⁾.

El 6 de junio de 1946 se incorporó a la empresa el primero de cuatro tetramotores Douglas DC-4 con estos aviones con capacidad para 48 pasajeros se inicia prácticamente la transportación en masa. En mayo del mismo año para satisfacer los requisitos exigidos por la legislación mexicana se reduce la participación de Pan-American en el capital social de Mexicana de Aviación para quedar en el 41%⁽¹⁰⁴⁾.

En 1950 llega para CMA el primer avión DC-6 y en 1953 el primer DC-6B, este último año se inauguró las oficinas de carga de la compañía⁽¹⁰⁵⁾. El transporte de carga, correo, personas y el permitir relacionarse geográficamente con los diferentes lugares del país y del extranjero son elementos que hacen necesaria la aviación; conforme avanza el país se hace más elemental ésta y las empresas que prestan el servicio se vuelven más importantes. Mexicana de Aviación a estas alturas (año de los 50's) ha cobrado importancia y sin embar

go enfrenta tropiezos. En 1957 la empresa arrojaría pérdidas en su economía, se retira Silliman de la Dirección y llega H. Max Healey para tales funciones (106). Ese mismo año Mexicana obtiene los derechos para volar directamente de la ciudad de México a Los Angeles, San Antonio y Chicago (107).

Observamos cómo desde 1958 los pilotos habían iniciado un movimiento por el derecho a organizarse sindicalmente, el 23 de enero de 1959 la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) se declara en huelga contra la CMA, finalmente ésta lograría su reconocimiento el 19 de mayo de 1960 y se firmaría el primer contrato colectivo de trabajo entre CMA y los representantes de la organización (108).

El 4 de julio de 1960 la empresa realizó su primer viaje a Los Angeles, California E.U., utilizando avión Comet 4-C entrando así a la modernidad de los aviones Jet, progresivamente desplazaría a los tetramotores DC-6 (109).

Durante la primera parte del período 1965-1970 la situación de CMA es crítica, la combinación de una serie de factores financieros, administrativos y laborales incidieron en los resultados de la empresa y la llevaban a su desaparición, así es que para finalizar el año de 1966 CMA tuvo un déficit de 58 millones de pesos, y al término de 1967 éste llegó a 98.5 millones de pesos. En enero de 1968 el 30% de las acciones que estaban en poder de capital extranjero manejadas por Pan American pasó a manos de capital nacional (110) al comprarlos un grupo de empresarios mexicanos encabezados por Crescencio Ballesteros, harán cargo de la Dirección General de la empresa a Manuel Sosa de la Vega, éste aplicaría un programa de recuperación y expansión. Sosa de la Vega di-

ría que para sus fines buscaría: "Establecer una estrecha -- cooperación entre empresa y sindicatos estableciendo un diálogo de mutua comprensión a fin de obtener el camino adecuado para la autosuficiencia económica" (111). Fue obvia la política de la nueva administración en mantener buenas relaciones con las organizaciones que le tenían firmado contrato colectivo (ASPA, ASSA, SNTAS), de otra manera se hubiera puesto en evidencia la estabilidad buscada; el mismo personaje expresó: "Personalmente siento que pocas veces, en la historia de la Compañía, ha habido más contacto y comprensión mutua entre gerencia y sindicato y que jamás hemos tenido tan buenas relaciones con los tres sindicatos de aviación" (112). La reestructuración proveniente ya de una "mexicanización" llevó a la empresa a reencontrarse y su nuevo Director casi en forma inmediata informó que en 1967 durante los primeros siete meses de operaciones las pérdidas disminuyeron a 35 millones de pesos (113). Ya para 1968 CMA crece, hay pequeñas utilidades, se adquieren aviones Boeing 727-200 para su flota (114).

El desarrollo de CMA es evidente, entra a la década de los 70's con un número considerable de aeronaves, una ruta amplia nacional e internacional, etc. Hasta 1974, por ejemplo, la empresa contaba con una planta de 4,026 empleados, volaba a 17 ciudades internas y 9 al extranjero, contaba en su flota con aviones Boeing B-727-100 para 116 pasajeros y diez B-272-200 para 155 pasajeros (115).

II.1.7.2.- EL PERIODO 1976-1982.

Para el año de 1976 CMA contó con un equipo de vuelo -

de 23 aviones; transportó 3,547.7 millones de pasajeros; - - 36.5 millones de kilogramos de carga. Los ingresos que obtuvo fueron de 2,665.0 millones de pesos, egresos de 2,445.2 - millones de pesos y una utilidad, en el ejercicio, de 65.0 - millones de pesos (116). (PARA ESTOS DATOS Y OTROS POSTERIO-- RES VEASE ANEXOS CUADRO No. 4, pág. 211.) En ese año el personal de CMA para hacerla funcionar fue de 5,531 personas de las cuales se distribuyeron en: 417 pilotos; 648 sobrecar- - gos; 3,362 personal de tierra sindicalizado; 663 personal de confianza; 443 personal en el exterior (117).

Para el año de 1977 la flota de CMA aumentó llegando a 25 aviones, transportó 4,124.6 millones de pasajeros, 45.4 - millones de Kgs. de carga, 962,519 Kgs. de correo. Sus ingre- - sos ascendieron a 4,266.6 millones de pesos, los egresos fue- - ron 3,782.3 millones de pesos y sus utilidades llegaron a -- 182.9 millones de pesos (118). Para ese año trabajaron en la - empresa alrededor de 6,125 personas de las cuales eran: 503 pilotos, 771 sobrecargos, 3,623 personal de tierra sindicali- - zados, 745 personal de confianza, 483 personal en el exte- - rior (119).

En 1978 la empresa hasta el final del año contó con -- 8,047 trabajadores, éstos guiando, administrando, prestando - - servicio de mantenimiento, etc. a 28 aeronaves lograron - - transportar 5,111.8 millones de pasajeros, 49.3 millones de - Kgs. de carga y 1.0 millones de correo. Sus acciones conver- - gieron para que CMA tuviera ingresos por 4,880.1 millones de pesos y utilidades en el orden de 276.4 millones de pesos -- (120). Hasta ese año Mexicana de Aviación proporcionaba ser- - vicio a 19 ciudades en territorio mexicano, 9 en los Estados

Unidos, 2 en Centroamérica y 2 en el Caribe (121).

Para el 31 de octubre de 1979 CMA informó públicamente la adquisición de 6 nuevos Jets, con un préstamo de 1,882 millones de pesos (122). Al final del año la empresa contó con 34 aviones que guiados, administrados, atendidos, reparados por 8,635 trabajadores hicieron transportar 6,108.4 millones de pasajeros, 54.4 millones Kgs. de carga, 1.1 millones Kgs. de correo; para obtener ingresos de 7,175.5 millones de pesos, egresos por 6,569.3 millones de pesos y utilidades por 224.1 millones de pesos, recibiendo los trabajadores por sueldos y prestaciones 2.3 millones de pesos, calculando su sueldo anual en un promedio de 206,000.00 pesos (123).

Los primeros años de la década de los 80's son importantes en nuestro estudio dado que durante eso (1980-1981) se da nuestro hecho principal. En esos primeros años la empresa resiente las repercusiones de una crisis económica de la sociedad mexicana y evidencia su situación en pérdidas, al observar el desarrollo de CMA en esta última parte tenemos que en 1980 sus ingresos sobrepasaron los once millones de pesos derivados primordialmente del transporte de pasajeros, de express, carga y otros. Lo anterior fue resultado de operar 77,662 vuelos de itinerario y 150 de control especial, volándose 121,111 horas productivas. El número de pasajeros transportados fue de 7,458.8 millones, de express y carga 66 millones de Kgs.; todo lo anterior dejó una utilidad de 598.1 millones de pesos después de restar el impuesto sobre la renta y la participación de utilidades a los trabajadores (124). Es, pues, un año solvente para la empresa, hay ganancias y se observa el resultado del esfuerzo de los tra-

bajadores; las condiciones de los que venden su fuerza de -- trabajo no son elevadas. Para ese año el número de trabajado res fue de 10,560 devengando un sueldo promedio anual de - - 232,000 pesos, el personal cuantificado por especialidades - fue de 752 pilotos, 1,434 sobrecargos, entre otros. Los suel dos y prestaciones ascendieron a 3,187.2 millones de pesos - (125)'

Sobre las relaciones laborales de la empresa sobresale el interés del capital sobre el trabajo, esta política se -- tradujo en "mantener la estabilidad de la empresa" así, para 1980 se estableció que "LAS RELACIONES LABORALES...(merecien- ron)... la máxima dedicación y esfuerzo..." (126). Consigna - CMA que en octubre de ese año se revisaron los tres contra- tos colectivos de trabajo con los sindicatos que agrupaban a pilotos, sobrecargos y personal de tierra. Las prestaciones_ a las agrupaciones y personal de confianza excedieron de los 80 millones de pesos mensuales (127). Apparently los traba jadores no se podían quejar por su sueldo devengado, pero ha bría que considerar otras situaciones y de ahí que estos pu- dieran expresarse en movimientos por la defensa del salario_ real. La empresa desde su existencia y aún en el período -- que nos ocupa experimentó movimientos laborales, ya huelgas_ o bien del tipo realizado por los mecánicos que la CMA, in- cluso, en su Informe de 1980 no cuantifica pérdidas pues - - asienta:"9. Paro de mecánicos de equipo de vuelo.

Un grupo de mecánicos de equipo de vuelo de la Compa- ñía, en demanda de un sindicato independiente, inició un pa- ro de actividades el día 28 de febrero de 1981 situación que persiste hasta la fecha. La afectación negativa de los resul

tados no puede ser cuantificado" (128), en realidad no sería a partir del 28 de febrero, el conflicto se dá desde antes y ya en su momento lo precisaremos.

En 1981 la empresa resiente las circunstancias económicas de una crisis traducida en inflación, devaluación de la moneda y otros; la empresa consideró que la inflación y la contracción en el turismo se sumaron para no conseguir los objetivos deseados, señaló que a pesar de los problemas el número de pasajeros aumentó a 7,821.0 millones, la carga y express a 68.4 millones de kilos. Los ingresos totales de operación fueron de 14,667.0 millones de pesos, los egresos totales de operación alcanzaron la suma de 13,310 millones de pesos y la utilidad contable fue de 834.7 millones de pesos. El número de empleados hasta el 31 de diciembre se estableció en 12,000 de los cuales 806 eran pilotos, 1500 sobrecargos y el resto compuesto por personal de tierra, administrativo y en el extranjero (129).

Los problemas con respecto a los trabajadores seguirían, en particular con los mecánicos paristas, CMA consideró que ese año: "El volumen de nuestras operaciones hubiera sido bastante mayor pero lamentablemente a partir del 10 de marzo, un numeroso grupo de MECANICOS efectuó un paro total de sus actividades y como consecuencia tuvimos que cancelar cientos de vuelos, principalmente durante los primeros meses... Estos mecánicos de la especialidad de Servicio Aviones y Reparación Partes y Aviones, pretendieron formar un nuevo sindicato y solicitaron el registro a las Autoridades del Trabajo, mismo que les fue negado" (130).

En general los trabajadores se ven en la necesidad de

utilizar recursos para la solución de sus problemas, no se pueden desligar de la empresa ni de una organización correspondiente, menos aún de las relaciones de la sociedad donde toma importancia su existencia, en ese momento del conflicto del Sindicato Unificador de Mecánicos de Aviación (SUNMA), como en otros, la empresa emplearía recursos para contenerlo utilizando incluso la falta de identificación clasista entre los propios trabajadores del Sector, expresó CMA que: "A mediados del año el problema estaba resuelto en un setenta por ciento, gracias a la colaboración y a la lealtad de los otros mecánicos de talleres especializados, del personal de confianza de mantenimiento, Inspectores e Instructores y a un determinado grupo de jubilados que regresaron a ayudarnos" (131).

En 1982 los impactos de la crisis se hacen más evidentes en el desarrollo de las actividades de CMA, así, el número de pasajeros transportados fue menor que en los dos últimos años llegando solo a 7,043.5 millones. Si en 1981 los vuelos realizados fueron 57,512 en 1982 bajaron a 55,856; si los pasajeros transportados al extranjero sumaron 1.9 millones, en 1982 disminuyeron a 1.6 millones. La carga y express transportados también cayó a menos, siendo inferior que los tres últimos años: en 1980 se transportaron 66.6 millones de kilos, en 1981 fueron 68.4 millones de kilos y para 1982, 52.5 millones de kilos. Los ingresos, por lo tanto, serían de 22,708.8 millones de pesos y en lugar de utilidades hubo pérdidas por 1,343.4 millones de pesos (132). Lógicamente también el peso de la crisis recaería en los trabajadores y por principio estos se vieron disminuidos dentro de la empresa -

puesto que si para 1981 se estableció en 12,000 para 1982 su maron 10,977 distribuidos en 1,186 personal de confianza, -- 6,684 personal de tierra sindicalizado, 881 pilotos, 1,416 - sobrecargos y 810 personal en el extranjero (133).

En junio de 1982 el Gobierno adquirió el 58% de las acciones de Mexicana para convertirla en una empresa mixta de participación estatal mayoritaria (134), nuevamente el Estado demuestra su inclinación totalizadora dentro del Sector, su decisión de convertir a Mexicana en una Paraestatal tuvo sus fines económicos y políticos específicos. Con su intervención CMA tendría derecho a nombrar elementos de su gabinete para la administración de la empresa, por lo tanto, el 29 de junio de 1982 se llevó a cabo una Asamblea General de Accionistas en la que se nombró a Emilio Mujica Montoya Secretario de Comunicaciones y Transportes como Consejero de la Compañía; inmediatamente después el Consejo de Administración lo nombró Presidente del mismo y a Cresencio Vallesteros como Vicepresidente, siguió Manuel Sosa de la Vega como Director General (135).

II.2.- LAS ORGANIZACIONES SINDICALES EN EL SECTOR AERONAUTICO.

II.2.1.- CONDICIONES GENERALES DEL SINDICALISMO AERONAUTICO.

Son varios los sindicatos y manifestaciones de éstos - que se observan dentro de la industria aérea; el mismo conflicto de los mecánicos es un intento de formar un sindicato gremial independiente. A decir de Javier Aguilar García "los sindicatos nacionales son organizaciones de mayor influencia política en el movimiento obrero y la vida nacional" (136). Por lo tanto analizar los conflictos laborales como el que nos -

ocupa es incidir en el conocimiento del movimiento obrero.

El autor mencionado también asienta que los sindicatos nacionales "son la forma de organización de trabajadores situados en ramas estratégicas o de servicios fundamentales; los movimientos sindicales en una rama como el petróleo, la electricidad, la metalurgia, tienen repercusiones en el conjunto de la economía, en el mundo social y en el terreno de las relaciones políticas; en el área de servicios son igualmente determinantes los movimientos en la rama de transportes terrestres y aéreo (ferrocarriles y aviación)" (157).

También se sabe que los sindicatos son una forma mediante la cual los trabajadores expresan su fuerza y su capacidad política para lograr beneficios comunes. En este caso la organización sindical es la presencia política de los trabajadores en el proceso productivo, en donde se localiza la presencia del capitalista como patrón. La forma cotidiana como confrontan estas dos posturas políticas en el proceso productivo se encuentra pactada por medio del contrato colectivo y los diversos convenios establecidos para el desempeño de las labores. La organización sindical lucha por el cumplimiento del contrato colectivo mientras que el patrón y sus representantes luchan por una eficiente y elevada productividad en aras de mayor beneficio (158).

En el sector de Servicios y en particular dentro de la aviación hay características específicas de relación trabajo-capital. Por un lado está la presencia del Estado como patrón avasallador donde si bien le quiere dar a las empresas una imagen "nacionalista" el trato laboral hacia los trabajadores es de explotación, el sueldo "justo" no lo es en ninguna manera de

los casos ya que el trabajador "de facto" se debe a la em
sa como "representante" de los intereses de la sociedad⁽¹³⁹⁾.

La política económica del Estado tiene como finalidad la
defensa del capital procurando apoyar la competencia en-
tre las empresas y crear la imagen de que en este país se da
oportunidad a la iniciativa privada dentro de un régimen de la
"economía mixta". Para sus fines el Estado ha procurado con-
trolar a los trabajadores y para lograrlo ha incorporado a -
los sindicatos de la industria a los órganos político-laboru
los controlados por el partido oficial⁽¹⁴⁰⁾: el PRI, o en defi
nitiva los ha incorporado a la Ley Federal del Trabajo limi-
tando sus acciones determinantes de lucha. Siempre ha estado
latente ese riesgo y los trabajadores del sector lo sabían --
por las diferentes experiencias que han tenido al respecto:
inicialmente fueron los trabajadores de servicios auxiliares
aeroportuarios (actualmente ASA), luego los controladores --
aéreos (de la empresa RAMSA y más tarde SENEAM); posterior-
mente fueron los trabajadores de Servicios de Combustible --
(NACOA) y después los servicios a terceros.

Por otro lado, dentro de la industria aeronáutica exist
te una estructura ocupacional muy heterogénea que ha propi-
ciado actitudes y posiciones diferentes de los trabajadores
frente al trabajo y al capital, así como en su vida social y
familiar. Las diferentes posiciones dentro de la estructura la
ocupacional los ha llevado a la creación de organizaciones -
distintas: Los pilotos por un lado, se han organizado en un la
sindicato de tipo gremial llamado Asociación Sindical de Pi-
lotos Aviadores (ASPA); los sobrecargos otro semejante llamado
Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA); el

personal de tierra, técnicos y empleados han constituido los sindicatos: Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México (SNITAM), y Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aviación y Similares (SNTTAS) (141). Habría que agregar a los trabajadores que se agruparon en los sindicatos burocratizados como el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (SNTASA), y en el que están ubicados controladores y administrativos de la Dirección General de Aeronáutica Civil o sea el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes - - (SNTSCT).

En el sindicalismo aeronáutico se reflejan las corrientes ya analizadas en forma general: La oficial e independiente. Recuérdese que como oficial se puede calificar a las organizaciones cuya práctica sindical está íntimamente ligada a la política del Estado y la tendencia en mantener un "Statu Quo". Los sindicatos oficiales están afiliados al Congreso del Trabajo o su central a la que pertenecen está afiliada a dicho organismo, el caso más importante es el de la CTM que representa al sector obrero del partido gobernante. Por otro lado están las organizaciones independientes, que no están afiliados a la CTM, ni participan en el Congreso del Trabajo o lo pretenden pero bajo una estrategia definida de intervenir en ese organismo como factor progresivo; o sea, están fuera del control estatal. Aquí, sin embargo, ser independiente no significa en sí llevar a cabo una política progresista, ni implica la ausencia de una posible burocracia sindical. Observamos en el sector que hasta 1982 ASPA Y ASSA pertenecen al Congreso del Trabajo, SNTASA a la FSTSE y CTM.

El SNTAS a la UOI y el SNTTAM a ningún organismo oficial (142).

Por las diferentes características ideológico-políticas de las organizaciones dentro del sector no se ha concretado una unificación de éstas que redunde en un beneficio común, ni menos que converja hacia un objetivo de los trabajadores como clase; ha existido sí la tendencia hacia esta unificación llegando a conformar una "Confederación" pero sin mayor trascendencia ya que ésta se convirtió en sola membresía. Los mismos trabajadores reconocen que "Históricamente entre los Pilotos, Sobrecargos y Trabajadores de Tierra nunca ha existido la unidad. No hay relaciones solidarias ni en las áreas de trabajo, ni entre las organizaciones sindicales" (143).

II.2.2.- ORGANIZACIONES SINDICALES AERONAUTICAS DENTRO DEL APARTADO "B".

En los estatutos de la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (FSTSE) se asienta que la estructura de ésta descansa sobre la base de los sindicatos federados constituidos conforme a la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, reglamentaria del apartado "B", del artículo 123 Constitucional. Se registran 44 sindicatos dentro de los cuales se encuentran: El Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares -- (SNTASA); Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SNTSCT), ambas organizaciones estrechamente ligadas con la industria aeronáutica. El SNTSCT está compuesto por 8 sectores siendo estos: 1) Caminos y Puentes Federales, 2) Correos; 3) Oficinas Centrales Administrativas (Oficialía Mayor, Dirección General de Aeronáutica Civil, Ferrocarriles en Operación, Autotransporte --

Federal, Subsecretaría, Centro Internacional de Administración de Aeronáutica Civil); 4) Operación, Obras, Puentes y Marina Mercante; 5) Telecomunicaciones; 6) Telégrafos; 7) -- Transbordadores; 8) Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (144).

II.2.2.1.- EL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES (SNTASA).

El personal dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil que prestaba sus servicios en los aeropuertos propiedad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estaba hasta noviembre de 1965 afiliado al SNTSCT, sin embargo con el decreto presidencial del 10 de junio de año referido que crea el organismo público descentralizado denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), cambiaría la composición laboral del ramo aeroportuario pasando a constituirse el sindicato específico de los trabajadores que se desempeñaban en ese campo. El Sindicato se formó con la participación de delegados de los diferentes aeropuertos existentes y que formaban patrimonio de ASA, surgiría como un miembro más de la FSTSE (145) y su denominación sería Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (SNTASA). El Congreso donde se constituyó se llevó a cabo en Mérida Yucatán el día 24 de noviembre de 1965 atendiendo a una convocatoria girada por la FSTSE el día 13 de noviembre del mismo año y en cumplimiento de la circular de la propia FSTSE, de fecha 17 de noviembre del año mencionado que señalaba a la ciudad de Mérida como sede de dicho congreso y la orden del día a que debían sujetarse los trabajos. Se contó con la asistencia del Lic. Antonio Bernal, Secretario Gene-

ral de la FSTSE; del Ing. Ramón Fabela, oficial mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en substitución del Ing. Antonio Padilla Segura, titular de dicha Secretaría; así como representantes de los comités estatales coordinadores del PRI y de la CNOP⁽¹⁴⁶⁾. Es obvia la relación del SNTASA con el sindicalismo Oficial, formaría propiamente parte de esta corriente. En el congreso señalado se llevó a cabo la elección por medio de planillas resultando ganadora la encabezada por José Félix González como Secretario General y que fungiera durante el período de 1965 a 1968.

El segundo congreso se efectuó en la ciudad de Tampico, Tamaulipas siendo elegido Abundio Ordaz Orobio como secretario general para la gestión 1968-1971⁽¹⁴⁷⁾.

Los períodos para cada Comité Ejecutivo son de tres -- años; tras de una campaña política se eligen éstos en un Congreso Nacional. Los Secretarios Generales que ha tenido el SNTASA desde su fundación son: José Félix González (1965- - 1968); Abundio Ordaz Orobio (1968-1971); Margarita García -- Saldaña (1971-1974); Basilio Pérez Loeza (1974-1977); Magda leno Herrera Ruiz (1977-1980); Basilio Pérez Loeza (nueva-- mente, para el período 1980-1983). Ocurrió un interinato de Serafín Arriaga Rosillo en el trienio 1977-1980.

Hasta 1985 el SNTASA contaba con 15 secciones, 2 sub-- secciones y 14 delegaciones sindicales⁽¹⁴⁸⁾; claro es que la dirección político sindical general recae en el Comité Ejecu-- tivo Nacional designando los principales lineamientos que -- emanan de sus Estatutos, Reglamentos de las Condiciones de -- Trabajo y concepciones políticas de sus principales líderes. Sobre el contenido del "Reglamento", por ejemplo, se estipu-

la dentro del Capítulo I: "Artículo I.- El Reglamento de las Condiciones Generales de Trabajo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, se regirá por la Ley Federal de los Trabajadores al servicio del Estado...; por el artículo 24 del Decreto de Creación del Organismo Público Descentralizado denominado -- "AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES"...

Artículo 5.- Los dirigentes de las delegaciones sindicales tendrán Personalidad para representarlas ante los jefes inmediatos de sus unidades de Trabajo.

Los dirigentes de las secciones sindicales tendrán personalidad para representar a sus agremiados ante las autoridades locales del organismo. El Comité Ejecutivo Nacional -- tendrá personalidad para representar al sindicato ante todos y cada una de las autoridades del organismo" (149), esto es, de todos y cada una de las autoridades de ASA.

II.2.2.2.- SINDICATO DE EMPLEADOS DE RADIO AERONAUTICA MEXICANA, S.A. (SERAM).

El Sindicato de Empleados de RAMSA estuvo dentro de los sindicatos nacionales de industria. Se caracterizó por integrar en su organismo a varias secciones, y varias especialidades (técnicos, controladores de tránsito aéreo, administrativos, etc.), contó con una fuerza nacional debido a que sus secciones se distribuían por todo el país, además de una fuerza regional concentrada. Fue un sindicato independiente puesto que no se afilió a ninguna Confederación; estuvo regido por el apartado "A" del Artículo 123 Constitucional. Si bien contuvo una fuerza nacional auténtica su autonomía no era absoluta dada la estabilidad que debía mantener con la empresa y dada una sujeción a los lineamientos marca-

dos por el Estado. SERAM tenía firmado Contrato Colectivo -- con RAMSA, ésta fue emplazada y estallada varios movimientos huelguísticos o laborales por parte de la organización en su afán de mejorar las condiciones de sus agremiados. Su dinamismo e importancia sindical inquietó al Estado en diferentes ocasiones dado lo estratégico de sus funciones en la industria.

En 1978 se da el conflicto más importante de los controladores contra RAMSA que culminaría con la desaparición de ambos. El origen de tal es una situación deficitaria de la empresa donde el Estado considera que fue causada principalmente por los elevados salarios para el personal los cuales lograban a través de cada revisión contractual y recurriendo, por sus características, a la constante amenaza de huelga para apoyar sus demandas. Desde los inicios del conflicto el Estado nunca estuvo dispuesto a acceder en las pretensiones del SERAM, no se vió la intención de negociar con éste sino imponer una decisión radical para que los trabajadores de RAMSA pasaran al apartado B del Artículo 123 Constitucional. Lo que llevó al Estado para su determinación fue restringir al máximo cualquier intento de huelga posterior, entre otras cosas y quizá la más importante, porque el control aéreo resultaba significativo para la economía del país y sus relaciones internacionales.

Ya vimos como RAMSA pasa a ser un Organó Desconcentrado de la SCT designándose como Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) mismo proceso que haría desaparecer al Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana (SERAM) como sindicato independiente, ahora pasaría

a formar parte del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SNTSCT) siendo una sección de éste y regidos por el apartado B del Artículo 123 Constitucional, afiliados éstos a la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado FSTSE⁽¹³⁰⁾.

II.2.3.- ORGANIZACIONES SINDICALES AERONAUTICAS DEL APARTADO "A".

Estas organizaciones sindicales se caracterizan por un mayor dinamismo en su vida y desarrollo laboral, entre otras cosas, si bien se puede expresar una democracia en cada uno de ellos ésta no es semejante, tampoco es común entre éstos, la inexistencia de un burocratismo.

II.2.3.1.- SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE AVIACION Y SIMILARES (SNTAS).

SOBRE SU DESARROLLO.

Dentro de la Compañía Mexicana de Aviación surge la primera organización de la industria aeronáutica, ésta fue un sindicato pequeño de empresa cuyo nombre era Alianza de Empleados y Trabajadores de La Compañía Mexicana de Aviación, S.A.; agrupó a trabajadores de tierra y aire registrándose legalmente el 27 de octubre de 1933 con el número 755. Si bien el sindicato surge como necesidad de defender los intereses de los trabajadores⁽¹⁵¹⁾ éste se cobijó a la sombra de la empresa y sus acciones sindicales no tuvieron un carácter reivindicativo en términos salariales o contractuales sino hasta pasado el tiempo⁽¹⁵²⁾.

Para el 3 de marzo de 1937, trabajadores que prestaban sus servicios en la Cía. Pan American Airways, Inc., Aeronáutica del Sur y a determinados particulares decidieron unirse

a la incipiente organización convirtiéndose ésta en un sindicato de industria y cuyo nombre sería en adelante Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS). Hubo sin embargo pugnas entre los líderes, no se defendieron -plenamente los intereses de los trabajadores y siguió ligado a la empresa; entre los líderes de esa época se destaca Fernando Córdova Soto secretario general de la organización durante el período 1956-1958 y que ligara al SNTAS con la CTM.

Posteriormente, hubo intentos de independizarlo, para que fuera un sindicato representativo; tuvo sus descabros como organización unitaria ya que pilotos y sobrecargos se separaron del SNTAS en 1959 y 1960 respectivamente. La lucha por -independizarse se mantuvo, culminando el 22 de mayo de 1960 -cuando se separó de la CTM y se depuso a Ricardo Vázquez Bal-tierra, último líder del organismo oficial dentro del SNTAS.

A partir de 1960 hay una reafirmación síndico-laboral en la agrupación, se nombra Secretario General a Juan Colín, se establecen con él normas y respeto por parte de la empresa hacia los trabajadores, se mejoran las condiciones de los mismos ⁽¹⁵³⁾; recupera, solo por 4 años, la facultad de deci-sión sindical a través de la Asamblea General ⁽¹⁵⁴⁾.

Durante esos años el sindicato destaca por su indepen-dencia, dice Eduardo Arocha Gío: "Yo creo que el SNTAS fue -el prototipo del sindicato independiente en los años 60's, o sea, un sindicato que no seguía ninguna consigna oficial... Y nos sentíamos vinculados a lo que era el sindicalismo inde-pendiente..." ⁽¹⁵⁵⁾.

No obstante parecía que los nuevos dirigentes hereda-rían las viejas formas y vicios que predominaron antes del -

movimiento de 1960 y un nuevo proceso de corrupción se inició dentro de los miembros de los comités ejecutivos, poco a poco algunos dirigentes se entregaron a posiciones de la empresa y convirtieron a la organización en un sindicato patronal (156). Las direcciones sindicales corrompidas por la empresa impidieron hasta 1977 acciones importantes de los trabajadores en el ámbito laboral (157). De 1964 a 1977 hay sucesos de consideración: En 1965 se sindicaliza para el SNTAS a Pan American; en 1967 crece aún más la organización sindicalizando a varias empresas pequeñas como Aviones, S.A., British -- Kraf, Braniff, etc. (158). Se distinguen algunos líderes que por seguir una línea patronal y antidemocrática son destituidos como Arturo Herrera Valenzuela depuesto en Asamblea General del 7 de enero de 1974 (159).

Para el año de 1976 se gesta un movimiento contra los líderes Silvino García y Sánchez Alvarado. La dirección que había iniciado una política de aplicación de la cláusula de exclusión a opositores políticos orquesta su reelección pero se afianzó el movimiento en su contra que no le permitió reelegirse ni terminar el período. En este movimiento "depurador" es cuando Juan Ortega Arenas aparece con fuerza en escena y se consolidaría como asesor y personaje de influencia dentro del SNTAS (160).

El movimiento "depurador" tiene su momento importante el 5 de mayo de 1977 cuando la Asamblea General destituye por más de 30 Secciones del Sindicato al Secretario General Silvino García Galeana acusado de malversación de fondos y despedir a miembros activos del organismo, se nombró como Secretario interino a Peña Ramos. El 21 de mayo la ST y PS --

niega el registro a Alfonso Peña Ramos por violaciones a -- los estatutos del Sindicato (161). Los trabajadores siguieron presionando para recobrar su autonomía, si bien está presente la Unidad Obrera Independiente (UOI), y así el 28 de julio de 1977 la Secretaría del Trabajo desconoce al exsecretario General del SNTAS como tal (162).

El 11 de septiembre de 1977 en Asamblea General es elegido Alfredo Alvarez Martínez como Secretario General culminando así el movimiento "reivindicador" que restituye a la Asamblea General la facultad de decidir sobre los asuntos -- sindicales. A partir de ese momento el sindicato participa -- activamente en la UOI (163). El período del nuevo secretario -- abarcaría del 13 de septiembre de 1977 al 22 de febrero de -- 1978 (164).

Para 1977 SNTAS tiene firmado contrato colectivo con -- 28 empresas, estas serían: Aerolíneas Argentinas; Aeromex, -- S.A. de C.V.; Air Panam Internacional, S.A.; Aerovías Nacionales de Colombia, S.A.; Aviones, S.A.; Braniff Airways de -- México, S.A.; Candian Pacific Air; Cía. Mexicana de Avia- -- ción, S.A.; Compagnie Nationale Air France; Czechoslovak --- Airlines; Líneas Aéreas de España; Líneas Aéreas Costarricenses, S.A.; Marriot In-Flite Services de México, S.A. de C.V.; Negociaciones Cozumel; Panamericana de Carga, S.A.; Panameri -- cana Airways de México, S.A. de C.V.; Pensión de Aviones Bata -- tanero; Restaurante Aeropuerto de Veracruz; Sabena; Societe -- Anonyme Belge D'Exploitation de la Navigation Aerienne; Ser -- vicio de Viajes, S.A.; Taca Internacional Airlines, S.A.; -- Tan Air-lines de México, S.A.; Líneas Aéreas Brasileñas; Ve -- nezolana Internacional de Aviación, S.A.; Western Airlines --

inc.; International Holliday Tours⁽¹⁶⁵⁾. En estas empresas la lucha por defender los contenidos de los contratos colectivos o mejores situaciones para los trabajadores agremiados - llevó al SNTAS a utilizar sus recursos traducidos en emplazamientos o huelga estalladas. A partir de este momento (1977) se registran en mayor número, así tenemos que ese año son emplazados a huelga las 28 empresas y estalladas 4 estas últimas en Eastern, Varig, Pan American y Mexicana.

En 1978 son emplazadas Eastern y Western. Estalla la huelga en Braniff, Marriot, Pan American, Yarael El Al y -- Mexicana⁽¹⁶⁶⁾, esta última, por ejemplo, estalla el 31 de octubre, se requisa y solo duró 3 días; se demandaba un 25% de aumento salarial y solo se logró un 21%⁽¹⁶⁷⁾. Fue año de reelección de Alfredo Alvarez Martínez como Secretario General para cubrir el período del 23 de febrero de 1978 al 22 de febrero de 1981⁽¹⁶⁸⁾.

En 1979 son emplazadas a huelga 6 empresas, estallan en igual número, se destaca la huelga en Mexicana por revisión salarial donde demandaba 20% de aumento; el movimiento duró 26 días logrando al final un aumento del 18.9%.

En 1980 SNTAS emplazó a las empresas Braniff, Iberia y Japan Air; estalla movimiento huelguístico a Air France, Cocina del Aire y Viasa⁽¹⁶⁹⁾.

A partir de 1977 se dan cambios importantes en la vida interna y externa del Sindicato. Bajo la dirección de Alfredo Alvarez Martínez que se reelige sucesivamente y encuadrado el organismo dentro de la Unidad Obrera Independiente se manifiestan acciones contra la patronal, el Estado y los partidos de izquierda. Si bien bajo esa Dirección no se pueden

negar los logros económicos para los agremiados -el mismo Alvarez Martínez manifestó un 20 de noviembre de 1981: "En - - 1977 los trabajadores de aviación nos sacudimos a los líderes patronales que se habían [eternizado] en cargos sindicales y que mantenían salarios y prestaciones miserables...

En CUATRO años de acciones colectivas hemos elevado -- nuestros salarios y prestaciones..."⁽¹⁷⁰⁾. También es cierto que bajo su mandato se dieron acontecimientos que pusieron - en evidencia su incolumneidad política y el reflejo democrático que la Organización pudiera tener, tal fue el caso del conflicto de los mecánicos que se inició en el último cuarto del año de 1980 y se continuara en 1981. En el informe de este último año rendido a la Asamblea General por parte de Comité Ejecutivo se asentó: "Hemos enfrentado la acción divisionista del grupo de mecánicos de Línea y Over Haul que desertaron de su trabajo y del Sindicato..."⁽¹⁷¹⁾. el conflicto tuvo su desarrollo y las causas parecieron estar en las mismas condiciones internas que experimentó la organización. El primero de mayo de 1981 el SNTAS participó en una marcha independiente del "desfile oficial", su órgano informativo señala: "Gracias a esta marcha, el divisionismo propiciado por Mecánicos Paristas no salió adelante; no se les dió registro"⁽¹⁷²⁾. Amplio fue el esfuerzo de los dirigentes por controlar el conflicto pues en ello les iba la credibilidad de sus bases, en sus argumentos destacan los aspectos radicales de su ideología; expresaron, por ejemplo, que los mecánicos injuriosos: "intentaron en muchas ocasiones... (la agresión) ... patrocinados por los Pandilleros de STIAS y por algunos individuos interesados de los llamados "Partidos de izquier-

da" que, como siempre, sirven de instrumentos personales y - sirven de criados a los funcionarios públicos deshonestos" (173). Obviamente tuvieron por parte de los líderes, un reconocimiento hacia la actitud de Ortega Arenas puesto que reflejaba la misma tendencia, expresaron: "En todo este conflicto con los mecánicos divisionistas, nuestro sindicato ha contado, en todo momento con la entusiasta, desinteresada, valiosa e inapreciable colaboración de nuestros Asesores Legales... Han luchado para defender a nuestro sindicato de todas las calumnias... (Ellos son:)... Juan Ortega Arenas y la compañera Aurorita Mendoza"⁽¹⁷⁴⁾. En fin, que el conflicto -- terminó en 1981 y el SNTAS saldría con una cuarteadura en su democracia.

En 1982 el organismo sigue su vida de relación con la UOI, se definen y respaldan actitudes y acciones en contra de una crisis económica del país que repercute en la vida de los trabajadores de la aviación. Ese año tiene firmado contrato colectivo con 36 empresas y 3,000 agremiados la conforman ⁽¹⁷⁵⁾. Su Asamblea General sigue destacándose como argumento válido para su vida gremial. Sus movimientos siguen siendo importantes, así tenemos que para el 19. de noviembre de ese año le declaró la huelga a CMA por revisión de salarios dentro de su contrato colectivo, el movimiento duró 44 días, sufrieron 14 de requista terminando éste el 15 de diciembre al aceptar la Organización Sindical el 25% de aumento en sus salarios y el 4.5% en prestaciones, además del pago de 50% de los salarios caídos⁽¹⁷⁶⁾.

SOBRE SUS CARACTERISTICAS.

El SNTAS en un primer período se ubicó dentro del sin-

dicalismo blanco, luchó por evadir esta corriente pero cae en una tendencia oficialista cuando es afiliado a la CTM, sale de ésta y se enmarca definitivamente como sindicato independiente relacionado con la UOI. Ya dentro de la UOI, de Ortega Arenas como coordinador de ésta, manifiesta con hechos y declaraciones su línea característica, se menciona por ejemplo que: "el SNTAS se ha enfrentado a líderes como los actuales del Sindicato de Aeroméxico y otros del llamado PSUM y del Congreso del Trabajo"⁽¹⁷⁷⁾. Su actitud y su política lo lleva, incluso, a que sus relaciones con las organizaciones del sector no fueran continuadas, ni firmes.

La organización hasta 1982 estaba conformada por trabajadores que laboraban en 36 empresas entre las que estaban Eastern Air Lines, Sabena, Viasa, Air France, Japan Air Lines⁽¹⁷⁸⁾, o sea que con varias empresas extranjeras y 2 nacionales tienen firmado contrato colectivo; dentro de éstas ha realizado movimientos importantes en defensa de los derechos de sus agremiados. Es considerado por empresas, Estado y muchos particulares, como un riesgo político en el desarrollo de la industria aeronáutica. Desde el punto de vista estatutario tiene una línea de independencia frente al Estado, de un sindicalismo clasista cuando defiende al trabajador como clase y por sus relaciones con el movimiento obrero, así se observa en el Capítulo II sobre la declaración de principios de sus estatutos y que dice: "I. Luchar por el respeto a los derechos fundamentales de la clase trabajadora...

III. Pugnar por la unificación de todos los trabajadores que prestan sus servicios a empresas aéreas y de la clase trabajadora en general.

...

VI. Hacer efectiva su participación activa dentro del movimiento obrero nacional e internacional.

...

VIII. La independencia del Sindicato con relación a -- empresas, Estado y Partidos" (179).

Podría considerarse al SNTAS como sindicato "democrático" pero su democracia ha sido puesta en evidencia varias -- ocasiones, si atendemos al Artículo 39 del Capítulo VIII que dice: "El Organismo Supremo de decisión y gobierno del Sindicato es la Asamblea General" (180) desde un punto de vista formal accede a lo democrático pero habría que considerar el desarrollo de sus Asambleas y de su práctica sindical en general, Arocha Gfo dice por ejemplo: "En el SNTAS no existe la democracia... porque cualquier signo de disidencia es aplastado. Su dirección proviene fundamentalmente del asesor jurídico. Pero hay que tomar en cuenta que es un sindicato combativo y que tiene identificado como enemigo a la empresa-Estado" (181).

II.2.5.2.- SINDICATO NACIONAL DE TENICOS Y TRABAJADORES DE AERONAVES DE MEXICO (SNTTAM).

SOBRE SU DESARROLLO.

La empresa Aeronaves de México, como todas las del Sector, desde su inicio necesitó mano de obra especializada, ésta le permitiría vivir y evolucionar, no obstante en una primera instancia los trabajadores no gozaron de ninguna garantía laboral ni tuvieron alguna organización. Solamente después de 12 años de fundada la empresa y contando con más de doscientos empleados, se crea la primera organización sindi-

cal⁽¹⁶²⁾, ésta nace el 20 de diciembre de 1946 cuando se reunieron 152 trabajadores y levantan su Acta Constitutiva formando el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeronaves de México (SNTAM). Para el día 3 de enero de 1947 la organización había sido registrada en la Secretaría de Trabajo y Previsión Social con el número 2198⁽¹⁸⁵⁾. En sus comienzos la organización es un sindicato de empresa, blanco y en el que -- personal de confianza de la patronal ocupa puestos de dirección del Comité Ejecutivo. El organismo se desarrolla cargado de vicios en donde no existen rasgos de autonomía y democracia. Le suceden hasta 1959 siete Comités Ejecutivos que, con excepción del primero, fueron elegidos en forma autoritaria y sin conocimiento en la Secretaría del Trabajo⁽¹⁸⁴⁾.

En un sub-capítulo anterior señalábamos cómo Aeronaves de México se mexicaniza en 1959, con ese motivo en la empresa se dan ciertos acontecimientos entre ellos el de trasladar a la ciudad de Torreón, Coahuila, los talleres de reparación mayor, esto condujo a la modificación de las condiciones laborales de empleados y técnicos; el Comité Ejecutivo del Sindicato seguía identificándose con la empresa, no resolvía los problemas de los trabajadores, existía incluso un Comité Ejecutivo en el Distrito Federal y otro en Torreón -- cumpliendo iguales facultades. Como respuesta a la política prepotente de Aeronaves de México y la antidemocracia imperante muchos trabajadores buscaron alternativas sindicales y desconocen a los líderes comprometidos con la Patronal, en Asamblea del 20 de marzo de 1959 se hace renunciar al Comité espurio y se elige a otro encabezado por Agustín Caballero -- proveniente del área de técnicos y representantes del movi-

miento renovador (185). En ese momento el Sindicato cuenta -- con su primer asesor jurídico mismo que intervendría activamente en su vida gremial, este fue Juan Ortega Arenas (186).

El 4 de noviembre de 1961 el SNTTAM estalla su primera huelga logrando un aumento en los salarios, el movimiento -- terminó el 16 de ese mismo mes logrando un incremento global en los salarios bajos y 12% para los técnicos, comisión de 2 miembros más del Comité Ejecutivo para prestar sus servicios de tiempo completo en el Sindicato (187).

En el período que va de 1962 a 1964 se dan en el organismo pugnas intersindicales por el respeto a los estatutos -- en favor de la pauta democrática que se venía marcando, se -- reforman por estas luchas los estatutos y Ramiro Coronado se -- reelige como Secretario General (188). Si bien durante ese -- lapso se acordó destituir a Juan Ortega Arenas como asesor -- jurídico, éste sin embargo, es ratificado en su cargo y se -- guiría dejando sentir su influencia.

El SNTTAM como otras organizaciones de la arena de la -- aviación hizo intentos en unificarse, así, el Secretario Ge -- neral Ramiro Coronado asistió en 1964 a las reuniones con -- los representantes ejecutivos de ASPA, SNTAS, ASSA, RAMSA, -- BRISTOL, con el fin de constituir una Federación de Sindicatos de la Industria Aérea (189).

En 1965 la organización decide convertirse en "Sindi -- cato Nacional de Industria" y se llamará en adelante "Sindi -- cato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de Mé -- xico", (SNTTAM), su cambio obedece a la importancia que los -- obreros técnicos tuvieron en sus luchas y además por los --

cambios que se dieron en la empresa, esto es, la absorción de empresas aéreas más pequeñas que introducen cambios en las rutas, flota aérea, sistemas administrativos, etc.; mostraba lo anterior una tendencia de Aeronaves de México hacia la modernización y por ende al establecimiento de reglas laborales diferentes que los trabajadores organizados tuvieron que enfrentar (190).

Para los años 1966 y 1967 las experiencias sindicales de la organización han aumentado lo mismo que sus agremiados, para el primer año referido los agremiados son 1,200 y 1,287 para el segundo (191).

En el año de 1968 el SNTTAM amplía sus horizontes decidiéndose ingresar a la Federación Internacional del Transporte (ITF) (192).

La relación del Sindicato con la empresa gira alrededor de un Contrato Colectivo firmado y que se revisa periódicamente, cuando no se llegan a acuerdos o se violan los ya estipulados el SNTTAM estalló movimientos que tenían la finalidad de conservar y mejorar los derechos del agremiado. Así en la revisión contractual de 1970 obtuvo 15% de incremento salarial al tabulador, 5% de ayuda para renta, 5% de utilidad por servicios a terceros. Es período en que Luis Ramos Conchos funge como Secretario General de la Organización (193) y en que los trabajadores de Servicios Aéreos Especiales pasan a formar parte de ésta (194).

En 1973 el SNTTAM contaba con 2,486 afiliados, Ortega Arenas sigue influyendo en la vida de éste y la Federación que agrupa a los organismos del sector quiere funcionar al demandar sus integrantes un aumento salarial de emergencia

por 33% (195).

En 1974 es cuestionado el Comité Ejecutivo encabezado por Nahún Quintana Rodríguez sin mayor trascendencia. Ese año se acepta el incremento de 22% a los sueldos menores de cinco mil pesos y \$1,100.00 a los mayores (196). Se sigue manifestando la ingerencia de Ortega Arenas en la política y práctica sindical del Organismo.

En noviembre de 1975 el SNTTAM estalla la huelga contra la empresa Aeronaves de México, el gobierno encabezado en ese momento por Luis Echeverría Álvarez decretó la "requisita", circunstancia que obligó al sindicato a acelerar las negociaciones y pactar un 25% de incremento salarial, semana laboral de 40 horas, 30 días de aguinaldo, prima vacacional de 35% -- del salario, dos lugares en el Consejo de Administración de la empresa (197).

Todavía en 1976 el SNTTAM mantiene relaciones con Ortega Arenas Coordinador de la Unidad Obrero Independiente (UOI) siguiendo los lineamientos político-ideológicos de ésta Organización, así, en su asamblea del 29 de marzo se agradecía la solidaridad otorgada por la UOI en el movimiento huelguístico del año anterior, se planteó además la demanda de solidaridad que los trabajadores de NISSAN Mexicana reclamaban del SNTTAM. En ese año los sindicatos afiliados a la UOI acordaron emplazar a huelga por un 65%, se pidió al SNTTAM su ratificación a dicho movimiento. Posteriormente, sin embargo, la empresa y el gobierno solo ofrecieron un 23% (198).

En mayo de 1977 el organismo emplazó a la empresa por violación de su contrato, estalla la huelga el 3 de junio, -- 4 horas después de iniciada se llegó a un acuerdo que in- -

clufa aumento general de 10% en los salarios y reinstalación de despedidos. Ese mismo año hubo revisión contractual sin -- llegar a la huelga aceptándose el 10% de incremento salarial acordado como "tope" por el Gobierno Federal y las asociaciones obreras y patronales de orden nacional⁽¹⁹⁹⁾. También ese año de 1977 el SNTTAM sigue perteneciendo a la UOI y su actividad sindical respalda acuerdos del organismo de Ortega Arenas, esto se traducía en apoyo a los sindicatos que la formaban expresando: "El compromiso moral y económico que... une a todos los sindicatos pertenecientes a la Unidad Obrera Independiente... Obliga a estar alertas con los sindicatos filiales de sus movimientos y política"⁽²⁰⁰⁾.

Ya observamos las condiciones difíciles por las que -- atravesó Aeronaves de México y su política de reducción de -- personal en el período 1976-1978. La empresa el 4 de septiembre de 1978 presentó un conflicto de orden económico pretendiendo modificar las condiciones de trabajo ya pactadas en -- los contratos colectivos de los tres sindicatos con los que -- tenía relación laboral formal: la respuesta del SNTTAM fue empujar a la Patronal por violaciones de contrato; se concluyó el movimiento el 4 de octubre de ese mismo año con respuestas favorables al Sindicato y sin terminar con su fuente de trabajo⁽²⁰¹⁾.

En abril de 1979 se eligen 4 nuevos miembros para dirigir a la organización, éstos son: Alberto Rodríguez como Secretario General; Ernesto Lucio Barrón, Secretario de Trabajo y Conflictos; Ramiro Coronado Herrera, Secretario del Exterior y Francisco Ortiz, Secretario de Asuntos Técnicos⁽²⁰²⁾. Ese año se sigue manifestando la política de topes salariales

esgrimida por el Estado siendo estipulado el aumento para los trabajadores en un 13%. En su revisión contractual el SNTTAM conviene en aceptar la propuesta de la empresa de 10% de incremento al tabulador y 9% en prestaciones sociales (203) .

Para noviembre de 1980 el SNTTAM llegó a la revisión salarial en una situación semejante a la del año anterior don de el Gobierno Federal y los dirigentes del movimiento sindical oficial en conjunto con los patrones establecen un acuerdo de tope salarial, éste fue acordado entre 18 y 28%; el SNTTAM obtiene un 30% de incremento en el tabulador (204). Ese año se reelige Alberto Cruz como Secretario General de la Organización, se manifiestan opiniones contra este hecho. Se observa la tendencia de la organización a no atomizarse y practicar un gremialismo intrascendente al querer relacionarse con otros organismos del sector. Se destaca que en 1980 "El Pleno Nacional del Sindicato de Trabajadores y Técnicos de Aeroméxico, desconoce como asesor a Juan Ortega Arenas, Coordinador de la UOI" (205), la razón fundamental de su destitución es la intromisión directa o solapada en el Comité Ejecutivo.

En 1981 se eligió para guiar los destinos sindicales de la organización a nuevo Comité Ejecutivo encabezados por Ernesto Lucio Barrón, se distingue un cambio de ésta bajo su dirección afianzándose una corriente democratizadora, se rompen relaciones con el SNTAS si bien los nexos ya eran endebles. Se sigue manifestando el conflicto del SUNMA y en este caso los trabajadores mecánicos agremiados en el SNTTAM dan su apoyo a los disidentes y la nueva directiva se enfrenta a la problemática de solución y encauzamiento de dicha inconformidad dentro de su organismo. Así, en Asamblea del 29 de mayo de --

1981 se informó que varios técnicos afiliados al SNTTAM apoyaron a los mecánicos en paro (SUNMA) y que los argumentos que sostuvieron fueron: lograr una retabulación salarial, participar en los exámenes a nuevos técnicos, mejorar las condiciones de trabajo. El Comité Ejecutivo informó también que resolvió negociar las demandas de los técnicos y obtuvo un Convenio donde se plantearon soluciones a las principales demandas. Se observó asimismo que en las discusiones con los técnicos su objetivo no era únicamente satisfacer sus demandas laborales sino que se orientaban a formar un nuevo sindicato de "Técnicos" con lo cual se golpearía al SNTTAM (206).

Los años de 1980 y 1981 son un período de reformas importantes para que llegue a consolidarse y considerarse al SNTTAM como sindicato democrático, en 1982 llega a corroborar su línea cuando en reunión del 14 de agosto se realiza la cuarta reforma a los estatutos que rigen su vida sindical. Así, en el capítulo de los objetivos y principios se introdujeron dos de carácter fundamental: Relacionarse con sindicatos democráticos dentro del país y fuera de él; declararse independientes del Estado y de los partidos políticos (207). En el año antes referido se pone en evidencia los manejos económicos del ex-secretario general Alberto Cruz y el ex-secretario de finanzas Alberto Padilla, el proceso de democratización y defensa de los intereses colectivos pareciera no detenerse.

SOBRE SUS CARACTERISTICAS.

En el SNTTAM se observan tres períodos principales: en una primera instancia se desarrolla dentro del sindicalismo -

blanco; en una segunda dentro de una corriente economicista, tradeunionista relacionado con la UOI; y en tercera, en una tendencia democrática, relacionado con movimientos independientes del sindicalismo oficial.

Su evolución es característica propia que le dan sus agremiados, sin dejar de ser influenciados por el movimiento obrero en general; su evolución le ha llevado a la democracia sindical sin dejar de luchar por mantener su fuente de trabajo y mejorar las condiciones de vida de sus agremiados.

En su estructura interna se dan opciones para las manifestaciones, se atiende a las disidencias, no se reprime a los grupos, aunque se trata de homogeneizar el criterio ideológico que lo sustenta, así como su actividad práctica. A decir de Arrocha Gfo: el SNTTAM "Es un sindicato sano, democrático desde el punto de vista formal donde se pueden dar las condiciones para ir llegando a otras tomas de conciencia... a otros aglutinamientos o a otras vinculaciones con el movimiento obrero, a otro propósito sindical"⁽²⁰⁸⁾. Esta organización es una, si no la única dentro del sector, que tiende a establecer relaciones con los sindicatos democráticos y representativos, incide también en una independencia respecto al Estado y empresa; algunos de sus objetivos estipulados en el Artículo 4 del Capítulo I de sus estatutos dirán: "...b).- Conseguir la emancipación económica y la elevación moral e intelectual de sus agremiados, desarrollando en ellos su conciencia de clase.

c) Establecer relaciones con todos los sindicatos Democráticos y Representativos, Nacionales e Internacionales.

d) ... se pronuncia por la unidad de los trabajadores

pero rechaza la afiliación forzosa a cualquier central de trabajadores" (209). Como se observa el SNTTAM propugna por una línea de independencia respecto al sindicalismo oficial y de hecho no pertenece a la CTM ni al CT que podrían indicar una incongruencia con sus principios.

II.2.3.3.- ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES (ASPA).

SOBRE SU DESARROLLO

Los trabajadores del aire tardarían varios años en llegar a tener reconocimiento su carácter de trabajadores organizados, su primera organización fue la "Liga de Pilotos" constituida el 18 de febrero de 1936. El Departamento del Trabajo a través de la Oficina de Registro de Asociaciones acordó, el 15 de mayo de 1936, reconocer al organismo como sindicato obrero gremial pero posteriormente y dado que las relaciones con la empresa estuvieron tranquilas durante 1937-1939 no tramitaron el reconocimiento oficial definitivo. En 1939 se reiniciaron los trámites encontrando una negativa hacia éstos y además el planteamiento de que no tenían derecho de obtener el registro (210).

En septiembre de 1942 el Departamento de Registro de Asociaciones reconoció el carácter sindical de la "Liga de Pilotos" y lo comunicó a la Cía. Mexicana de Aviación. En 1942 la empresa reconoció como sindicato a la agrupación. El 23 de enero de 1943 la empresa actuó en sentido contrario promoviendo una demanda ante la Junta Federal de Conciliación solicitando la cancelación del registro otorgado a los pilotos.

El 10 de febrero de 1944 se emitió un nuevo decreto que planteaba la exclusión de extranjeros como pilotos. Se re

nueva la lucha de los trabajadores del aire por su reconocimiento y ese mismo año intentan nuevamente obtener su registro definitivo y además demandan de la empresa un aumento de 60% en los salarios más otras prestaciones. Se movilizan y es talla la huelga el 5 de mayo de 1945 ante la negligencia de em empresa y autoridades, ésta se levantó rápidamente dado que la empresa prometió sentar bases para la firma de un Contrato Colectivo y reconocimiento sindical. Dos meses más tarde la em empresa impugnó el registro y arbitraje argumentando que los pi pilotos tenían "carácter de personal de confianza" y por lo ta tanto no podían sindicalizarse. La Junta de Conciliación re resolvió el asunto a favor de la empresa y declaró ilegal al si sindicato, éste recurre al amparo en agosto de 1946 y desde esa fecha se mantuvo en estudio hasta fines de los años cin cuentas⁽²¹¹⁾. Se ven congeladas así sus pretensiones por la Suprema Corte y constreñidas sus aspiraciones deciden formar una asociación profesional construyendo para el 17 de julio de 1947 el "Colegio de Pilotos Aviadores", los asociados reba saron el número de cien y solicitaron su registro como Cole gio de Profesionistas el mismo año de constituidos⁽²¹²⁾.

Diez años más adelante los pilotos de casi la totali- dad de las empresas se lanzan abiertamente a la lucha por con tar con una agrupación gremial permanente de personalidad ju rídica a pesar de la negativa de las autoridades laborales⁽²¹³⁾. Los años de 1957 y 1958 son destacados en la historia de la Asociación; en 1957 se precipitaron acontecimientos que rean jaron la lucha sindical y en 1958 se formó la primera comi sión con las empresas sobre "Las disposiciones Generales de Trabajo".

La actividad desplegada durante los dos años anteriores condujo a la formación de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA). La asamblea constitutiva se realizó el 4 de agosto de 1958, en ese entonces campeaba el autoritarismo y la arbitrariedad en la empresa Aeronaves de México donde se gesta principalmente el movimiento. El 29 de diciembre de ese año la Secretaría de Trabajo y Previsión Social negó el reconocimiento oficial a ASPA. Durante los escauceos, el 16 de enero de 1959, el Capitán Andrés Fabre Terán fue rescindido de su contrato que tenía firmado con CMA y este acto decidió al conjunto de los pilotos a luchar más profunda y radicalmente.

Ante las circunstancias, el 23 de enero de 1959 los pilotos decidieron lanzarse a un paro de labores tanto en Aeronaves de México, Mexicana de Aviación como la Guest Aerovías de México. Al cuarto día de estallada la huelga Adolfo López Mateos presidente de la República en ese momento, llamó a pláticas al Secretario General de la Organización Cap. Andrés Fabre Terán; la propuesta por parte del gobierno fue que a cambio de levantarse el paro se comprometía a agilizar los trámites para el reconocimiento oficial de ASPA. Se decreta una requisa estratégica a partir del 28 de enero de 1959, el gobierno no quedó como administrador de Aeronaves de México, Mexicana de Aviación y Aerolíneas; solo en estas condiciones los pilotos accedieron volar.

En el panorama de lucha sindical donde existía una requisa y unas empresas reacias a solucionar el conflicto se presentó una salida imprevista cuando el gobierno adquirió la propiedad de Aeronaves de México, S.A., iniciando así un pe-

ráfodo de nuevas condiciones para resolver el conflicto de los pilotos. A principios de junio de 1959 se reiniciaron las pláticas entre empresas y trabajadores. Por fin, en octubre de 1959 las negociaciones condujeron a que las empresas dieran el reconocimiento a ASPA como organización que representara a los pilotos y de firmar el Contrato Colectivo correspondiente. El primer Contrato Colectivo que firmó la organización fue con Aeronaves de México el día 6 de noviembre de 1959. Días después, el 11 de noviembre, la Asamblea de pilotos de Aeronaves de México ratificó el convenio y se dió por terminado el conflicto iniciado mucho tiempo atrás. En diciembre de ese mismo año firmaron un convenio definitivo las demás empresas como fueron: Mexicana de Aviación, S.A.; Guest Aerovías de México, S.A.; Trans Mar de Cortés, S.A.; Líneas Aéreas Unidas, S.A.; Transportes Aéreos Mexicanos, S.A.

En su momento el presidente Adolfo López Mateos envió al Congreso de la Unión dos proyectos de reformas a la Ley Federal del Trabajo para indicar que el Contrato Colectivo de Trabajo de las tripulaciones aeronáuticas se regiría en adelante por las disposiciones de la Ley de Trabajo en vez de regirse como antes, por la Ley de Vías Generales de Comunicación. Para finalizar el ciclo de lucha de los pilotos la Secretaría del Trabajo reconoce legalmente a ASPA bajo el número 2991, el día 13 de enero de 1960. El 10 de mayo de ese año firmaría el contrato correspondiente entre la Asociación y Mexicana de Aviación (114).

ASPA ya legalmente reconocido y conformado como sindicato gremial desarrollaría su práctica sindical guiado por elementos ideológicos específicos que le llevan a relacionar-

se con organismos internacionales e internamente destacar su presencia, girará en torno a los contratos colectivos firmados con determinadas empresas y su compromiso con una línea política oficial, en 1963 por ejemplo, al revisar su contrato colectivo con Aeronaves de México los líderes expresan que: -- "ASPA trata de intervenir y colaborar en aquellas cuestiones que puedan ser de vital importancia en la conservación y expansión de la fuente de trabajo; con estricto apego a lo pactado en el contrato, norma y guía de nuestras relaciones laborales" (215).

ASPA, decíamos, está íntimamente ligada a una línea sindical oficial, su origen y lucha lo circunscribieron en esta y sus manifestaciones lo denuncian, así, en agosto de 1964 dan a conocer que: "como un justo reconocimiento a su brillante labor en pro de la aviación comercial mexicana y en particular por el espíritu de comprensión hacia nuestra Asociación, traducido en su valiosa ayuda para reformar la Ley Federal de Trabajo y que en esa forma pudiera ser registrada como sindicato gremial en enero de 1960, ASPA ofreció el pasado 4 de agosto un homenaje al Sr. Presidente de la República, Licenciado Adolfo López Mateos" (216).

Para 1966 ASPA milita dentro de los organismos oficiales como el Congreso del Trabajo (217). El 15 de julio de ese año estallaron la huelga contra Aerofoto (18).

En mayo y junio de 1967 la Asociación vivió un conflicto con Aeromaya terminando éste con revisión y firma de Contrato Colectivo.

El noviembre de 1971 se realiza la revisión de contrato entre la Asociación y la empresa de Las Alimentadoras.

Así ASPA sucesivamente va presentando proyectos a las empresas, las cuales después de su análisis y discusión se fueron firmando.

En el año de 1973 ASPA informaba: "En 1970 teníamos -- contratados 287 pilotos con AMSA, en la actualidad tenemos a través de los convenios celebrados 447 plazas, teniendo actualmente ya en Aeroméxico 254 pilotos.

En S.A.E., teníamos 34 pilotos y en la actualidad tenemos 111...

En la Compañía Mexicana de Aviación había una planta de 210 pilotos y en la actualidad tenemos 253 pilotos"(219). Lo anterior señala que ASPA aumentaban en asociados y ánimo para realizar movimientos de mayor envergadura en defensa de los intereses de sus agremiados. El 7 de septiembre de 1973 estalla una huelga contra la empresa de Aeronaves de México por revisión de Contrato Colectivo logrando para los capitanes de avión HS-748 un sueldo base de \$8,779.79, para los co-pilotos \$6,190.79; para los capitanes de aviones DC-6 un sueldo de garantía de \$4,658.74 y para los copilotos \$3,901.78 -- (220). Sigue la relación de la Asociación con el Congreso del Trabajo y el 13 de diciembre de 1973 en una Asamblea plenaria de este organismo fue nombrado para presidir la gestión del 2 de enero al 30 de junio de 1975, el Capitán Mauro Peralta Damirón(221).

El 6 de septiembre de 1973 ASPA estalla la huelga contra la empresa Servicios Aéreos Especiales, S.A., Alimentadora de Aeroméxico en demanda del 25% al 30% de los salarios para pilotos. El 17 de septiembre se celebraría el convenio para poner fin a dicho movimiento(222).

Para el 6 de noviembre de 1977, 500 miembros de ASPA - emplazaron a la empresa Aeroméxico por revisión de Contrato Colectivo de Trabajo, los pilotos solicitaron 20% de incremento salarial y respeto al Contrato Colectivo⁽²²³⁾, pero, el 5 de noviembre los pilotos afiliados a la Asociación llegaron a un arreglo por lo que no estalló la huelga emplazada, aceptando un fondo de 1 millón 200 mil pesos para tienda sindical -- más otras prestaciones⁽²²⁴⁾. En este momento funge como Secretario General de la Organización el Capitán Andrés Fabre Terrán.

ASPA mantiene relación con las agrupaciones del Sector, de una u otra manera manifiesta ésta apoyando los movimientos que se dan de acuerdo a sus condiciones y política -- que siguen sus dirigentes, así en el año de 1979 en que se dá el conflicto de los controladores aéreos agrupados en el SERAM, los pilotos realizaron un paro de varios días dadas -- las características del conflicto y particularmente por no haber seguridad en la aeronavegación⁽²²⁵⁾.

Ya para 1980 el Secretario General de la Asociación es Mauro Peralta y durante su primer año de gestión se emplazan a huelga a las empresas Aeroméxico y Mexicana de Aviación para el 10. y 5 de noviembre respectivamente en ambas por revisión de Contrato Colectivo⁽²²⁶⁾, se evitan éstas al lograr para los pilotos de CMA el 22% de aumento en los salarios, una ayuda para el fondo de ahorro, otra para concepto de casa habitación y una despensa de víveres. Para los pilotos de Aeroméxico también se logró el 22% de aumento tabular⁽²²⁷⁾. Hasta el año señalado las empresas con quien ASPA tiene firmado Contrato Colectivo son: Aerolíneas del Pacífico, Aeroméxico, Com

pañía Mexicana de Aviación, Escuela de Aviación de México, --
 Mexican Aerofoto⁽²²⁸⁾.

En 1981 ASPA emplaza a huelga a Aeroméxico y CMA por un 38% y un 40% de incremento salarial respectivamente, los conflictos se resolvieron al aceptar la organización aumentos entre 28.5% al 38%⁽²²⁹⁾. Ese año seguía el conflicto del Sindicato Unificador de Mecánicos de Aviación (SUNMA) y el paro estallado por estos en CMA se extendía, Mauro Gómez Peralta Secretario General de Asociación observaba: ASPA está al margen del conflicto entre CMA y los trabajadores mecánicos. Respeto el derecho de estos últimos a crear un Sindicato Independiente del SNTAS, ASPA se limitará a vigilar que los equipos de operación reúnan los márgenes de seguridad⁽²³⁰⁾.

Para 1982, Homero Flores es Secretario General de ASPA, el período que dirigirá se enmarcará en una situación de crisis de la sociedad, misma que tendrá sus repercusiones en las relaciones laborales de la Asociación con las empresas; en este caso los dirigentes aplazarían la revisión de los contratos colectivos con CMA y AM por "comprensión política", "para no ser un factor de problema por la crisis que atraviesa el país"⁽²³¹⁾ se desistieron de emplazar a huelga a cada una de las empresas aceptando incrementos bajos, así aceptaron de CMA un 6% de incremento salarial más otras prestaciones⁽²³²⁾.

SOBRE SUS CARACTERISTICAS.

A partir de su reconocimiento formal como organismo laboral en 1959 ASPA inició una lucha interna por mantenerse como sindicato "democrático", defenderse de la mediatización de las empresas y los aparatos del Estado y contra el "aburguesa

miento" de un gremio que fue conquistando cada día mejores -- sueldos y prestaciones. Se manifestó inicialmente una tendencia individualizada y grupuscular dada la extracción de clase, y una tendencia economista, de reivindicaciones como grupo privilegiado en segunda instancia. Los líderes iniciales -- tuvieron que trabajar mucho para tratar de convencer a los pi lotos de que la Asociación Sindical no era un "Club", lográndose a cambio unidad del gremio como respuesta, entre otras -- cosas, al trato injusto, las imposiciones y discriminaciones -- por parte de la patronal (233). Los agremiados en general no pa recen muy conscientes de sus contradicciones internas y las -- que se derivan de la relación con el poder económico y políti co, aún así propician una discusión y promueven la participa -- ción en las Asambleas; la falta de preparación política y ubi -- cación ideológica clasista no les ha permitido establecer en -- las asambleas las causas de los problemas sino más bien, y a -- decir de algunos de ellos, han trabajado con los efectos y es tos son digeribles cuando se ven sus repercusiones a nivel in -- dividual, de tal manera que resulta ser buen Comité Directivo -- aquel que consigue mucho y malo e no tan malo aquel que consi -- gue poco. Dependiendo de los líderes para "conseguir" y la -- ideología de la mayor parte de los agremiados el Sindicato ha -- ido progresando en el sentido inmediatista de las reivindicaciones económicas. En el aspecto político la función de la -- Asamblea General que pudiera ser indicativo de una democracia -- formal en su ejecución, ha dejado que una parte del Comité -- Ejecutivo lo maneje ocasionalmente (234).

Para ASPA como para la mayoría de las organizaciones -- del sector el Contrato Colectivo es el instrumento sobre el --

que giran sus principales manifestaciones como gremio y que expresan el valor convencional de su trabajo para la sociedad, los pilotos observan que éste, "como tal, es el resultado de la negociación entre los factores de la producción: trabajo y capital, con la participación del Estado como mediador que avala y reconoce" (235).

Así pues, "desde su origen este sindicato ha seguido muy de cerca a la política oficial. Es un sindicato de élite por las características de su trabajo. Sin embargo es un - - - sindicato con un excelente contrato colectivo de trabajo" - - - (236). Por su ideología y mismas circunstancias las relaciones de ASPA con el movimiento obrero cayeron desde el inicio en el estilo y control de los organismos manejados por el - - - Estado a partir del apoyo presidencial de López Mateos. Entre el ritual de seguir las formas convencionales están las de: - - - participar en los desfiles oficiales del 1o. de mayo, hacer visitas a los presidentes en Los Pinos, asistir a las ceremonias con los Secretarios de Comunicaciones y del Trabajo, afiliarse en determinado momento al BUO, al CT y a la OIT, - - - etc. (237). En correspondencia con esta línea oficialista en 1976, por ejemplo, manifestarían que: "En la solemne ceremonia de toma de posesión del Licenciado Luis Echeverría Álvarez como nuevo presidente de la República, ASPA DE MEXICO estuvo presente para patentizar su adhesión al nuevo mandatario...

Una vez más ASPA DE MEXICO, con su presencia en los actos trascendentales de la vida nacional, atestiguó su renova-

da confianza en su propio destino y en el progreso de la patria bajo los principios emanados de la Revolución Mexicana" (236).

11.2.3.4.- ASOCIACION SINDICAL DE SOBRECARGOS DE AVIACION (ASSA).

SOBRE SU DESARROLLO.

La Compañía Mexicana de Aviación cuyo antecedente se remonta hasta 1921 con la Compañía de Transportación Aérea -- consolidó su posición de medio para transportar pasajeros al incorporar los trimotores Ford en sus rutas de México a Matamoros y a Mérida; en ese tiempo contrató y formó el primer -- cuerpo de sobrecargos (239). De hecho este tipo de obreros viene desde 1930 cuando Enrique González firma con la empresa para volar la ruta Tampico-México en los aviones trimotor Ford y Fokker F-10. Más adelante, el 10. de junio de 1937, otro -- pionero de esta especialidad sería Alejandro Betancourt al ingresar a la CMA (240). No hay en estos primeros años condiciones para formar una agrupación sindical, la situación de la aviación como industria era precaria.

Se observa que la evolución de los sobrecargos en número, adiestramiento, organización, etc. va íntimamente ligado al desarrollo de la industria e incorporación de nuevos y más grandes aviones. Mexicana de Aviación como ya lo señalábamos, introduce a los sobrecargos con los trimotores Ford, luego la empresa opera bimotores Boeing 247; DC-2; DC-3; DC-4; DC-6B; DC-7 y Comet IVC. En cada uno de estos períodos de introducción aumentó la necesidad de mayor número de sobrecargos con características específicas. Posteriormente la flota de la em

presa aludida quedaría integrada totalmente por aviones - - - Boeing 727 (241) y los sobrecargos siguen siendo importantes - para la marcha de las empresas.

Con respecto a la Compañía de Aeroméxico ésta se inició con aviones monomotores Stinson; los primeros bimotores - fueron Boeing 247 y los sobrecargos se incorporaron hasta --- 1945 cuando se operó el primer avión DC-3; se introducen ense guida los DC-4; los Convair, Constellation y Britania. Luego operaron con DC-6 hasta que en 1960 llega el primer DC-8 (242). En cada período introductorio de novedosos aviones hay modifi cación en el número y condiciones de trabajo de los sobrecar- gos, para 1960 éstos son en número considerable y ya hay cir- cunstancias peculiares para formar su propia organización.

Los sobrecargos en parte por las propias condiciones - de trabajo y en parte por los movimientos de los pilotos y -- del personal de tierra empezaron a manifestarse por la sindi- calización y la contratación colectiva, pugnaron particular- mente por la reglamentación de los derechos económicos y sin- dicales. En principio trataron de formar parte de la organiza- ción de los pilotos, más adelante pretendieron adherirse a -- los sindicatos de tierra, finalmente optaron por una organiza- ción propia constituyéndose en Asociación Sindical de Sobre- cargos de Aviación (ASSA) en el año de 1960 (243). Más propia- mente el 13 de mayo de 1960 el gobierno de Adolfo López Ma- - teos otorgó a través del Secretario de Trabajo, Salomón Gonzá- lez Blanco, el registro número 3013 (244) a dicha organización quedando formalmente constituida, llegaría al término de su - esfuerzo donde destacó el sobrecargo Jorge Díaz Mercado (245). Se sabe que los sobrecargos de CMA formaban parte del SNTAS,-

los de Aeroméxico del SNTTAM y los de Guest del Sindicato de Trabajadores de Aerovías Guest -esta última empresa pasa a formar en 1962 parte de Aeroméxico, absorbiendo todo el personal y los sobrecargos pasarían a ser agremiados de ASSA-. En fin que la Asociación se conforma con el personal de CMA y AM, se ligan los contratos colectivos con las empresas y ASSA se solidificaría como organización (246).

La Asociación de los sobrecargos ha recurrido en varias ocasiones a emplazamientos o estallamientos huelguísticos con la finalidad de defender y mejorar las condiciones de sus agremiados, el impacto de estos movimientos no han sido contundentes, ni se observa una periodicidad de ellos. Se pueden señalar sus huelgas contra Mexicana de Aviación en 1960 y 1964, de Aeroméxico en 1967. Además las estalladas en las empresas Aeromaya y Canadian Pacific, compañías que ocupaban sobrecargos mexicanos afiliados a ASSA (247).

También el 7 de septiembre de 1973 la organización estalló una huelga contra Aeroméxico, duró 4 horas y el motivo fue la revisión del Contrato Colectivo, logró un 20% de aumento salarial(248). Para el mismo año la Asociación está afiliada a la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), al Congreso del Trabajo (CT) y a la Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación (FASTA) (249).

Del 6 al 9 de noviembre de 1977 ASSA declara la huelga contra Aeroméxico por revisión contractual, logrando un 10% de aumento salarial e incremento de 100 mil pesos en el seguro de vida, así como jubilación a los 28 años de servicios -- (250). Para ese año la Asociación está afiliada también a la

Federación Latinoamericana de Tripulantes de Cabina (FETCLA)

(251)

La Asociación se ha identificado desde su origen con la política sindical oficial. Así, el primero de mayo de 1978 -como otros años- formarían parte del contingente de esa línea y entre sus consignas estuvo: "Sr. Presidente:

Los sobrecargos de Aviación de México, brindamos a usted nuestro apoyo y reconocimiento a su política de los derechos fundamentales de los trabajadores en sus Contratos Colectivos" (252). Alrededor de sus contratos colectivos se realiza lo principal de su política sindical, si bien se expresa un enfrentamiento con la empresa éste no llega a ser una lucha clasista sino más bien de "buen comportamiento", así, en noviembre de 1978 se emplaza a huelga contra Aeroméxico conjunándose ésta al obtener un 5.5% de aumento salarial y otras prestaciones (253).

El 10 de noviembre de 1979 ASSA emplaza a Aeroméxico por aumento salarial de un 33% y por violaciones al Contrato Colectivo. El día 14 del mismo mes llega a un acuerdo con la empresa tras obtener un 13.5% de incremento en los salarios (254).

Para 1980 los sobrecargos revisaron su contrato colectivo con la empresa CMA sobre base de un 25.5% de aumento salarial (255).

En 1981 la Asociación emplaza a CMA y AM pidiendo aumento salarial de 36 y 35% (256) respectivamente, se conjura ésta al aceptar aumentos salariales que consideraron satisfactorios.

En esos dos últimos años se da el movimiento de SUNMA

y la Asociación de los sobrecargos no toma partido.

SOBRE SUS CARACTERISTICAS.

La Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación también es resultado del desarrollo de la industria aeronáutica, del movimiento obrero en general y de las necesidades de los trabajadores por asegurar y mejorar sus condiciones de trabajo, su lema es "por la razón y la justicia social" y es por estos medios principalmente, como pretende llegar a los objetivos. Su Sindicato según lo dicho por Alvarez de los Cobos - "fue creado para defender... (los)... derechos de los trabajadores (sobrecargos) ante la empresa"⁽²⁵⁷⁾. Dentro de sus metas, según los estatutos se contemplan: "I.- La defensa de los intereses y derechos de sus asociados en los acuerdos relacionados con el trabajo de acuerdo con la Ley, la Razón y la Justicia Social;

II.- El mejoramiento económico, profesional, moral y social de los sobrecargos y la unificación sindical de todos ellos, introduciendo la sindicalización por especialidad...

VII.- La celebración de contratos colectivos que establezcan las mejores condiciones para el trabajo especializado de los sobrecargos...

X.- Fortalecer el acercamiento de otros países, para fomentar la solidaridad y fraternidad internacional de los trabajadores"⁽²⁵⁸⁾. Se observa de acuerdo a lo anterior que ASSA tiende hacia una línea economicista, gira alrededor de un Contrato Colectivo para animar su vida sindical, no propugna por una relación clasista y sus nexos con el movimiento obrero es más contemplativo que decisivo; mantiene una tendencia hacia "la sindicalización por especialidad" y en cuanto a

una "internacionalización del proletariado" se inclina más a fortalecer el acercamiento de los sobrecargos con la de otros países. De hecho sus relaciones caen en una línea "sindical - oficial", pertenecen al Congreso del Trabajo y su relación -- con este organismo es acrítica y alineante. En el desarrollo de algunos conflictos han marchado junto a organizaciones del sector pero sin incidencia continua y trascendente sino más bien de sobrevivencia.

Por sus condiciones los sobrecargos parecen no querer verse inmersos en una lucha de clases, las explicaciones de -- sus logros son diferentes durante su desarrollo y éstas van desde considerar a éstos como "naturales", porque la historia avanza, por la tendencia a lograr su identificación como trabajadores especializados, etc.

Se estipula en sus estatutos que la Asamblea General es la máxima instancia para solucionar los problemas laborales de la Organización, dentro del Capítulo VII, Artículo 27 se especifica: "La Asamblea General es el Organo de Gobierno de mayor jerarquía de la Asociación..."⁽²⁵⁹⁾ pareciera así que la Asociación Sindical de los Sobrecargos se ubicara en una línea democrática, la práctica tendría que corroborar esto.

CAPITULO III

III.- DESARROLLO DEL CONFLICTO S.U.N.M.A.

III.1.- QUE ES Y POR QUE SE DA EL CONFLICTO.

El conflicto SUNMA es una manifestación de hechos desencadenados por la posición de unos trabajadores especializados dentro de la industria aeronáutica. Pretendían lograr con fines específicos el reconocimiento oficial de una organización sindical gremial a la que legítimamente tenían derecho - siendo que ya pertenecían a un sindicato (el SNTAS) y cuya titularidad del Contrato Colectivo con la empresa (CMA) le correspondía. Le llamamos conflicto porque se ponen las partes implicadas en contraposición y arrastran por si una variedad de consecuencias.

Si bien el Conflicto del SUNMA es una expresión pequeña del movimiento obrero éste toma una dimensión mayor cuando lo consideramos dentro de un contexto y en relación a los nexos que lo explican. Recordemos principalmente cómo por las condiciones económicas, sociales y políticas existentes en el período 1976-1982 "las demandas obreras... no se quedan únicamente en la defensa del salario y la lucha contra la carestía, sino que éstas iban desde la búsqueda de independencia hasta las impugnaciones de las directrices o centrales "Charras" (1). La impugnación que los mecánicos hacen de su dirección o la búsqueda de su reconocimiento muestra situaciones de un sindicalismo y nos lleva a entender mejor éste.

En su inicio el conflicto de los mecánicos se originó

por el descontento que en ese gremio existía contra los dirigentes del SNTAS⁽²⁾, o bien por la inconformidad de éstos con la orientación que prevalecía en dicha organización⁽³⁾ situación que provocó además manifestaciones colaterales como la de la Comisión Autónoma de Honor y Justicia de la misma organización demandando la destitución de Alfredo Martínez, Secretario General, culpándolo de la suspensión de labores de los mecánicos y destacando que ya no era "posible soportar las arbitrariedades a las que... (recurría)... para sostenerse frente al sindicato y seguir atropellando los intereses de los trabajadores"⁽⁴⁾. Coincidente con lo anterior Lucio Barrón revela que "Cuando se viene el movimiento que lo origina Ortega Arenas y Alfredo Alvarez; como agrade a los mecánicos de Mexicana, no les da apertura, no les da participación en las decisiones, no les deja participar en las asambleas. Cuando hay elecciones la planilla de ellos los anula, les quita derechos sindicales. Eso trae como consecuencia que se cierran los canales de comunicación, los canales de acción y estalle el movimiento"⁽⁵⁾.

Para la segunda parte del conflicto, en el año de --- 1981, los mecánicos siguieron insistiendo en separarse del SNTAS "porque los dirigentes de este organismo... (habían)... hecho caso omiso de sus quejas acerca de las condiciones insalubres en que... (tenían)... que trabajar"⁽⁶⁾, no eran estas las únicas razones puesto que los mecánicos ya en paro de labores expresaban: "nunca hemos recibido representatividad efectiva ni soluciones específicas a nuestros problemas concretos. Y es esa larga historia de relegación a nuestro quehacer lo que nos obligó -ante la intransigencia de las autoridades

des- a tomar la decisión de buscar nuestras propias soluciones como sindicato aparte" (7). Y si bien se enfrentaban a las condiciones tradicionales ahora había la influencia del asesor legal del SNTAS, coordinador de la UOI, que no les permitía manifestarse democráticamente. Los aludidos expresan: "En sus 48 años de existencia del SNTAS, y desde hace poco más de - - tres años con Juan Ortega Arenas, las demandas de los mecánicos no se han entendido y se nos acusa de elitistas y aristócratas" (8).

En cierto sentido también influyó la arbitrariedad empresarial que relegaba a los trabajadores especialistas (9). De la misma manera y aunque no se menciona constantemente la cuestión salarial está presente dada la relación capital-trabajo y las políticas para manejar los contratos colectivos -- por las partes implicadas, esto es empresa y sindicato. Había diferencia en salarios y prestaciones en las diferentes aerolíneas y los mecánicos de Mexicana de Aviación no se encontraban precisamente entre los mejores pagados del gremio. No existía, ni existe, un contrato colectivo único en la industria de la aviación entre otras cosas porque se manifiesta -- una política antiunitaria de sindicatos disgregados e históricamente separados por razones ideológico-políticas; el SNTAS afiliado a la UOI, por ejemplo, considera que los sindicatos nacionales de industria son negativos y perjudiciales para la clase obrera (10).

Por otro lado, ideológicamente los mecánicos deseaban "la dignificación de... (su)... gremio" (11), les movió una -- concepción gremial en la conformación de su sindicato; aparte del arrastre histórico donde tuvieron un papel destacado para

la formación y desarrollo del SNTAS.

III.2.- COMO SE DA EL CONFLICTO.

Por las causas señaladas, principalmente por el rezago sindical-político en que se ven inmersos los mecánicos, se da el conflicto que tuviera un primer momento en el año de 1980_ y su última fase en 1981.

AÑO DE 1980.

El primero de agosto de 1980 los mecánicos de aviación que laboraban en la CMA presentaron a la Secretaría del Trabajo un documento en que solicitaron constituirse en sindicato independiente del SNTAS, las razones que adujeron fueron: "La necesidad de mejoramiento y superación profesional, la necesidad de alta capacitación a todos los mecánicos de aviación, - la necesidad de que se les reconozca su responsabilidad y preparación"⁽¹²⁾. En vista de que no obtuvieron respuesta se fueron a la huelga para hacer valer sus posiciones, estallándola el 17 de octubre y durando solo tres días⁽¹³⁾. Esta sacaría a flote los problemas internos que padecía la organización de la que pretendían escindirse⁽¹⁴⁾. Al reanudarse las labores - mediante un acuerdo con la empresa, el SNTAS aplicó la cláusula de exclusión a 20 líderes del movimiento⁽¹⁵⁾.

El día 20 de octubre el SNTAS llevó a cabo una asamblea para analizar el problema de los paristas, en ésta hay - discrepancias dentro del Comité Ejecutivo en particular entre el Secretario General, Alfredo Alvarez Martínez y la Comisión de Honor y Justicia, José Luis Luna y Julio Oliva, quienes denuncian fraudes de los dirigentes y se oponen a las "medidas disciplinarias" drásticas⁽¹⁶⁾.

El 21 de octubre se sabe que los excluidos del SNTAS - no solo fueron los instigadores sino los 250 participantes. Alfredo Alvarez Martínez sostendría: "El SNTAS aplicará la -- cláusula de exclusión y suspensión de sus derechos sindicales a los 250 paristas que ocasionaron, el pasado fin de semana, - una suspensión de labores ilegal en la CMA. Los trabajadores_ mecánicos además de ocasionar que unos 10 mil pasajeros queda ran varados en el aeropuerto y causaron una pérdida a la em- presa por más de 40 millones de pesos, violaron la Ley Federa- ral del Trabajo y los estatutos Sindicales" (17). Más tarde -- los líderes expulsados y corriente afín se unifican dadas las cercanías del cambio de Comité Ejecutivo y con la idea Políti ca de "realizar una limpia total de los dirigentes corruptos_ como Ortega Arenas y Alfredo Alvarez" (18); otras serían las - repercusiones pero se había manifestado ya un primer momento_ de conflicto.

AÑO DE 1981.

Entra el año de 1981, las condiciones internas no han_ cambiado en mucho solo que es momento de renovar la direc- ción del organismo y ante esto los opositores conforman una - "Planilla roja" como alternativa a la imposición y reeleccio- nismo de la Dirección. En el primer mes del año la planilla - roja acusa a Alvarez Martínez y Ortega Arenas de presionar a_ los trabajadores para su reelección (19), según éstos su Plani lla que es encabezada por Antonio Pérez Razo es apoyada por - los mecánicos de CMA y los trabajadores de Western, Panam y - Braniff, además de 30 empresas extranjeras (20). Sin embargo - para el 8 de febrero Alvarez Martínez se reelige como secreta

rio general por 3,211 votos contra 2,512 de la oposición. Pocos días después unos 380 mecánicos solicitaron nuevamente el reconocimiento legal de su organización independiente (21), para el 22 de febrero éstos amenazaban con paralizar las actividades en 23 aeropuertos del país si las autoridades persistían en negarles el registro correspondiente (22). La amenaza se convierte en hecho y el 28 de ese mes los mecánicos disidentes estallan en paro de labores (23).

Para el 3 de marzo Alfonso Saucedo Ramírez secretario general del denominado Sindicato Unificador Nacional de Mecánicos de Aviación (SUNMA) declaraba que los 381 mecánicos de CMA buscaban el reconocimiento legal de dicha organización para salirse del SNTAS y que habían decidido continuar con la suspensión de actividades hasta no obtener su registro (24). Por su parte Alvarez Martínez observaba que otorgar el registro al SUNMA significaría pulverizar el sindicalismo y fomentar el gremialismo (25). Obviamente la empresa trataría de que sus intereses no fueran lesionados y el recurso de la presión se traduce en rescindir los contratos de los paristas, ascendiendo para el 4 de marzo a 138 (26). El SNTAS mantenía su cerrazón, aducía no poder hacer nada contra las medidas de la empresa. Para ese momento el movimiento de los mecánicos se extendía dado el apoyo que de otros lugares empezaba a manifestarse.

Para poder llegar a su objetivo el SUNMA se enfrentaba de hecho a tres poderes diferentes en si pero en un momento convergentes en no permitir la intención de los trabajadores, estas tres instancias eran: El organismo al que pertenecían y que dirigiera Alfredo Alvarez Martínez con la cercana e inten

cionada guía política de Juan Ortega Arenas coordinador de la UOI; la empresa CMA en la que a su vez querían basar su fuerza; y las autoridades del Trabajo o lo que representaba la política laboral del Estado en ese momento. Así, el 5 de marzo la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) negaba el registro al SUNMA y la CMA reforzaba sus brigadas de mantenimiento con 19 técnicos de la Fuerza Aérea Mexicana, trabajaban 170 técnicos capacitados para la normalización de los vuelos regulares a 28 ciudades del país y 14 del extranjero; - mientras tanto seguían las rescisiones de contrato colectivo que para esa fecha se señalaba en número de 270 (27).

Eran múltiples las presiones que se ejercían contra los mecánicos, ante éstas podía esperarse la reincorporación al trabajo de algunos de ellos. El 8 de marzo la CMA y el SNTAS declaran que "ninguno de los disidentes que desee regresar a su trabajo, como lo hicieron entre 18 y 20 elementos de esta capital y más de 40 en el interior del país, sufrirá represión alguna" (28), era esto una invitación a que depusieran su actitud.

Los mecánicos, obreros especializados, son parte importante para el funcionamiento de los aparatos que constituyen la esencia del servicio del transporte aéreo, su movimiento - expone ésto así como la falta de un mayor número de ellos, - tanto como una dependencia tecnológica con los Estados Unidos. El 10 de marzo la CMA informó que el mayor número de las aeronaves afectadas por la huelga de éstos sería enviado para su servicio a distintas ciudades de la Unión Americana, según acuerdo de conformidad signado tanto por la CMA como por el SNTAS. El mantenimiento dentro del país seguiría realizándose

con el personal técnico de confianza con que contaba la operación (29).

Las autoridades del Trabajo mantuvieron una posición de rechazo al registro del SUNMA como organización sindical. El día 14 de marzo el titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) Pedro Ojeda Paullada exhortó a los paristas a que se reincorporaran a sus labores encuadrados en el SNTAS, señalando que era necesaria la cohesión de la clase trabajadora y no su fraccionamiento. Adujo además que con estricto apego a la Ley Federal del Trabajo se les negó el registro como sindicato gremial autónomo (30).

Ante la postura intransigente de la STPS, el SNTAS y la CMA los mecánicos extremaban su posición declarando el día 18 de marzo estar dispuestos a aceptar su indemnización por despido si no se les concedía el registro de su organización (31). Solicitarían así mismo amparo ante la Suprema Corte de Justicia debido a la negación de la STPS (32).

La Dirección del SNTAS durante el conflicto estuvo en constante inquietud y las circunstancias eran aprovechadas para tratar de conservar una imagen de credibilidad ante sus bases, el 20 de marzo declaraba José Landeros, miembro del Comité Ejecutivo, que Antonio Valencia líder del SUNMA regresaba a trabajar luego de ser juzgado por la Comisión Autónoma de Honor y Justicia y de firmar carta donde cede la titularidad de su plaza al SNTAS (33). Ese mismo día el SUNMA por intermedio de Alfonso Saucedo Ramírez insistía en que los mecánicos continuarían en paro el tiempo que fuera necesario para forzar su reconocimiento, dirán: "Reafirmamos nuestra posición de salirnos del SNTAS, ya que Juan Ortega Arenas y Alfredo --

Alvarez Martínez, asesor y secretario general del sindicato, respectivamente, no atienden las demandas ni las necesidades de los trabajadores especializados de la CMA" (34).

El conflicto entró en un reflujo los últimos días del mes de marzo del año referido, el día 24 de ese mes los mecánicos observan: Se ha entrado en un callejón sin salida, ninguno ha cobrado sueldos con la empresa debido a que CMA rescindió nuestros contratos (35). O bien Pedro Ojeda Paullada dijo que se habían efectuado ya 5 reuniones para solucionar el conflicto, un tanto falaz agregaría: "Tanto la empresa como el SNTAS y los funcionarios de la STPS mantendrán su actitud conciliatoria de siempre" (36).

Para principios del mes de abril el movimiento se reanuda dada la participación activa de otros trabajadores especializados, en particular el 10 de abril los mecánicos de Aeroméxico se suman al paro de labores para exigir el reconocimiento legal del SUNMA (37), en este sentido Juan González Dueñas, Secretario de prensa de la pretendida organización sindical decía el 14 de abril: Estamos ya en paro nacional. El movimiento inicial cuenta con el respaldo de los 1,200 mecánicos de Aeroméxico y las líneas extranjeras que vuelan a México (38).

Pedro Ojeda Paullada, titular de la STPS, era en ese momento expresión principal de la política laboral del régimen incidiendo en mediatizar los movimientos laborales que representaban inquietud para la estabilidad del régimen, éste, el 6 de abril exhortaba a los disidentes a aceptar su responsabilidad social y regresar a sus trabajos, insistía: "Por gestiones de la STPS los paristas pueden incorporarse a sus

labores siempre y cuando lo hagan por conducto del sindicato al que pertenecieron. La empresa está dispuesta a recibirlos nuevamente y restituirles sus derechos. La STPS no puede revocar las resoluciones que ha tomado sobre el conflicto"⁽³⁹⁾. - Dos días más tarde, el 8 de abril, el mismo personaje declaró: "Confiamos en que durante lo que resta del sexenio no se recrudezcan los conflictos laborales. No hay huelga ni paro de los mecánicos de aviación. Las relaciones laborales en la presente administración se dan en el marco de la armonía del capital y el trabajo"⁽⁴⁰⁾. Sin embargo el paro siguió, el punto de vista "oficial" por su propio peso no se sostuvo y en el sexenio las manifestaciones de inconformidad de los trabajadores tuvo una importante relevancia. Otra faceta del sindicalismo oficial es la expresada por el Congreso de Trabajo, - por intermedio de su presidente en ese momento Faustino Alva Zavala, sostuvo que la legitimación del SUNMA significaría el resquebrajamiento del sindicalismo en México. No podrá contar -agregaría- con el apoyo mayoritario de las organizaciones obreras, además provocaría una desbandada de sindicatos en las principales centrales, lo cual no se permitiría de ninguna manera⁽⁴¹⁾.

Con las anteriores actitudes, la posición de las organizaciones sindicales del sector y además de como se estaban llevando las cuestiones políticas en la pretendida organización sindical gremial, tendría el movimiento de los mecánicos sus primeros golpes importantes que los llevaría a la derrota. El 8 de abril se daba a conocer que los mecánicos de Aeroméxico que se habían sumado al paro desde el día primero se incorporaron a la empresa, el temor a perder el empleo y de que se

ejercieran represalias en su contra los hizo desistir (42).

Viendo lo difícil de la situación los asesores y líderes de los mecánicos visitaron en dos ocasiones al dirigente cetemista Fidel Velázquez para que los apoyara en su solicitud de amparo, éste aclararía: la CTM "no ha censurado el movimiento de los mecánicos" (43).

Mal andaban las cosas y la concepción ideológica que pudiera sostenerlos en su independización no les llevaba precisamente a evadir un verticalismo sindical y converger en la emancipación de los trabajadores mecánicos como parte de una clase obrera. Sin embargo su peso en el proceso de la transportación de personas y mercancías no se denegaba, el titular de la STPS señalaba que a los paristas a pesar de haber perdido todos sus derechos, no era "posible suplirlos con técnicos de otras líneas extranjeras porque el número de trabajadores especializados es muy reducido, insuficiente para los requerimientos de la CMA" (44). En este sentido y un tanto esquiroleando el movimiento para su control Ortega Arenas asesor del SNTAS y coordinador de la UOI el 12 de abril expresaba públicamente que: a través del SNTAS se instruye a 1,600 muchachos sub-profesionales del IPN y de la UNAM para que en unos cuantos meses estén listos para laborar en la actividad aérea. El SUNMA constituye un grupo que ha ejecutado una acción divisionista de menos de 200 personas en contra de 8,000 trabajadores de aviación. Hay un sindicato con un registro para los trabajadores y hay asambleas en donde ellos han perdido la votación (45).

Para el 14 de abril se señalaban 45 días (46) de paro de labores y los demandantes no habían conseguido su regis-

tro, seguían las presiones en su contra y mostraba su movimiento evidente señales de debilitamiento al seguir dándose bajas e incorporarse a su trabajo 70 de los 285 disidentes -- (47). Por otro lado el SNTAS también presionaba a las autoridades del Trabajo y ese día señalaba que "realizaría una huelga general en la industria aérea, en caso que se... (diera).. el amparo a los mecánicos que desean separarse..."(48).

El día 17 de abril Juan González, líder del SUNMA, observó que rechazaron la propuesta de la STPS de reanudar labores porque ésta excluía a sus dirigentes mismos que el SNTAS encuadró en una lista negra. Seguirían manteniendo su posición de regresar a sus labores siempre y cuando se aceptara su contratación libre con la empresa sin pertenecer al SNTAS (49). Ciertamente el organismo dirigido por Alfredo Alvarez no aceptaba el regreso de los instigadores sentenciando ese día 17; "El SNTAS definitivamente no admitirá a los líderes del paro mecánico, ni tampoco permitirá que los mecánicos paristas se reincorporen en bloque a nuestro organismo" (50). No obstante se seguía dando la lucha de oposición en el interior del SNTAS reflejada en la reorganización del "frente renovador" con la intención abierta de desconocer al Comité encabezado por Alfredo Martínez y que pudiera según el SUNMA "facilitar el regreso de los mecánicos paristas en forma autónoma a su fuente laboral" (51). Por supuesto que la destitución no se logró puesto que hasta el año de 1982 Alfredo Alvarez Martínez seguía como Secretario General.

Ya vimos como el SUNMA recurre a las instancias legales para su registro encontrando al paso negativas a su legítimo derecho. El 25 de abril, María Yolanda Mujica García, --

Juez del Distrito en materia laboral declaró no procedente el amparo a los mecánicos de la CMA pues la STPS no violaba garantías al negar el registro del SUNMA, agregó: "El SNTAS cumple la misma función que intenta el SUNMA. Si los mecánicos no están de acuerdo con mi resolución, tienen todo el derecho de solicitar la revisión" (52). Los lesionados sostuvieron no renunciar a su derecho de aspirar a su registro, y que la negativa del amparo por parte del Juzgado del Distrito en materia laboral fue motivado por una situación política (53).

Se siguió con el "esquiroleaje" puesto que líderes del SNTAS, así como su asesor Ortega Arenas el 28 de abril sostuvieron: "El 5 de mayo próximo firmarán contrato 70 mecánicos -- egresados del IPN y de la UNAM que fueron capacitados los últimos días. Con ello quedarán normalizados los vuelos en CMA" (54), esto significaba, a la vez, que para el organismo referido y sus dirigentes el asunto en cuestión no era indicador de una recomposición de la política y práctica sindical para que se ejerciera una verdadera democracia y respetar la disidencia, sino hacer valer su posición. Ese mismo día 28 José Luis Vélez, líder del SNTSCT indicaba: en el Centro Internacional de Aviación Civil se prepara personal al vapor para esquirolejar el movimiento de los 380 mecánicos de la CMA. El SNTAS y la CMA están improvisando en dos o tres meses a los mecánicos para suplir a los paristas. Con esta medida lo único que se hace es poner en riesgo la vida de los usuarios" (55).

Se terminaría el mes de abril y lo que en un principio de éste parecía definir el movimiento al final se mostraba -- una ya clara derrota, así, el 29 de este mes Juan González --

Duenas, vocero oficial del SUNMA declara que algunos mecánicos se habían recontratado en distintos aeropuertos y otros más en el extranjero, situación -reconoció- que debilitaba al movimiento (56).

El 10. de mayo los mecánicos integrantes del SUNMA marcharon en el contingente del Congreso del Trabajo (57), las -- instancias políticas a las que recurrían hacían pensar sobre una tendencia imprecisa de su movimiento. Para el 6 de mayo -- estos expresaban su voluntad de sostenerse para conseguir el registro de las autoridades laborales, pese a la negativa de -- amparo por el Juzgado del Distrito (58). Para estos momentos -- se veía que los intentos del SNTAS para hacer que los mecánicos paristas no fueran necesarios en la CMA y disminuyera su -- fuerza tenía ya sus consecuencias, ese día o Alfredo Alvarez -- declaró: "Desde hoy la CMA podrá normalizar sus vuelos. Los -- mecánicos en paro desde el 28 de febrero, dejaron de constituir un problema al disponerse de suficiente personal para -- sustituirlos. Mexicana de Aviación, el SNTAS, el IMSS y el -- INFONAVIT han sido demandados jurídicamente por los mecánicos paristas quienes sostienen que no abandonaron sus labores, -- sino que sus contratos individuales de trabajo fueron rescindidos. Basados en ello, exigen el pago de sus salarios y pres -- taciones y su permanencia como derechohabientes del INFONAVIT y el IMSS" (59). Eran estos intentos de los mecánicos por no -- perder todo, su fundamento seguía siendo obtener el registro -- de la organización pero ahora veían más diezmadas sus condiciones y seguidores para el logro de su meta originalmente -- trazada. El 7 de mayo Juan González Duenas reiteraba: Las de -- mandas contra la CMA y del SNTAS tienen la intención de lo --

grar la reinstalación de todos los técnicos que suspendieron sus actividades, a quienes arbitrariamente se les fueron rescindiendo sus contratos (60). Ese mismo día CMA declaró que al rededor de 65 mecánicos habían suspendido sus labores, solicitaron su reingreso a la CMA, así como al SNTAS (61). Pero para el 8 de mayo Alonso Saucedo observaba que el retiro de 36 miembros del SUNMA no alteraba el propósito de conseguir el registro en la STPS (62). La posición "oficial" se mantenía y el 9 de mayo reiteraba: "La STPS protegerá a los sindicatos nacionales contra cualquier interés por fraccionar el movimiento obrero. En el caso del SUNMA, la dependencia adoptó una posición apegada, fundada y motivada por la ley al dictar una resolución negativa al reconocimiento legal de esa organización" (63).

El "debacle" del movimiento se acrecentaba y para el 10 de mayo se publicaba: "El paro de los mecánicos de la CMA que se inició el 28 de febrero pasado y que originó la cancelación de poco más de 3,500 vuelos que afectaron a unos 350,000 pasajeros, se resolvió prácticamente ayer, cuando otros 40 mecánicos decidieron volver a sus labores. Anteayer 85 mecánicos fueron readmitidos por la CMA, y ayer otros 40 después de firmar una carta de disculpa ante el SNTAS, volvieron al trabajo" (64). Las cifras pueden variar, lo cierto era que sí estaban regresando, el propio SUNMA observó: "los 83 técnicos de Mexicana de Aviación que han regresado a sus labores lo hicieron presionados por la empresa y por el SNTAS" (65). Ese regreso parecía ser el fin del movimiento, los mecánicos reconocían: "Desde el 3 de marzo los mecánicos dejamos de ser paristas y nos convertimos en desempleados por

que tanto el SNTAS como la CMA procedieron arbitrariamente. El movimiento acabó por inercia y decepción de la mayoría, -- los cuales no soportaron la situación económica" (66). También Manuel Sosa de la Vega, Director de la CMA, declaró el 15 de mayo: "El problema de los mecánicos está prácticamente terminado ya que a fines de este mes habrán de normalizarse todos los vuelos de itinerario, puesto que están regresando los disidentes" (67).

Si bien algunos mecánicos implicados en el conflicto -- habían regresado a laborar, el movimiento no había claudicado. En ese momento SUNMA interpuso un amparo en el Tribunal Superior de Justicia como último intento para lograr el registro independiente, tras de las reiteradas negativas del Titular de Trabajo (68). Mientras tanto el 19 de mayo Raúl Lozano Barrón abogado del SUNMA indicaba: "No hay desbandada entre los mecánicos de aviación que se levantaron en paro; los... que iniciaron el movimiento siguen unidos y la huelga continuará. Hemos pedido a la Suprema Corte de Justicia que revise el fallo de la Juez Yolanda Mujica, quien ha negado el amparo que solicitamos para que la STPS reconozca el sindicato. No hay posibilidad de que los trabajadores regresen al SNTAS porque las condiciones que sus dirigentes exigen son leoninas y atentan contra la dignidad de los mecánicos" (69). Nuevamente los paristas se enfrentarían a una negativa legal puesto que el 23 de mayo la Juez del Distrito en materia de trabajo, María Yolanda Mujica García reconoció: Ha causado ejecutoria la resolución dictada el pasado 24 de abril en la que se negó amparo en el juicio promovido por un grupo de mecánicos de aviación (70). De esa manera quedaba cancelada la posibilidad de --

que los mecánicos de aviación obtuvieran su registro como sin dicato. Obviamente el SNTAS apoyó la decisión de la Juez de - Dsitrito porque veía casi terminado un conflicto que le había hecho tambalear su presencia síndico-laboral a los ojos de mu chos ciudadanos; el 24 de mayo Alvarez Martínez señaló: "Cuan do las autoridades laborales negaron el amparo al SUNMA sola mente se demostró que éstos actuaron de acuerdo al derecho" (71). No queriendo morir políticamente Juan González soste - nía: "Es falso que... estemos acabados después del fallo contra el SUNMA. El litigio continuará..." (72), sin embargo el fin del movimiento era inevitable puesto que para el 28 de -- mayo se conocía que más de 150 mecánicos paristas habían re - gresado a sus labores (73) amén de otras circunstancias.

La reinstalación era ahora la demanda principal, ya no les quedaba a los mecánicos la energía y apoyo que les pudie ra llevar al triunfo de su lucha, muchas habían sido las ba rreras y situaciones adversas que tuvieron que sortear. Los - meses de junio, julio y agosto puede entenderse como período_ en que se termina definitivamente el conflicto. Así que co - rriendo el tiempo, el 4 de junio ante la acusación por despi - do injustificado y solicitando su reinstalación comparecieron 380 trabajadores paristas, integrantes del Comité Ejecutivo - del SNTAS y la representación de la CMA (74) demandantes, code mandados y demandados respectivamente. Después de 31 horas de trabajo concluyeron las audiencias de conciliación, demanda, - excepciones y ofrecimiento de pruebas de juicio de los mecáni cos de aviación. Estos ratificaron su posición de exigir a la empresa salarios caídos, reinstalación, regreso a su trabajo_ sin condición alguna (75). Sobre las demandas, el director de_

la empresa sostuvo: La CMA se niega a pagar cerca de 10 millones de pesos por concepto de salarios caídos a los 150 mecánicos del SUNMA que aún permanecen en paro porque cualquier desembolso a ese movimiento disidente está fuera de la Ley (76). Días más tarde, el 2 de junio, Alfonso Saucedo, dirigente del SUNMA expresaba que la aspiración de 270 mecánicos, luego de que no fue alcanzado el registro sindical, era el de ser reinstalados en sus puestos y obtener el pago de salarios caídos (77). Para el 23 de julio el asesor legal de los paristas Rafael Sánchez, externaba: "Los mecánicos paristas de aviación decidieron ya "tirar el arpa" y pretenden la ayuda de Fidel Velázquez para que sean aceptados nuevamente en la CMA con la promesa de olvidar la idea de crear un sindicato" (78). Se confirmaba ya el fin del movimiento, Juan González Duenas observaba: "tenemos temor de sufrir represalias ya que el titular de la STPS, Pedro Ojeda Paullada, nos manifestó -- que el paro que realizamos causó mucho daño políticamente" (79).

El epílogo legal del movimiento es que la Junta especial número dos de Conciliación y Arbitraje dictó sentencia en el juicio promovido por los mecánicos disidentes: La reinstalación les fue negada, el laudo de la Junta solo ordenó a Mexicana de Aviación el pago de alcances y prestaciones que adeudaba a los paristas a partir de febrero de 1981 cuando abandonaron sus labores. Empero, fue absuelta de pagar sueldos y prestaciones a los mecánicos a partir de esa fecha, así como beneficios derivados de la antigüedad, daños y perjuicios derivados por seguro social, seguro de vida, INFONAVIT y otras; el SNTAS por su parte fue absuelto de todos y cada

uno de los actos y prestaciones que reclamaban los paristas

(80)

IV.- CONCLUSIONES

Dentro del Sector Aeronáutico después de 21 años de haberse formado el último sindicato independiente, un grupo de mecánicos pretendía lo mismo. Igualmente tras de 21 años, un grupo perteneciente al SNTAS decidía formar su propia organización. Si en 1960 los pilotos y sobrecargos habían encontrado condiciones para separarse y conformarse legalmente como organizaciones sindicales, en 1980-1981 las condiciones en que se desarrollaron los mecánicos del SUNMA fueron diferentes, aquí el apoyo del Estado, por ejemplo, no se tradujo en ninguna modificación de ley que los aceptara como a los pilotos, al contrario, las instancias legales les fueron cerradas absolutamente.

Ciertamente las circunstancias económicas, sociales y políticas del momento influyeron en forma importante para el estallamiento de movimientos laborales como el que nos ocupa. El conflicto de los mecánicos en particular es producto de las motivaciones generales de un movimiento obrero, pero en forma particular se dió por la búsqueda de sus mejores condiciones, dada la falta de opciones para su desenvolvimiento dentro de un sindicato al que pertenecían. Es cierto también que este movimiento, como otros muchos del período estudiado, tuvo que ser abortado porque estaba en contra de una política oficial, por que no se podía poner en entredicho de ninguna manera, la sujeción laboral que existe en nuestra sociedad, importante esta sujeción para que siga existiendo un "estado de cosas".

Los mecánicos pretendieron formar una organización sindical gremial, estaban en su legítimo derecho puesto que cubrían los artículos 360 y 366 de la Ley Federal de Trabajo, - esto es que su organización estaba formada por trabajadores de la misma profesión, oficio o especialidad; el propósito del sindicato se proponía el estudio, mejoramiento y defensa de los trabajadores; lo integraban más de 20 trabajadores y tenían, por supuesto, los documentos relativos a la constitución del grupo sindical. Aún así se les negó el registro por parte de las autoridades laborales, el principal argumento aducido fue que ya pertenecían a otro sindicato (1).

Podría pensarse en los márgenes de maniobra que una atomización o gremialización le conviniera al Estado para manejar o controlar a las organizaciones de un sector que le era imperativo para su estrategia económica, sin embargo no lo consideró así y defendió con persistencia "la unidad del movimiento obrero", una posición más política que de respeto hacia los preceptos constitucionales. Además de que en algún momento había sido protagonista central en la absorción de algún sindicato del Sector, recuérdese el caso RAMSA.

Los mecánicos por una despolitización o politización equivocada desvirtuaron sus objetivos políticos al tratar de gremializarse, muchos huelguistas reiteraron que se basaban "en la lógica de ASPA... que es gremial, bien manejado y... que... obtiene buenas condiciones de trabajo para sus miembros" (2). Esta tendencia hacia el gremialismo fue impugnado con "oportunisto" por el SNTAS, la STPS y algunos más, José Landeros del SNTAS por ejemplo, declaró el 3 de marzo de 1981 que: la pretensión de los mecánicos es formar una casta privi

legiada similar a la de los pilotos⁽³⁾, o bien la STPS alegó el 9 de abril del mismo año: "Considerar que cada actividad es diferente dentro de la industria como un gremio especial, con sus especialidades, con sus peculiaridades, llevaría al extremo de aceptar no solo la proliferación de pequeños agrupamientos sino de propiciar el desprendimiento de muchos pequeños grupos de trabajadores que desempeñan actividades diversas, debilitando la estructura sindical"⁽⁴⁾. Lo que no tomaba en cuenta la Secretaría del Trabajo, como bien observa M. Angel Grandos Chapa, era la existencia de ASSA y ASPA que contradecían lo alegado dado que éstas son organizaciones gremiales y además reconocidas por el Estado en un momento dado.

Es cierto que históricamente el sindicalismo camina hacia la formación de sindicatos de industria en vez de fortalecer el gremialismo⁽⁵⁾ puesto que es inmejorable alternativa para superar las condiciones y llegar a los objetivos de los trabajadores como clase, Gerardo Pelaez, entre otros, está de acuerdo con lo anterior cuando dice: "es evidente que los trabajadores deben superar los sindicatos gremiales y de empresa para elevar su intervención clasista, pues mientras la burguesía está agrupada profesionalmente por rama en asociaciones y cámaras, los asalariados hallan divididas y fraccionadas sus fuerzas"⁽⁶⁾.

Los mecánicos pugnaban por sus derechos y evitar un rezago dentro del sindicato al que pertenecían, propugnaron por los beneficios derivados de una función democratizadora, sin embargo no lucharon al interior del SNTAS para que se diera un cambio en tal sentido, dadas las condiciones difíciles. Si bien el SNTAS se ubica dentro de una corriente sindical independiente y que se diga democrática, habría que considerar

que, también en el movimiento independiente suele haber divorcio entre el pronunciamiento democrático y la práctica consecuente del mismo, o entre el respeto que se exige y que se otorga.

En las circunstancias anteriores se encontraba el SINTAS, afiliado a la UOI tendencia sindicalista donde se daban los mismos vicios de verticalismo y concentración de poder en la cúpula características del cetemista y de otras instituciones oficialistas (7).

También se muestra de la anterior corriente sindical aludida, la incongruencia de sus principios ideológicos con su práctica sindical por cuanto a que ésta enfatizaba: "3.- GARANTIZAR EL DERECHO DE TODO OBRERO PARA ADHERIRSE O SEPARARSE DE CUALQUIER ORGANIZACION SINDICAL de acuerdo con sus intenciones." (8), o bien la "5.- Anulación de las medidas represivas en contra de los trabajadores y en particular de la cláusula de exclusión..." (9), y los mecánicos del SUNMA en ningún momento se vieron favorecidos por esas ideas, no se les garantizaba, antes bien se les impugnó su intención de formar su propia organización sindical y además que desde un principio del conflicto se les aplicó la cláusula de exclusión. Situaciones anteriores que no convergen en una corriente sindical que verdaderamente lleve a la toma del poder por los obreros. Ya anotábamos también que el movimiento de los mecánicos no tenía una precisión ideológica clasista y esto les llevaría a rayar dentro de un sindicalismo oficial, a decir de Arocha Gfo, éstos "terminaron afiliados y ayudados por el sindicalismo oficial" (10).

V.- NOTAS BIBLIOGRAFICAS.

CAPITULO I

I.1.-

- 1.- Leonardo Valdez, "La nacionalización de la banca, el -- control de cambios y la política económica de JLP" en -- Iztapalapa, México, D. F., año 4, no. 8, enero-junio -- 1983, p. 59.
- 2.- Raúl Conde, et al., "Balance de aspectos centrales de -- la política económica del actual sexenio" en Iztapalapa, México, D. F., año 4, no. 8, enero-junio 1983, p. 10.
- 3.- José Luis Reyna, "El movimiento obrero en una situación de crisis: 1976-1978" en Foro Internacional, México, -- D. F., vol. 19, nos. 73-76, 1978-1979, p. 392-393.
- 4.- Leonardo Valdez, "La nacionalización de la banca, el -- control..." ob cit., p. 61.
- 5.- Olga Pellicer de Brody, "La crisis mexicana; hacia una nueva dependencia" en Cuadernos políticos, México, D.F., no. 14, 1977, p. 45.
- 6.- Terry Barker y Valdimiro, Brailovsky, "Recuentos de la quiebra" en Nexos, México, D. F., año VI, Vol. 6, no. -- 71, noviembre 1983, p. 19.
- 7.- Víctor M. Soria, "La nacionalización de la banca privada y la crisis en México" en Iztapalapa, México, D. F., año 4, no. 8, enero-junio 1983, p. 110.
- 8.- Olga Pellicer de Brody, ob cit., p. 45.
- 9.- Víctor M. Soria, ob cit., p. 101.
- 10.- Rolando Cordera y Carlos, Tello, México la disputa por la nación perspectivas y opciones de desarrollo, México, siglo XXI, 1983, p. 58.
- 11.- Terry Barker y Valdimiro, Brailovsky, ob cit., p. 14.
- 12.- Iván Molina Ochoa y Luis, Hernández Palacios, "La crisis fiscal del Estado Mexicano" en Iztapalapa, México, -- D. F., año 4, no. 8, enero-junio 1983, p. 134.
- 13.- Juan Hurtado, Del desarrollo compartido a la alianza para la producción sistema político mexicano (1976-1982), México, Universidad Iberoamericana; Departamento de sociología y ciencias políticas administrativas, febrero -- 1982, p. 4.

- 14.- Iván Molina Ochoa y Luis, Hernández Palacios, ob cit., p. 134.
- 15.- Víctor M. Soria, ob cit., p. 105.
- 16.- Iván Molina Ochoa y Luis, Hernández Palacios, ob cit., p. 134.
- 17.- Juan Hurtado, ob cit., p. 16.
- 18.- Iván Molina Ochoa y Luis, Hernández. ob cit., p. 135.
- 19.- Luis Pazos, Radiografía de un gobierno, éxitos y fracasos del sexenio, 1976-1982, México, Diana, 1982, p. 35.
- 20.- Magdalena Galindo, "Crisis y nacionalización de la banca" en Ixtapalapa, México, D. F., año 4, no. 8, enero-junio 1983, p. 45.
- 21.- Pablo González Casanova y Enrique Florescano, coord., -- México hoy, México, siglo XXI, 1979, p. 61.
- 22.- Juan Hurtado, ob cit., p. 15.
- 23.- Raúl Conde, et al., "Balance de aspectos centrales..." ob cit., p. 22.
- 24.- Miguel Ocaña Montaña, Crisis económica y crisis del Estado 1970-1976/1976-1982, trabajo monográfico, UNAM: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México, 1983, p. 50-51.
- 25.- Raúl Conde, et al., ob cit., p. 22.
- 26.- Luis Pazos, ob cit., p. 32.
- 27.- Rolando Cordera y Carlos, Tello, ob cit., p. 58.
- 28.- Alejandro Alvarez, "La coyuntura económica internacional y la clase obrera en México" en A Revista de ciencias y humanidades, México, D. F., UAM-A, Vol. 1, no. 1, septiembre-diciembre 1980, p. 75.
- 29.- Miguel Ocaña Montaña, ob cit., p. 45.
- 30.- "Crisis y movimiento obrero" en Resistencia obrera, México, D. F., no. 36, enero 1981, p. 1.
- 31.- Terry Barker y Valdimiro, Brailovsky, ob cit., p. 13.
- 32.- "Crisis y movimiento obrero", ob cit., p. 1.
- 33.- Rolando Cordera y Carlos, Tello, ob cit., p. 58.
- 34.- "Solo estabilizan la inflación y el estancamiento" en -- Punto crítico, México, D. F., no. 89, agosto 1978, p. 14

- 35.- Alejandro Alvarez, ob cit., p. 77.
- 36.- Raúl Conde, ob cit., p. 26.
- 37.- *Estos grupos son considerados por la revista Proceso y - están: El grupo Alfa; Bancomer; Industrial Dis.; Socie-- dad de Fomento Industrial S.A.; Aurrerá; Alfa, Visa y - Vitro; Industrial Saltillo; Bimbo; Celanese Mexicana; In-- dustrias San Cristóbal; Compañía Hulera Euzkadi; Valores Industriales (VISA); Celulosa de Chihuahua y Nacobre. Alfa, por ejemplo, en 1977 generó utilidades netas por - 1,259 millones de pesos; en 1978 las utilidades netas se elevaron a 2,223 millones de pesos; en 1979 a 2,706 y en 1980 cerraron el período de "consolidación" con 3,733 mi-- llones de pesos, utilidades netas. En 1981 cambió el pa-- norama bajando las ganancias en 818 millones de pesos -- netas hasta junio de ese año. (Proceso, México, D. F., - no. 261, 2 noviembre 1981, p. 13-17).
- 38.- Juan Antonio Eóniga y Salvador Corro, "Pérdida del sala-- rio: 26%; ganancias de 15 grupos: 68,000 millones de pes-- os" en Proceso, México, D.F., año 5, no. 261, 2 noviem-- bre 1981, p. 14.
- 39.- "Los trabajadores tienen la palabra" en Punto crítico, - México, D. F., año XI, no. 123, febrero-marzo 1982, p.29.
- 40.- "México ante una nueva recesión económica" en Punto crí-- tico, México, D. F., no. 119, junio-julio 1981, p. 4.
- 41.- Excélsior, México, D. F., 29 enero 1977.
- 42 Samuel León y María Xilihuantzin L., Conflicto política y burocracia sindical en México de los setenta, Mecano-- grafiado, México, (s.f.), p. 9
- 43.- "La política oficial" en Punto crítico, México, D. F., - no. 94, enero 1979, p. 10.
- 44.- "Topes salariales y precios" en Punto crítico, México, - D. F., no. 123, marzo 1982, p. 18-20.
- 45.- *Charro: Designación de líderes o cúpulas sindicales que tienen una práctica sindical antidemocrática, ligada a - la política del Estado y de dominación del sindicalismo independiente. Derivado de "charrismo" que a decir de Ge-- rardo Peláez, "constituye el aparato construido y per-- feccionado por la burocracia política para maniatar a -- los asalariados y favorecer el proceso de acumulación de capital" (Peláez Gerardo, Situación y perspectivas del movimiento sindical en México, México, Universidad Autó-- noma de Puebla, 1978, p. 31).

- 46.- "1981: Continúan los topes salariales y la liberación de los precios" en Punto crítico, México, D. F., no. 116, marzo 1981, p. 11.
- 47.- Javier Aguilar García, Planteamiento global y rasgos de los sindicatos nacionales, mecanografiado, IISUNAM, s.f., p. 8.
- 48.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras sindicales" en González Casanova, Pablo, et al., coord., El obrero mexicano, T. 3, México, Siglo XXI - Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, 1985, p. 12.
- 49.- "Mayor control charro: Reformar a la Ley Federal de Trabajo" en Punto crítico, México, D. F., no. 110, agosto 1980, p. 13-15.
- 50.- Ibidem.
- 51.- "El derecho de huelga: ¿Una ficción?" en Punto crítico, México, D. F., No. 117, abril 1981, p. 18.
- 52.- Juan Felipe Leal, ob. cit., p. 12
- 53.- Excelsior, México, D. F., 27 diciembre 1979.
- 54.- El Heraldo, México, D. F., 13 marzo 1977.
- 55.- Excelsior, México, D. F., 11 marzo 1980.
- * Carlos Pereyra, entre otros, observa como el Estado ha configurado un pacto social histórico con los trabajadores, destacando que "La alianza entre grupos gobernantes y trabajadores permitió la formación de un vigoroso Estado Nacional... En los últimos cuatro decenios sin embargo, los frutos de esa alianza tienden a desvanecerse hasta alcanzar una situación como la actual, caracterizada por la merma de la capacidad adquisitiva de los trabajadores y la multiplicación de utilidades, donde no puede menos que surgir inquietud sobre el sentido de la alianza entre Estado y Trabajadores" (Pereyra Carlos, "Estado y movimiento obrero" en Cuadernos Políticos, México, D. F., no. 28, abril-junio 1981, p. 35); de ahí que durante el sexenio López-portillista, dado el caso, insistieran desde funcionarios hasta líderes obreros "oficiales" en la unidad del movimiento obrero organizado.
- 56.- Problemas y perspectivas del movimiento obrero 1970-1980, México, Ed. Punto Crítico, 1980, p. 27.
- 57.- Ibidem., p. 10.
- 58.- Proceso, México, D. F., no. 55, noviembre 1977, p. 10.
- 59.- Proceso, México, D. F., no. 232, abril 1981, p. 10.

- 60.- Proceso, México, D. F., no. 260, diciembre 1981.
- 61.- "Ante el dinamismo obrero aumenta la represión oficial: FAT" en Proceso, México, D. F., no. 275, febrero 1982, p. 20-21.
- 62.- Guillermo Correa, "La multiplicación de huelgas indicadora del descenso de la calidad de vida del trabajador" en Proceso, México, D. F., no. 186, 26 mayo 1980, p. 20.
- 63.- Ibidem.
- 64.- "Los trabajadores tienen la palabra" en Punto crítico, México, D. F., no. 123, febrero-marzo 1982, p. 38.
- 65.- "El movimiento obrero; avances y estancamientos: en Estrategia, México, D. F., año V, vol. 5, no. 27, mayo-junio 1979, p. 62.
- 66.- Ibidem., p. 64.
- 67.- "Las luchas obreras" en Estrategia, México, D. F., año IV, vol. 4, no. 24, noviembre-diciembre 1978.
- 68.- Fernando Carmona, "La lucha de clases hoy" en Estrategia, México, D. F., año V, vol. 5, no. 28, julio-agosto 1979, p. 46.
- 69.- Guillermo Correa, "La multiplicación...", ob. cit., p. 21.
- 70.- Fernando Carmona, "La lucha de ..." ob. cit., p. 47.
- 71.- "1980: Aislamiento, desgaste y despidos obreros" en Punto crítico, México, D. F., año X, no. 115, febrero 1981 p. 22
- 72.- Ibidem., p. 21
- 73.- "1980: Auge en los conflictos" en Punto crítico, México, D. F., marzo 1980, p. 14.
- 74.- "Movimiento obrero: Cronología 1980" en Solidaridad, México, D. F., 4a. ep., no. 3, enero 1981, p. 54.
- 75.- "1980: Aislamiento, desgaste y despidos...", ob. cit., p. 21.
- 76.- Guillermo Correa, "La multiplicación...", ob. cit., p. 21.
- 77.- "General Motors: secuela represiva" en Punto crítico, México, D. F., año IX, no. 110, agosto 1980, p. 15.
- 78.- "Movimiento obrero" en Punto crítico, México, D. F., no. 126, julio 1982, p. 17-18.

- 79.- "La política salarial para 1982" en Estrategia, México, D. F., no. 44, marzo-abril 1982, p. 90.
- 80.- "Movimiento obrero" en Punto crítico, México, D. F., no. 126, julio 1982, p. 18.
- 81.- "Columna obrera" en Punto crítico, México, D. F., no. - 128, noviembre 1982, p. 17.
- 82.- "Movimiento obrero en Punto crítico, México, D. F., no. 126, julio 1982, p. 21.
- 83.- "La política salarial para...", ob. cit., p. 89
- 84.- "La herencia del sexenio" en Punto crítico, México, D.F. no. 129, diciembre 1982, p. 8.
- 85.- Ignacio Marván, El proyecto nacional de las organizaciones obreras, Mecanografiado, Archivo del Mtro. Javier -- Aguilar García, IISUNAM, México, s.f., p. 3
- 86.- Armando Rendón, "La estrategia económica del Congreso - del trabajo 1966-1978" en Iztapalapa, México, D. F., no. 5, julio-diciembre 1981, p. 20.
- 87.- José Luis Reyna, ob. cit., p. 400
- 88.- Ignacio Marván L., ob. cit., p. 12.
- 89.- Javier Aguilar García, Ensayo de periodización del movimiento obrero mexicano, Mecanografiado, Archivo del - - Mtro. Javier Aguilar García, IISUNAM, México, 1983, p.18
- 90.- "1980: Aislamiento, desgaste y despidos..." ob. cit. p.22.
- 91.- Manuel Camacho, El futuro inmediato, siglo XXI-IISUNAM, 1981, p. 105-106.
- 92.- Carlos Percyra, "Estado y movimiento obrero" en Cuadernos Políticos, México, D. F., no. 28, abril-junio, 1981, p. 40.
- 93.- *La reforma Política se había delineado desde el gobierno echeverrista, éste tuvo la preocupación de proporcionar canales de expresión a las fuerzas opositoras. López Portillo instrumenta ésta en 1977 poniéndose en práctica porque para las circunstancias sociales y políticas aún se expresa necesaria en la mantención de una estabilidad del sistema. Con la Reforma Política se institucionaliza el descontento popular; se permite la introducción de nuevos partidos y nuevas voces en los procesos legislativos. En esta nueva situación, sin embargo, el Partido - Oficial y las fuerzas del régimen continúan con el control mayoritario del sistema (Javier Aguilar García, En-

- sayo de periodización del movimiento obrero mexicano, -
Mecanografiado, IISUNAM, 1983, p. 16-17).
- 94.- Ignacio Marván L., ob cit., p. 12.
- 95.- Armando Rendón, ob cit., p. 33.
- 96.- "1980: Aislamiento, desgaste...", ob cit., p. 36.
- 97.- Ibidem., p. 39.
- 98.- "Democracia, límite de la burocracia" en Solidaridad, --
México, D. F., 4a. ep., no. 5, marzo 1981, p. 27.
- 99.- "Los trabajadores afirman su presencia nacional. Cronología del movimiento obrero durante 1981" en Solidaridad, -
México, D. F., 4a. ep. no. 14, enero 1982, p. 24.
- 100.- "Represión e intransigencia contra los trabajadores" en
Punto crítico, México, D. F., no. 129, diciembre 1982, -
p. 21.
- 101.- Ricardo Espinoza T., Organización y papel del Congreso
en la República Mexicana, Mecanografiado, Archivo del
Mtro. Javier Aguilar García, IISUNAM, México, D. F., p.
1.
- 102.- Juan Felipe Leal, ob cit. p. 54-55.
- 103.- Raúl Trejo Delarbre, "El movimiento obrero: Situación y
perspectivas" en González Casanova Pablo y Enrique Flo
rescano, coord. México hoy, México, Siglo XXI, 1979, p.
148.
- 104.- Raúl Trejo Delarbre, "Estructura y circunstancia en el
Congreso del Trabajo" en A Revista de Ciencias y Humanidades,
México, D. F., UAM-A, Vol. 1, no. 1, septiembre-
diciembre 1980, p. 85.
- 105.- "Los trabajadores afirman su presencia nacional..." ob
cit., p. 24-25.
- 106.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales" en
González Casanova Pablo, et al., coord., El obrero me-
xicano, T. 3, México, Siglo XXI-IISUNAM, 1985 p. 121-
122.
- 107.- Manuel Camacho, ob cit., p. 136.
- 108.- Juan Felipe Leal, ob cit., p. 52-53.
- 109.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos..." ob cit., p.
123-124.

- 110.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras...", ob cit., p. 55-56.
- * De acuerdo a Gerardo Peláez, el sindicalismo blanco es una corriente sindical donde se niegan las funciones sindicales más mínimas, proclama una abierta fraternidad obrero-empresarial tanto como un anticomunismo y -- "apoliticismo". Su ubicación dominante se sitúa en Monterrey, Nuevo León, zona industrial importante. (Peláez Gerardo, Situación actual y perspectivas del movimiento sindical en México, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1978, p. 38). No es sin embargo Monterrey exclusivo de esta corriente; como tampoco fenómeno de escaso interés, de menos en el sexenio que nos ocupa la CTM y otro órganos del sindicalismo oficial estuvieron públicamente interesados en la destrucción de este sindicalismo y captar a sus trabajadores afiliados.
- 111.- Ignacio Marván L., El proyecto nacional... ob cit., p. 16.
- 112.- Raúl Trejo Delarbre, Cronología de la insurgencia sindical en México 1971-1978, México, FCP y S: Centro de Estudios Políticos, 1979, p. 3.
- 113.- Javier Aguilar García, Ensayo de periodización... ob cit., p. 19.
- 114.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras..." ob cit., p. 62.
- 115.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales", ob cit., p. 191-192
- 116.- Raúl Trejo Delarbre, "El movimiento obrero: Situación y ...", ob cit., p. 145.
- 117.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras..." ob cit., p. 76.
- 118.- Armando Rendón, "La estructura económica del Congreso" ob cit., p. 20
- 119.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos..." ob cit., p. 191.
- 120.- "1980: Aislamiento, desgaste..." ob cit. p. 25.
- 121.- Ignacio Hernández G., "El primero de mayo, algunas observaciones" en Estrategia, México, D. F., año VII, -- vol. 4, no. 40, JULIO-agoosto 1981, p. 45-46.
- 122.- "1980: Aislamiento, desgaste y ..." ob cit., p. 39.
- 123.- "Los trabajadores afirman su presencia nacional..." ob cit., p. 26.

- 124.- Jorge Carrión, "La situación política" en Estrategia, - México, D. F., año VII, Vol. 4, no. 40, julio-agosto -- 1981, p. 37.
- 125.- "La crisis desata intensas movilizaciones" en Punto crítico, México, D. F., no. 129, diciembre 1982, p. 9.
- 126.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales", ob cit., p. 135-136.
- 127.- "Unidad Obrera Independiente" en Organización, México, D. F., no. 4, agosto 1981, p. 23.
- 128.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras sindicales" ob cit., no. 120.
- 129.- "Unidad Obrera Independiente" en Punto crítico, México, D. F., no. 120, agosto 1981, p. 14.
- 130.- Elke Koeppen, El movimiento sindical insurgente. Movilizaciones obreras por la democratización de la vida in terna de los sindicatos "oficiales" y las luchas por la independencia sindical en la década de los setentas, Me canografiado-fotocopias, Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, IFSUNAM, México, 1980, p. 29.
- 131.- Linda Hanono Askenazi, Unidad Obrera Independiente: Una organización de la clase obrera mexicana 1972-1979, Tesis para optar por el título de Licenciada en Antropología Social, Escuela Nacional de Antropología e Historia México, noviembre 1980, p. 34.
- 132.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras..." ob cit., p. 83.
- 133.- Linda Hanono Askenazi, ob cit., p. 34.
- 134.- Ibidem., p. 45.
- 135.- Juan Felipe Leal, "Las estructuras..." ob cit., p. 83.
- 136.- Linda Hanono Askenazi, ob cit., p. 57
- 137.- Ibidem., p. 93.
- 138.- Ibidem., p. 52.
- 139.- Salvador Corro, "La UOI, Modernización del charrismo: líderes oficiales e independientes" en Proceso, México, D. F., no. 180, 14 abril 1980, p. 20.
- 140.- Linda Hanono Askenazi, ob cit., p. 8.
- 141.- "Unidad Obrera Independiente" en Organización, ob cit., p. 28.

- 142.- Excélsior, México, D. F., 20 marzo 1981, p. 14 A.
- 143.- Claridad, México, D. F., no. 37, enero 1981.
- 144.- Claridad, México, D. F., no. 43, mayo 1981, p.
- 145.- Uno más Uno, México, D. F., 14 noviembre 1981, p. 2.
- 146.- "La crisis desata intensas movilizaciones" ob cit., p.9
- 147.- Linda Hanono Askenazi, ob cit., p. 22
- 148.- Unidad Obrera Independiente. Programa de acción, México, 1975, p. 19-20.
- 149.- Ibidem., p. 31.
- 150.- Ilan Bizberg, El sindicalismo de la industria siderúrgica 1976-1984: Autonomía y democracia, Mecanografiado, Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, IISUNAM, México, s.f., p. 10-11.
- 151.- Unidad Obrera Independiente. Programa de acción, ob cit., p. 8.
- 152.- Entrevista realizada por el colectivo de cine y televisión al coordinador nacional de Unidad Obrera Independiente: Juan Ortega Arenas, el 16 de junio de 1982, en la ciudad de México, D. F. Conductor Juan Felipe Leal, Fotocopiado, Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, IISUNAM, p. 16.
- 153.- Javier Aguilar García, La política sindical en México: Industria del automóvil, México, Era, 1982, p. 83.
- 154.- Salvador Corro, "La UOI, Modernización del charrismo.." ob cit., p. 20.
- 155.- "Unidad Obrera Independiente" en Punto crítico, México, D. F., no. 94, enero 1979, p. 13.
- 156.- Javier Aguilar García, La política sindical... ob cit., p. 87.
- 157.- "Unidad Obrera Independiente" en Punto crítico, México, D. F., no. 120, agosto 1981, p. 16.

CAPITULO II

- 1.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica en México. Bases para la implementación de una metodología del análisis y estudio de la aeronáutica en México, T. 2, p. 288.
- 2.- SCT, Sector Comunicaciones y Transportes 1976-1982, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1982, p. 92.
- 3.- Ibidem., p. 90.
- 4.- SCT. Informe de labores del 1o. de septiembre de 1980 al 31 de agosto de 1981, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1981, p. 83.
- 5.- SCT. Sector Comunicaciones y Transportes, ob cit., p.90.
- 6.- Sector Comunicaciones y Transportes. Lineamientos de política, metas y estrategia 1978-1982, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1978, p. 147.
- 7.- Raúl Olmedo, "Los riesgos del futuro" en Calderón José María, Economía y Política en el México Actual, México, Terra Nova 1980, p. 88.
- 8.- Ibidem., p. 95.
- 9.- José Agustín Ortiz Pinchetti, "La Rectoría del Estado" en Jornada, México, D. F., 24 de septiembre 1985, p.11.
- 10.- "Niveles de organización y estructura sindical" en Estrategia, México, D. F.
- 11.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica... ob cit., p. 175.
- 12.- Javier Aguilar García, Los sindicatos nacionales en el sector aereo mexicano. Origen y desarrollo del sindicato de aeronaves de México, IISUNAM. Mecanografiado, México, 1984, p. 95.
- 13.- Xavier Ramos Corona, "Desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país" en 5a. reunión nacional de administración aeroportuaria, Memoria, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 1977, p. 49-50.
- 14.- Ibidem., p. 50.
- 15.- Ibidem., p. 52.
- 16.- José Villela Gómez, Breve Historia de la aviación en México, México (Complejo Editorial Mexicano), 1975, p. 406.

- 17.- Aeropuertos. Revista de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México, D. F., no. 3, octubre 1974, p. 20.
- 18.- Ibidem., p. 21.
- 19.- Enrique M. Loaeza Tover, "Los fundamentos del Estado -- Mexicano en la administración pública en Sa. reunión nacional de Administración aeroportuaria, Memoria, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 1977, p. 3.
- 20.- Ibidem., p. 4.
- 21.- Jorge Luis Tostado, "Acercamiento" en La Pluma. Organo Oficial del sindicato de los sobrecargos de aviación, -- México, D. F., mayo 1978, p. 6.
- 22.- Senean. SCT. Informe de las actividades del órgano desconcentrado servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano 1978-1980, octubre 1980, p. 2.
- 23.- María Teresa, García Aguilar, Análisis del proceso de transformación de un grupo sindical, bajo el impacto del cambio de una empresa paraestatal (RANSA) a un órgano desconcentrado de la S.C.T. (SENEAM), Tesis, México, FCPYS UNAM, 1985.
- 24.- Jorge Luis Tostado, ob cit., p. 6-9.
- 25.- José Villela Gómez, ob cit., p. 302.
- 26.- Jorge Luis Tostado, ob cit., p. 6-9.
- 27.- Ibidem.
- 28.- María Teresa García Aguilar, op. cit.
- 29.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica... ob cit., p. 221.
- 30.- Seneam. SCT, Informe de las actividades del órgano desconcentrado 1978-1980... ob cit., p. 21.
- 31.- Ibidem., p. 22.
- 32.- Ibidem., p. 19-20.
- 33.- SCT. Informe de labores del lo. de septiembre de 1980 al 31 de agosto de 1981, ob cit., p. 86.
- 34.- Jorge Luis Tostado, "Acercamiento" en La Pluma. Una publicación de los sobrecargos de aviación de México, México, D. F., junio 1978, p. 4.
- 35.- Ibidem., p. 9.
- 36.- SCT. Sector Comunicaciones y Transportes 1976-1982, ob cit., p. 91.

- 37.- José Villela Gómez, ob cit., p. 331.
- 38.- Manuel Ruiz Romero, Caballero Águila. Historia de Aero-méxico, México, Aeronaves de México, S. A., 1984, p. 25.
- 39.- Aeroméxico. 50 aniversario, p. 6.
- 40.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 27.
- 41.- Javier Aguilar García, Los sindicatos nacionales en el sector aéreo... ob cit., p. 38.
- 42.- Aeroméxico. 50 aniversario. ob cit., p. 7.
- 43.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 42.
- 44.- Ibidem., p. 44.
- 45.- Aeroméxico. 50 aniversario, ob cit., p. 11.
- 46.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 55-56.
- 47.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica... ob cit., p. 270.
- 48.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 58.
- 49.- Aeroméxico. 50 aniversario, ob cit., p. 13.
- 50.- Aeronaves de México. Cinco años al servicio de la Patria, México, Aeronaves de México, S. A. (1959-1964) (s.p.).
- 51.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 63.
- 52.- Ibidem., p. 64.
- 53.- Aeronaves de México 1964-1970, p. 9.
- 54.- Ibidem., p. 13.
- 55.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 68.
- 56.- Aeroméxico. 50 aniversario, ob cit., p. 14.
- 57.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 75.
- 58.- José Villela Gómez, ob cit., p. 336.
- 59.- Aeronaves de México 1964-1970, ob cit., p. 11.
- 60.- Aeroméxico. 50 aniversario, ob cit., p. 16.
- 61.- Ibidem., p. 17.
- 62.- Aeronaves de México 1964-1970, ob cit., p. 13.

- 63.- Aeroméxico. 50 aniversario. ob cit., p. 17.
- 64.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 110.
- 65.- Aeronaves de México, S. A., Censo de los recursos humanos al 31 de diciembre de 1974, p. 15.
- 66.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 117.
- 67.- "Reporte de: Aeroméxico a sus clientes, amigos y a la opinión pública", en El Herald, México, D. F., 20 de abril 1977, p. 20 A.
- 68.- Manuel Ruiz Moreno, ob cit., p. 119.
- 69.- Reporte. Aeroméxico. México, D. F., septiembre 1977, p.1
- 70.- Ibidem., p. 2.
- 71.- Aeroméxico. Informe anual 1980, (S.P.I.).
- 72.- Reporte. Aeroméxico, México, D.F., octubre-noviembre 1980, p. 2.
- 73.- Aeroméxico, Informe anual 1980, ob cit., (s.p.).
- 74.- Aeroméxico. Informe al consejo de administración, enero-junio 1980, p. 8.
- 75.- Aeroméxico. Informe del Director General, 21 febrero 1983, p. 13.
- 76.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 24.
- 77.- Aeroméxico. Informe anual 1980, ob cit.
- 78.- Manuel Ruiz Romero, ob cit., p. 134.
- 79.- Aeroméxico. Informe anual 1980, ob cit., p. 11.
- 80.- Aeroméxico. Informe al Consejo de administración, ob cit. P. 37.
- 81.- Dirección General de Aeronáutica Civil, La aviación mexicana en cifras 1972-1983, octubre 1984.
- 82.- Aeroméxico. Boletín de Prensa, no. 15, 13 marzo 1981, p. 4.
- 83.- La aviación mexicana en cifras, ob cit.
- 84.- Aeroméxico. Informe del Director general 21 febrero 1983, ob cit., p. 13.
- 85.- Aeroméxico. Informe al H. Consejo de Administración, 19 octubre 1982, (s.p.).

- 86.- Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Boletín de --
Prensa, 4 noviembre 1982.
- 87.- Mexicana. Mexicana de Aviación, una nueva etapa en su --
historia, México 1984, p. 10.
- 88.- "60 años de Mexicana de Aviación" en Hélice. Órgano de -
difusión de ASPA de México, México, D. F., año XXIII, --
no. 238, septiembre 1981, p. 18.
- 89.- Mexicana. Mexicana de Aviación, una nueva etapa... , ob -
cit., p. 10-11.
- 90.- Mexicana. 65 aniversario, México, 12 julio 1986, (p. 4).
Véase también a Ochoa, Lilia, "65 aniversario de Mexicana
de Aviación" en Caminos del aire. Revista oficial de -
Mexicana, México, D. F., julio 1986, p. 50-60.
- 91.- Manuel Ruiz, "Medio siglo de transporte aéreo" en Aero-
puertos, México, D. F., no. 1, agosto 1974, p. 18.
- 92.- "60 años de Mexicana..." ob cit., p. 18.
- 93.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáu-
tica... ob cit., p. 277.
- 94.- "60 años de Mexicana..." ob cit., p. 18.
- 95.- Manuel Ruiz, "Medio siglo..." ob cit., p. 18.
- 96.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáu-
tica... ob cit., p. 277.
- 97.- Ruiz Manuel, "Medio siglo..." ob cit., p. 18.
- 98.- Ibidem.
- 99.- "60 años de Mexicana..." ob cit., p. 18-19.
- 100.- Mexicana. 65 aniversario, ob cit., p. 7.
- 101.- Manuel Ruiz, ob cit., p. 19.
- 102.- Mexicana. 65 aniversario, ob cit., p. 7.
- 103.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáu-
tica... ob cit., p. 278.
- 104.- Manuel Ruiz, ob cit., p. 19.
- 105.- Ibidem.
- 106.- José Villela Gómez, ob cit., p. 323.
- 107.- Manuel Ruiz, ob cit., p. 20.

- 108.- José Villela Gómez, ob cit., p. 322.
- 109.- Mexicana. 65 aniversario, ob cit., p. 7.
- 110.- La Compañía Mexicana de Aviación, S. A. durante los años 1965-1970, Memorias, México. Compañía Mexicana de Aviación, S. A., 1970, p. 14.
- 111.- "La nueva Mexicana de Aviación" en Hélice. Organó de difusión de ASPA de México, México, D. F., año X, no. 108, noviembre 1968, p. 12.
- 112.- Ibidem., p. 12.
- 113.- Ibidem., p. 13.
- 114.- Mexicana. 65 aniversario, ob cit., p. 8.
- 115.- Manuel Ruiz, ob cit., p. 21.
- 116.- Mexicana. Informe anual 1980, (México, D. F., abril 1981).
- 117.- La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica.. ob cit., p. 284.
- 118.- Mexicana. Informe anual 1980, ob cit.
- 119.- La administración pública y el desarrollo aeronáutico.. ob cit., p. 284.
- 120.- Mexicana. Informe anual 1980, ob cit.
- 121.- Sector Comunicaciones y Transportes. Lineamientos de Política.. ob cit., p. 68.
- 122.- Ovaciones, México, D. F., 31 octubre 1979, p. 1.
- 123.- Mexicana. Informe anual 1980, ob cit.
- 124.- Ibidem.
- 125.- Ibidem.
- 126.- Ibidem.
- 127.- Ibidem.
- 128.- Ibidem.
- 129.- Informe anual 1981. Mexicana de Aviación, (México, D.F. abril 1982).
- 130.- Ibidem.
- 131.- Ibidem.

- 132.- Mexicana. Informe anual 1982, México, D. F., 25 abril - 1983, p.
- 133.- Aeroméxico. Informe del Director General. 21 febrero -- 1983, ob cit., p. 13.
- 134.- Mexicana. 65 aniversario, ob cit., p. 8.
- 135.- Mexicana, Informe anual 1982, ob cit., p. 3
- 136.- Javier Aguilar García, Planteamiento global y rasgos -- de los sindicatos nacionales, Mecanografiado, IISUNAM, México, 1984, p. 9.
- 137.- Ibidem, p. 5.
- 138.- Victor Manuel Sánchez Sánchez, "Organización y acción - en el sindicato mexicano de los electricistas, 1980", -- Iztapalapa, México, D. F., año 2, no. 5, julio-diciem- bre 1981, p. 43.
- 139.- Memorias a través de Hélice, México, ASPA de México, -- 1983, p. 320.
- 140.- Ibidem., p. 316.
- 141.- Tomás Martínez Sánchez, Efectos de la modernización en las condiciones de trabajo de la aviación en México, -- Mecanografiado, Archivo del Mtro. Javier Aguilar García: IISUNAM, p. 4.
- 142.- Vid. Javier Aguilar García. Planteamiento global y ras- gos de los sindicatos.
- 143.- Vanguardia aérea. Organo de comunicación interna de - - SNTIAM, México, D. F., año 2, no. 4, abril 1983, p. 4.
- 144.- Vid, Tesis de María Teresa García Aguilar, ob cit.
- 145.- "Sindicatos de la ESTSE. Sindicato Nacional de Trabajado res de Aeropuertos y Servicios Auxiliares" en Horizonte, Organo de comunicación mensual del Sindicato Nacional de Trabajadores del ISSSTE, México, D. F., no. 13, abril, - 1985, p. 3.
- 146.- Datos sobre la Constitución del Sindicato de A.S.A., Mecanografiado, (S.P.I.); hoja I.
- 147.- Ibidem.
- 148.- "Sindicatos de la ESTSE..." ob cit., p. 3.
- 149.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Reglamento de las - condiciones generales de trabajo 1979-1982, (México, D. F., 19 noviembre 1979), p. 11-13.

- 150.- Vid. en María Teresa García Aguilar, op. cit.
- 151.- José Luis Trejo, "Breve historia del S.N.T.A.S." en 22 de mayo. Organo Informativo del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., --
- 152.- Arturo Ramírez Monroy, La huelga del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS), en -- 1982, Ponencia en el seminario: Los Sindicatos nacionales en el movimiento obrero, IISUNAM, enero 1983, p.15.
- 153.- José Luis Trejo, ob cit., p. 31.
- 154.- Arturo Ramírez Monroy, ob cit., p. 15.
- 155.- "Entrevista a Eduardo Arrocha Gío, asesor jurídico del SNTTAM" realizado por César Vázquez, Mecanografiado, - Archivo Mtro. Javier Aguilar García, IISUNAM (s.a.), p. 34.
- 156.- José Luis Trejo, ob cit., p. 31.
- 157.- Arturo Ramírez Monroy, ob cit., p. 15.
- 158.- Entrevista a Eduardo Arrocha Gío, ob cit., p. 8.
- 159.- José Luis Trejo, ob cit., p. 31.
- 160.- Entrevista a Eduardo Arrocha Gío, ob cit., p. 24-25.
- 161.- Linda Hanono Azkenzi, Unidad Obrero Independiente: Una organización de la clase obrera mexicana 1972-1979, tesis, ENAH, México, noviembre 1980, p. 122-122.
- 162.- Ibidem, p. 123.
- 163.- Arturo Martínez Monroy, ob cit., p. 15.
- 164.- José Luis Trejo, ob cit., p. 33.
- 165.- Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares. Estatutos, (Estatutos de acuerdo con las reformas aprobadas el 20 de septiembre de 1977), p. 3-4.
- 166.- Vid, "cuadro de conflictos sindicales 1970-1980" en Molina H., María Mercedes y Balerezo Samaniego María, -- Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México (SNTTAM): Estudio y análisis 1946-1983, - México, febrero 1984, p. 99.
- 167.- Arturo Ramírez Monroy, ob cit., p. 15.

- 168.- Vid., "Secretarios Generales que ha tenido el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (S.N.T.A.S.)" en 22 de mayo. Organo informativo del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., no. 16, julio-agosto 1983, p. 33.
- 169.- Vid., "Cuadro de conflictos sindicales 1970-1980" en -- ob cit., p. 100.
- 170.- 22 de mayo. Organo mensual del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., no. 6, enero 1982, p. 21.
- 171.- 22 de mayo. Organo mensual del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., no. 3, agosto 1981, p. 3.
- 172.- Ibidem., p. 18.
- 173.- Ibidem., p. 5.
- 174.- Ibidem., p. 4.
- 175.- 22 de mayo... no. 6, enero 1982, ob cit., p. 14.
- 176.- Uno más Uno, México, D. F., 15 diciembre 1982.
- 177.- José Luis Trejo, ob cit., p. 32.
- 178.- "Los trabajadores de aviación" en Punto crítico, México, D. F., no. 111, p. 18.
- 179.- Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares. Estatutos, ob cit., p. 3-4.
- 180.- Ibidem., p.10
- 181.- "Entrevista a Eduardo Arrocha Gfo..." ob cit., p. 48.
- 182.- María Balarezo S., Antecedentes del SNTAM, Mecanografía do, Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, IISUNAM, - (s.f.), p. 12.
- 183.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano..." ob cit., p. 44, 49.
- 184.- María Balarezo S., ob cit., p. 4.
- 185.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo..." ob cit., p. 102-103.
- 186.- María Balarezo S., ob cit., p. 10.
- 187.- Ibidem., p. 12.

188.- Ibidem., p. 14.

189.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano..." ob cit., p. 170.

* Sobre la constitución de una organización con la idea de unificar el sindicalismo del sector aeronáutico y -- confluír en la defensa de los intereses de las distintas organizaciones existentes, se creó el 5 de junio de 1968 la Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación de México (FASTA de México). Participaron en su creación los sindicatos: SNTAS, SNTTAM, SERAM; y las asociaciones gremiales: ASPA y ASSA. Siendo su primer Secretario Luis Gallardo quien fungía como se cretario del SERAM. Su vida laboral real, constante y efectiva sería precaria.

190.- Ibidem., p. 151.

191.- Ibidem., p. 152.

192.- Ibidem., p. 172.

193.- Ibidem., p. 140-141.

194.- Ibidem., p. 175.

195.- Ibidem., p. 209.

196.- Ibidem., p. 192.

197.- Ibidem., p. 166.

198.- Ibidem., p. 177-178.

199.- Ibidem., p. 196.

200.- Vital, Organo de comunicación interna del Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México, México, D. F., año 1, no. 1, abril 1977, p. 9.

201.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano..." ob cit., p. 196-197.

202.- Ibidem., p. 142.

203.- Ibidem., p. 198.

204.- Ibidem., p. 199.

205.- "1980: Aislamiento, desgaste y despidos obreros" en Punto crítico, México, D. F., no. 115, febrero 1981, p. 42.

206.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano..." ob cit., p. 129.

- 207.- Ibidem., p. 156.
- 208.- "Entrevista a Eduardo Arrocha Gfo", ob cit., p. 47.
- 209.- Estatutos y Declaración de Principios del Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México. SNTTAM, 1982, p. 8-9.
- 210.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano..." ob cit., p. 37-38.
- 211.- Ibidem., p. 40-43.
- 212.- Ibidem., p. 100.
- 213.- Memorias a través de Hélice, México, ASPA de México, - 1983, p. 324-325.
- 214.- Javier Aguilar García, "Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano..." ob cit., p. 112.
- 215.- Memoria a través de Hélice, ob cit., p.
- 216.- Ibidem., p. 111.
- 217.- Ibidem., p. 22.
- 218.- Ibidem., p. 32.
- 219.- Ibidem., p. 283-285.
- 220.- Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología), T. I., México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de -- Investigaciones Económicas, 1981, p. 155.
- 221.- Hélice. Conciencia aeronáutica de México: México, D. F., año XIV, no. 150, enero-febrero 1973, p. 7.
- 222.- Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología), ob. cit., p. 277-280.
- 223.- Ibidem., p. 579.
- 224.- Ibidem., p. 589.
- 225.- El Heraldo, México, D. F., 18 septiembre 1978, p. 1 A.
- 226.- Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología), T.II, ob cit., p. 1027.
- 227.- Hélice. Organo de difusión de ASPA de México, México, - D. F., año XXII, no. 229, noviembre 1980, p. 4.
- 228.- Hélice. Organo de difusión de ASPA de México, año XII, - no. 230, diciembre 1980, p. 2.

- 229.- El Sol de México, México, D. F., 22 septiembre 1981, p. 3 A.
- 230.- Uno más uno, México, D.F., 3 marzo 1981, p. 2 A.
- 231.- Excélsior, México, D. F., 23 septiembre 1982, p. 4 A.
- 232.- El Día, México, D. F., 25 septiembre 1982, p. 2 A.
- 233.- Memorias a través de Hélice, ob cit., p. 315.
- 234.- Ibidem., p. 327.
- 235.- Ibidem., p. 319.
- 236.- "Entrevista a Eduardo Arocha Gío", ob cit., p. 48.
- 237.- Memoria a través de Hélice, ob cit., p. 317.
- 238.- Hélice. Organó de difusión de ASPA de México, México, - D. F., año XII, no. 129, noviembre-diciembre 1970, p. 6
- 239.- La Pluma ASSA, 25 aniversario, México, mayo 1985, p. 7.
- 240.- La Pluma. Organó oficial del sindicato de los sobrecargos de aviación, México, D. F., agosto 1977, p. 24.
- 241.- La Pluma. ASSA, 25 aniversario, ob cit., p. 10.
- 242.- Ibidem.
- 243.- Javier Aguilar García, Los sindicatos nacionales en el sector aéro mexicano... ob cit., p. 104.
- 244.- La Pluma. ASSA 25 aniversario... ob cit., p. 5.
- 245.- Javier Aguilar García, Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano... ob cit., p. 104.
- 246.- La Pluma. ASSA 25 aniversario, ob cit., p. 19-20.
- 247.- Ibidem., p. 24.
- 248.- Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología)... ob cit., p. 153.
- 249.- La Pluma. ASSA de México, México, D. F., año XIII, no. 136, abril-mayo 1973, p. 8.
- 250.- Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología), ob cit., p. - 590-591.
- 251.- La Pluma. Organó Oficial del Sindicato de los Sobrecargos de aviación, México, D. F., agosto 1977, p. 1.
- 252.- La Pluma. Una Publicación de los sobrecargos de aviación de México, México, D. F., junio 1978, p. 22.

- 253.- Movimiento Obrero 1970-1980 (Cronología), ob cit., p. -
- 254.- Ibidem., p. 877, 879.
- 255.- Excélsior, México, D. F., 24 octubre 1980, p. 4 A.
- 256.- Excélsior, México, D. F., 28 octubre 1981, p. 1 B.
- 257.- La Pluma. Una publicación de los sobrecargos de aviación de México, México, D. F., junio 1978, p. 1.
- 258.- Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México. Estatutos, México, 1981, p. 1-2.
- 259.- Ibidem., p. 13.

CAPITULO III

- 1.- Vid supra, cap. I, p. 21.
- 2.- "Líneas aéreas: mecánicos contra el SNTAS" en Solidaridad, México, D. F., 4a. ep., no. 14, enero 1982, p. 35.
- 3.- "Líneas aéreas: en Solidaridad, México, D. F., 4a. ep., - no. 3, enero 1981, p. 54.
- 4.- El Universal, México, D. F., 20 octubre 1980.
- 5.- Entrevista a Lucio Barrón. Secretario General del Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México, Realizada por César Vázquez, p. 18.
- 6.- El Universal, México, D. F., 22 febrero 1981, p. 16 A.
- 7.- Uno más uno, México, D. F., 8 abril 1981, p. 2 A.
- 8.- "El registro sindical, cosa de dignidad, no de dinero" en Proceso, México, D. F., no. 232, 13 abril 1981, p. 22.
- 9.- Ibidem.
- 10.- Camilo Pérez Manrique, "Razones y sin razones de los mecánicos de aviación", en Solidaridad, México, D. F., 4 -- ep., no. 6, abril 1981, p. 24.
- 11.- "Los mecánicos se niegan a volar y la CMA arregla sus naves en E.U." en Proceso, D. F., no. 229, 23 marzo 1981, - p. 26.
- 12.- Camilo Pérez Manrique, ob cit., p. 25.
- 13.- Ibidem.
- 14.- "Mexicana de aviación; se acabó la huelga pero, no los -- problemas" en Punto crítico, México, D. F., año IX, no. 113, noviembre 1980, p. 21.
- 15.- Ibidem.
- 16.- Camilo Pérez Manrique, ob cit., p. 25.
- 17.- El Día, México, D. F., 21 octubre 1980, p. 2 A.
- 18.- Camilo Pérez Manrique, ob cit., p. 25.
- 19.- Ibidem, p. 26.
- 20.- Ibidem.
- 21.- "Líneas aéreas; mecánicos contra..." op cit., p. 35.
- 22.- El Universal, México, D. F., 22 febrero 1981, p. 16 A.

- 23.- "Los mecánicos se niegan a volar...", ob cit., p. 26.
- 24.- Uno más uno, México, D. F., 3 marzo 1981, p. 2 A.
- 25.- El día, México, D. F., 3 marzo 1981, p. 2 A.
- 26.- Excélsior, México, D. F., 4 marzo 1981, p. 4 A.
- 27.- Uno más uno, México, D. F., 5 marzo 1981, p. 3 A.
- 28.- Excélsior, México, D. F., 8 marzo 1981, p. 4 A.
- 29.- El Nacional, México, D. F., 10 marzo 1981, p. 7 A.
- 30.- Uno más uno, México, D. F., 15 marzo 1981, p. 7 A.
- 31.- El Universal, México, D. F., 18 marzo 1981, p. 21 A.
- 32.- El día, México, D. F., 18 marzo 1981, p. 2 A.
- 33.- El Sol, México, D. F., 20 marzo 1981, p. 13 A.
- 34.- El día, México, D. F., 20 marzo 1981, p. 2 A.
- 35.- Excélsior, México, D. F., 24 marzo 1981, p. 14 A.
- 36.- Excélsior, México, D. F., 27 marzo 1981, p. 4 A.
- 37.- "Se extiende el paro" en Proceso, México, D. F., no. - - 231, 6 abril 1981, p. 30.
- 38.- Excélsior, México, D. F., 4 abril 1981, p. 5 A.
- 39.- Uno más uno, México, D. F., 6 abril 1981, p. 2 A.
- 40.- Uno más uno, México, D. F., 8 abril 1981, p. 3 A.
- 41.- El Sol, México, D. F., 7 abril 1981, p. 1 A.
- 42.- "El registro sindical, cosa de dignidad..." ob cit., p. 22.
- 43.- "Molesta a Ojeda Paullada la disidencia de los mecánicos" en Proceso, D. F., no. 233, 20 abril 1981, p. 27.
- 44.- Excélsior, México, D. F., 11 abril 1981, p. 1 A.
- 45.- Uno más uno, México, D. F., 12 abril 1981, p. 3 A.
- 46.- El Heraldó, México, D. F., 14 abril 1981, p. 6 A.
- 47.- El Sol, México, D. F., 14 abril 1981, p. 1 A.
- 48.- "Molesta a Ojeda Paullada la disidencia..." ob cit., p. 27.
- 49.- El Sol, México, D. F., 17 abril 1981, p. 3 A.

- 50.- Excélsior, México, D. F., 17 abril 1981, p. 5 A.
- 51.- Novedades, México, D. F., 21 abril 1981, p. 19 A.
- 52.- Excélsior, México, D. F., 25 abril 1981, p. 1 A.
- 53.- El día, México, D. F., 26 abril 1981, p. 2 A.
- 54.- Uno más uno, México, D. F., 28 abril 1981, p. 4 A.
- 55.- Uno más uno, México, D. F., 28 abril 1981, p. 4 A.
- 56.- Uno más uno, México, D. F., 29 abril 1981, p. 7 A.
- 57.- Uno más uno, México, D. F., 2 mayo 1981, p. 7 A.
- 58.- El día, México, D. F., 6 mayo 1981, p. 2 A.
- 59.- Excélsior, México, D. F., 6 mayo 1981, p. 4 A.
- 60.- Excélsior, México, D. F., 7 mayo 1981, p. 35 A.
- 61.- El Universal, México, D. F., 7 mayo 1981, p. 16 A.
- 62.- El día, México, D. F., 8 mayo 1981, p. 2 A.
- 63.- Uno más uno, México, D. F., 9 mayo 1981, p. 5 A.
- 64.- Excélsior, México, D. F., 10 mayo 1981, p. 5 A.
- 65.- Uno más uno, México, D. F., 11 de mayo 1981, p. 3 A.
- 66.- Uno más uno, México, D. F., 10 mayo 1981, p. 3 A.
- 67.- El Nacional, México, D. F., 15 mayo 1981, p. 9 A.
- 68.- "Mecánicos disidentes vuelven a CMA, el SUNMA interpone - amparo" en Proceso, México, D. F., año 5, no. 237, 18 mayo 1981, p. 23.
- 69.- El Universal, México, D. F., 19 mayo 1981, p. 19 A.
- 70.- Uno más uno, México, D. F., 23 mayo 1981, p. 3 A.
- 71.- El día, México, D. F., 24 mayo 1981, p. 2 A.
- 72.- Novedades, México, D. F., 25 mayo 1981, p. 15 A.
- 73.- Uno más uno, México, D. F., 28 mayo 1981, p. 13 A.
- 74.- El Sol, México, D. F., 5 junio 1981, p. 2 A.
- 75.- Uno más uno, México, D. F., 6 junio 1981, p. 13 A.
- 76.- El día, México, D. F., 6 junio 1981, p. 2 A.

- 77.- El día, México, D. F., 12 junio 1981, p. 2 A.
- 78.- El Sol, México, D. F., 23 junio 1981, p. 3 A.
- 79.- El Sol, México, D. F., 11 agosto 1981, p. 16 A.
- 80.- Excélsior, México, D. F., 22 septiembre 1981, p. 28 A.

IV. CONCLUSIONES

- 1.- Miguel Angel Granados Chapa, "Golpes bajos al Sindicalismo" en Uno más uno, México, D. F., 23 abril 1981, p. 3 A.
- 2.- Camilo Pérez Manrique, "Razones y sin razones de los mecánicos de aviación" en Solidaridad, México, D. F., 4a. ep., no. 6, abril 1982, p. 24.
- 3.- Uno más uno, México, D. F., 3 marzo 1981, p. 2 A.
- 4.- Miguel Angel Granados Chapa, "Plaza Pública. Huelga de mecánicos" en Uno más uno, México, D. F., 9 abril 1981, p. 4.
- 5.- Ibidem.
- 6.- Gerardo Peláez, Situación actual y perspectivas del movimiento sindical en México, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1978, p. 63.
- 7.- Carlos Pereyra, "Maniqueísmo sindical. El todo y las partes" en Uno más uno, México, D. F., 7 abril 1981, p. 3.
- 8.- Vid supra, cap. I, p. 44.
- 9.- Ibidem.
- 10.- Entrevista a Eduardo Arocha Cfo, asesor jurídico del SNTTAM, realizada por César Vázquez, p. 27.

VI. - BIBLIOGRAFIA.

- LIBROS -

- Aguilar, García, Javier, La política sindical en México. Industria del automóvil, México, Era, 1982, 196 p.
- Calderón, José María, et al., Economía y política en el México actual, México, Terra Nova, 1980, 197 p. (Crónica de nuestro tiempo).
- Camacho, Manuel, El futuro inmediato, México, IISUNAM - Siglo XV, 1981, 167 p. (La clase obrera en la historia de México: 15).
- Cordera, Rolando y Carlos Tello, México; la disputa por la nación, perspectivas y opciones de desarrollo, México, siglo XXI, 1983, 149 p.
- González Casanova, Pablo, et al., Coord., El obrero mexicano, T. 3, México, Siglo XXI-IISUNAM, 1985, 267 p.
- González Casanova, Pablo y Enrique, Florescano, Coord., - México-hoy, México, Siglo XXI, 1979, 419 p.
- Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología), T. 1 y 2, México, UNAM: Instituto de Investigaciones Económicas, [s.f.], 604 p.
- Pazos, Luis, Radiografía de un gobierno; éxitos y fracasos del sexenio 1976-1982, México, Diana, 1982, 160 p.
- Peláez, Gerardo, Situación y perspectivas del movimiento sindical en México, México, Universidad Autónoma de Puebla,
- Problemas y perspectivas del movimiento obrero, 1970-1980, México, Ed. Punto Crítico, 1980, 87 p.
- Ruiz Romero, Manuel, Caballero Aguila. Historia de Aeroméxico, México, Aeronaves de México, S. A., 1984, 227 p., - fots.
- Trejo Delarbre, Raúl, Cronología de la insurgencia sindical en México, 1971-1978, México, FUP y S: Centro de estudios políticos, 1979, 76 p.
- Villela Gómez, José, Breve historia de la aviación en México, México, [Complejo Editorial Mexicano], 1975, 483 p., - fots.

- DOCUMENTOS -

- Aguilar García, Javier, Ensayo de Periodización del movimiento obrero mexicano, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, México, 1983, 30 p.
- Aguilar García, Javier, Los sindicatos nacionales en el sector aéreo mexicano. Origen y desarrollo del Sindicato de Aeronaves de México, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, México, 1984, 306 p.
- Aguilar García, Javier, Planteamiento global y rasgos de los sindicatos nacionales, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 13 p.
- Balarezo S., María, Antecedentes del SNTIAM, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 16 p.
- Bizberg, Ilan, El sindicalismo en la industria Siderúrgica 1976-1984: Autonomía y democracia, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 31 p.
- Datos sobre la constitución del Sindicato de A.S.A. (Mecanografiado proporcionado por el SNTASA, oficinas generales), 2 hojas.
- Entrevista a Eduardo Arocha Gfo, Asesor jurídico del SNTTAM, Realizada por César Vázquez, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García.
- Entrevista a Lucio Barrón, Secretario general del Sindicato de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México, Realizada por César Vázquez, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García.
- Entrevista realizada por el colectivo de cine y televisión al coordinador nacional de Unidad Obrera Independiente: Juan Ortega Arenas, el 16 de junio de 1982, en la ciudad de México, D. F., Realizado por Juan Felipe Leal, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 17 p.
- Espinoza T., Ricardo, Organización y papel del Congreso del Trabajo en la política mexicana, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 19 p.
- Hurtado, Juan, Del desarrollo compartido a la alianza para la producción, sistema político mexicano (1976-1982), México, Universidad Iberoamericana: Departamento de sociología y Ciencias político administrativas, febrero 1982, 28 p.
- Kopen, Elke, El movimiento sindical insurgente: movilizaciones obreras para la democratización de la vida interna de los sindicatos "oficiales" y las luchas por la independencia sindical en la década de los setentas, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 1980, 19 p.

- La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica en México. Bases para la implementación de una metodología del análisis y estudio de la aeronáutica en México, T. 2, - (localizado en la Biblioteca, Daniel Cosío Villegas del Colegio de México), 150 p.
- León, Samuel y María Xilihuantzi L., Conflictos, política y burocracia sindical en México de los setenta, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 33 - p.
- Martínez Sánchez, Tomás, Efectos de la modernización en las condiciones de trabajo de la aviación en México, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, - 8 p.
- Marván L., Ignacio, El proyecto nacional de las organizaciones obreras, Mecanografiado, IISUNAM - Archivo del Mtro. -- Javier Aguilar García, 25 p.
- Molina H., María Mercedes y María, Balarezo Samaniego, Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México (S.N.T.T.A.M.), Estudio y Análisis 1946-1983, México, Febrero 1984, 158 p.
- Ocaña Montaña, Miguel, Crisis económica y Crisis del Estado 1970-1976/1976-1982, Trabajo académico monográfico, - - IISUNAM - Archivo del Mtro. Javier Aguilar García, 1983, - 161 p.
- Ramírez Monroy, Arturo, La huelga del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares (SNTAS), en 1982, Ponencia en el Seminario: Los sindicatos nacionales en el movimiento obrero. IISUNAM, enero 1983, 16 p.

- REVISTAS, FOLLETOS Y BOLETINES -

- A Revista de ciencias y humanidades, México, D. F., UAM-A, Vol. 1, no. 1, septiembre-diciembre 1980, 180 p.
- Aeroméxico, Boletín de prensa, no. 15, marzo 1981, 4 p.
- Aeroméxico, Informe anual 1980, 10 p.
- Aeroméxico, Informe al consejo de administración, enero-junio 1980, 51 p.
- Aeroméxico, Informe al H. Consejo de administración, 19 octubre 1982, 104 p.
- Aeroméxico, Informe del Director general, 21 febrero 1983, - 47 p.
- Aeronaves de México, Cinco años al servicio de la patria, - México, Aeronaves de México, S. A., [1959-1964, s.p.].

- Aeronaves de México 1964-1970, 81 p.
- Aeronaves de México, S. A., Censo de los recursos humanos - al 31 de diciembre de 1974, 31 p.
- Aeropuertos. Revista de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México, D. F., no. 1, agosto 1974.
- Aeropuertos. Revista de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México, D. F., no. 5, octubre 1974, 42 p.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Reglamento de las condiciones generales de trabajo. 1979-1982, [México, D. F., 19 noviembre 1979], 107 p.
- Asociación Sindical de sobrecargos de aviación de México. - Estatutos, México, 1981, 52 p.
- Boletín de información obrera, México, D. F., no. 2, 20 noviembre 1982, 104 p.
- Boletín de información obrera, México, D. F., no. 4, 10 diciembre 1982, 48 p.
- Caminos del aire. Revista oficial de Mexicana, México, D.F., julio 1986, 90 p.
- Cuadernos políticos, México, D. F., no. 14, 1977.
- Cuadernos políticos, México, D. F., no. 28, abril-junio - - 1981.
- Estatutos y declaración de principios del Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México. SNTTAM, 1982, 139 p.
- Estrategia, México, D. F., vol. 4, no. 24, noviembre-diciembre 1978.
- Estrategia, México, D. F., año V, vol. 5, no. 27, mayo-junio 1979.
- Estrategia, México, D. F., año V, vol. 5, no. 28, julio - agosto 1979.
- Estrategia, México, D. F., año VII, vol. 4, no. 40, julio-agosto 1981.
- Estrategia, México, D. F., no. 44, marzo-abril 1982.
- Foro internacional, México, D. F., Vol. 19, nos. 73-76, - - 1978-1979, 658 p.
- Hélice. Órgano de difusión de A.S.P.A. de México, México, - D. F., Año X, no. 108, noviembre 1968.

- Hélice. Organó de difusión de A.S.P.A. de México, México, - México, D. F., año XII, no. 129, noviembre-diciembre 1970, 23 p.
- Hélice. Conciencia aeronáutica de México, México, D. F., -- año XIV, enero-Febrero 1975, 34 p.
- Hélice. Organó de difusión de ASPA de México, México, D.F., año XXII, no. 229, noviembre 1980, 24 p.
- Hélice. Organó de difusión de ASPA de México, México, D.F., año XXIII, no. 238, septiembre 1981.
- Horizonte. Organó de comunicación mensual del Sindicato Nacional de Trabajadores del ISSSTE, México, D. F., no. 13, - abril 1985, 8 p.
- Informe anual 1981. Mexicana de aviación, [México, abril -- 1982, 30 p.]
- Iztapalapa, México, D. F., UAM-Iztapalapa, no. 5 julio-diciembre 1981, 319 p.
- Iztapalapa, México, D. F., año 4, no. 8, enero-junio 1983, - 257 p.
- La pluma. Organó oficial del Sindicato de los Sobrecargos - de Aviación, México, D. F., 1975-1983.
- La pluma. ASSA, 25 aniversario, México, mayo 1985, 42 p.
- La Compañía Mexicana de Aviación, S. A. durante los años -- 1965-1970, Memoria, México, Compañía Mexicana de Aviación, S. A., 1970, 54 p.
- Mexicana. 65 aniversario, México, 12 julio 1986, [12 p.]
- Mexicana. Informe anual 1980, [México, D. F., abril 1981, - 40 p.]
- Mexicana, Informe anual 1982, México, D. F., 25 abril 1983, 51 p.
- Mexicana. Mexicana de Aviación, una nueva etapa en su historia, México, 1984, 28 p., maps., fots.
- Memorias a través de Hélice, México, ASPA de México, 1985, - 328 p.
- Sexos, México, D. F., año II, no. 14, febrero 1979.
- Sexos, México, D. F., año VI, vol. 6, no. 71, noviembre -- 1983.
- Organización, México, D. F., no. 4, agosto 1981.
- Proceso, México, D. F., no. 55, noviembre 1977.

- Proceso, Dir. Julio Sherer García, Semanario, México, D.F., 1980-1982.
- Proceso, México, D. F., no. 275, febrero 1982.
- Punto crítico, México, D. F., no. 89, agosto 1978.
- Punto crítico, México, D. F., no. 94, enero 1979.
- Punto crítico, México, D. F., 1980-1982.
- Reporte. Aeroméxico, México, D. F., septiembre 1977, 4 p.
- Reporte. Aeroméxico, México, D. F., octubre-noviembre 1980, 8 p.
- Resistencia obrera, México, D. F., no. 36, enero 1981.
- 5a. Reunión nacional de administración aeroportuaria, memoria, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 1977, 212 p.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Informe de Labores. Del 1o. de septiembre de 1980 al 31 de agosto de 1981, México, 1981, 186 p.
- SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil, La aviación mexicana en cifras 1970-1982, México, 1983, 75 p.
- SCT. Sector Comunicaciones y Transportes 1976-1982, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1982, 243 [XXXII] p.
- Secretaría de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Información y Difusión, Boletín de prensa, 4 noviembre 1982.
- Sector Comunicaciones y Transportes. Lineamientos de política, metas y estrategia 1978-1982, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1978, 242 p.
- Seneam. SCT, Informe de las actividades del órgano desconcentrado servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano 1978-1980, octubre 1980, [59 p.]
- Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares. Estatutos, [de acuerdo con las reformas aprobadas el 20 de septiembre de 1977], 90 p.
- Solidaridad. Órgano del MSR, Director Francisco Martínez de la Vega, Revista mensual, México, D. F., 1981-1982.
- Unidad Obrera Independiente, Bases organizativas, aprobadas en la asamblea constitutiva del 1o. de abril de 1972, publicada en 1975, 50 p.

- Unidad Obrera Independiente. Programa de acción, México, -- 1975, 31 p.
- Unidad Obrera Independiente, II pleno nacional, México, febrero 1976, 72 p.
- Vanguardia aérea. Organó de comunicación interna del SNTTAM, México, D. F., año 2, no. 4, abril 1983, 56 p.
- 22 de mayo. Organó mensual del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., no. 3, agosto 1981.
- 22 de mayo. Organó mensual del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., no. 6, enero 1982, 21 p.
- 22 de mayo. Organó informativo del Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, México, D. F., no. -- 16, julio-agosto 1983, 40 p.
- Vital. Organó de comunicación interna del Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México, México, D. F., año 1, no. 1, abril 1977, 16 p.

- PERIODICOS -

- El Día, México, D. F., 1980-1981.
- El Día, México, D. F., 25 septiembre 1982.
- El Heraldó, México, D. F., 13 marzo 1977.
- El Heraldó, México, D. F., 20 abril 1977.
- El Heraldó, México, D. F., 18 septiembre 1978.
- El Heraldó, México, D. F., 1980-1981.
- El Nacional, México, D. F., 1981.
- El Sol, México, D. F., 1980-1981.
- El Universal, México, D. F., 1980-1981.
- Excélsior, México, D. F., 29 enero 1977.
- Excélsior, México, D. F., 27 diciembre 1979.
- Excélsior, México, D. F., 1980-1981.
- Excélsior, México, D. F., 23 septiembre 1982.
- La Jornada, México, D. F., 24 septiembre 1985.
- Novedades, México, D. F., 1981.

- Uno más uno, México, D. F., 1980-1981.
- Uno más uno, México, D. F., 31 octubre 1979.

- TESIS -

- García Aguilar, María Teresa, Análisis del proceso de Transformación de un grupo sindical, bajo el impacto del cambio de una empresa paraestatal (RAMSA) a un órgano desconcentrado de la S.C.T. (SENEAM), Tesis, México, FCPYS UNAM, 1985.
- Hanono Azkenazi, Linda, Unidad Obrera Independiente: Una -- organización de la clase obrera mexicana 1972-1979, Tesis, México, Escuela Nacional de Antropología e Historia, noviembre 1980, 172 p.
- Santarriaga Ramírez, Ana, Los transportes en la historia de México. Un proceso más hacia la dependencia, México, UNAM; FF y L, Tesis, 1984, 266 p.

VII.- ANEXOS.

VII.1.- RELACION DE SIGLAS Y SU SIGNIFICADO QUE APARECEN EN -
EL DESARROLLO.

AHMSA: Altos Hornos de México Sociedad Anónima.
 AM: Aeronaves de México.
 AMSA: Aeronaves de México Sociedad Anónima.
 ANAMERE: Asociación Nacional de Médicos Residentes.
 ASA: Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
 ASPA: Asociación Sindical de Pilotos Aviadores.
 ASSA: Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación.
 BUO: Bloque de Unidad Obrera.
 CGT: Confederación General de Trabajadores.
 CIOAC:
 CMA: Compañía Mexicana de Aviación.
 CNDEP: Comité Nacional de Defensa de la Economía Popular.
 CNPA: Coordinadora Nacional del Plan de Ayala.
 CNTE: Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educa-
 ción.
 CONAMUP: Coordinadora Nacional del Movimiento Urbano Popular.
 COSINA: Coordinadora Sindical Nacional.
 COR: Confederación Obrera Revolucionaria.
 CROC: Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos
 CROM: Confederación Regional Obrera Mexicana.
 CRT: Confederación Revolucionaria de Trabajadores.
 CT: Congreso del Trabajo.
 CTM: Confederación de Trabajadores de México.
 DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil.
 DINA: Diesel Nacional.

FASTA: Federación de Asociaciones y Sindicatos de Trabajadores de Aviación.

FAT: Frente Auténtico del Trabajo.

FETCLA: Federación Latinoamericana de Tripulantes de Cabina.

FMI: Fondo Monetario Internacional.

FNAP: Frente Nacional de Acción Popular.

FNDESCAC: Frente Nacional de Defensa del Salario Contra la Austeridad y la Carestía.

FNCR: Frente Nacional Contra la Represión.

FNRT-OI: Federación Nacional del Ramo Textil y Otras Industrias.

FSTSE: Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado.

FTDF: Federación de Trabajadores del Distrito Federal.

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

INSS: Instituto Mexicano del Seguro Social.

INFONAVIT: Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores.

IPN: Instituto Politécnico Nacional.

ITF: Federación Internacional del Trabajo.

LAMSA: Líneas Aéreas Mexicanas Sociedad Anónima.

MAP: Movimiento de Acción Popular.

MSR: Movimiento Sindical Revolucionario.

NACOA: Nacional de Combustibles de Aviación.

OIT: Organización Internacional del Trabajo.

PEMEX: Petróleos Mexicanos.

PIB: Producto Interno Bruto.

PMT: Partido Mexicano de los Trabajadores.

PSP:

PSUM: Partido Socialista Unificado de México.

PRI: Partido Revolucionario Institucional.

RAMSA: Radio Aeronáutica Mexicana Sociedad Anónima.

SCOP: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SENEAM: Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

SERAM: Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana.

SETTA: Servicio de Transportación Terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

SITMSRM: Sindicato Industrial de Trabajadores Minero Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana.

SITVW: Sindicato Industrial de Trabajadores de la Volkswagen.

SME: Sindicato Mexicano de Electricistas.

SNTAM: Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeronaves de México.

SNTAS: Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares.

SNTASA: Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

SNTE: Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación.

SNTIAS y C: Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos.

SNTSCT: Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SNTSSA: Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Salubridad y Asistencia.

SNTTAM: Sindicato Nacional de Técnicos y Trabajadores de Aeronaves de México.

STERM: Sindicato de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana.

STFRM: Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

STPRM: Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana.

SIPS: Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

STUNAM: Sindicato de Trabajadores de la Universidad Nacional Autónoma de México.

SUNMA: Sindicato Unificador Nacional de Mecánicos de Aviación.

SUNTU: Sindicato Unico Nacional de Trabajadores Universitarios.

SUTERM: Sindicato Unico de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana.

SUTIN: Sindicato Unico de Trabajadores de la Industria Nuclear.

UIC: Unidad de Izquierda Comunista.

VII.2. - RELACION DE HUELGAS ESTALLADAS EN EL PERIODO
1976-1982.

VII.2.1. - HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1976.

ACEROS ESMALTADOS (b)

ACEROS PLANOS DE MONTERREY (a)

AEROLINEA CANADIAN PACIFIC (b)

ALMACENES NACIONALES DE DEPOSITO EN TAMAULIPAS (b)

ASOCIACION DE MEDICOS RESIDENTES (ANAMERE) (b)

AUTOBUSES FLECHA ROJA EN TOLUCA Y CD. DE MEXICO (a)

AUTOBUSES UNIDOS (b)

AUTOTRANSPORTES EN CD. JUAREZ, CHIH. (a)

AUTOTRANSPORTE DEL VALLE Y OAXACA PACIFICO (b)

BONTEX, S.A. DE GUADALAJARA, JAL. (b)

CAMES PARMA INDUSTRIAL (b)

CELANESE MEXICANA DE OCOTLAN, JAL. (a)

CERVECERIA MOCTEZUMA (b)

CIA. EMBOTELLADORA STA. CLARA (b)

CIA. INDUSTRIAL GUADALAJARA (b)

CIA. MEDICINAL "LA CAMPANA" (a)

CIA. MINERA Y MERCANTIL EL PALIZAR (b)

COCA COLA DE NUEVO LEON (b)

CONFECCIONES Y MAQUILAS S.A. DE MONTERREY, NUEVO LEON (a)

COLEGIO DE BACHILLERES (b)

COLON NACIONAL, S.A. EN TOLUCA (b)

CONTINENTAL ELECTRICA, S. A. (b)

CONSTRUCTORA DE CARROS DE FERROCARRIL (SECCION 20 DEL - - -
SNTMMSRM) (b)

COMERCIAL FONDO DE CULTURA (b)

CORDEMEX (b)

DIESEL NACIONAL, S.A. (a,b)

ELECTRONICA DE MEXICALI, S.A. (MAQUILADORA) (b)
EMPLEADOS DE MUNICIPIO DE TUXPAN, VER. (b)
ESTRUCTURAS TUBULARES (b)
FABRICA DE CALZADO CANANEA EN MERIDA, YUC. (b)
FABRICA DE LOZA "LA FAVORITA" (b)
FABRICA DE PAPEL, TUXTEPEC, OAX. (b)
FIBRAS DURAS, S.A. (b)
FORD MOTOR COMPANY (a)
FORMULARIOS DE MEXICO, S.A. (b)
GAMESA, S.A. (b)
GAS MEX Y GAS ISLAS (b)
GENERAL ELECTRIC DE MEXICO (b)
GOODRICH EUZKADI (b)
GRUPO INDUSTRIAL INTERMERICANO (b)
GUIAS DE TURISTAS EN PUERTO VALLARTA, JAL. (b)
HARPER WYMAN (b)
HILADOS MORELOS (b)
HOSPITAL CIVIL DE TAMPICO, TAMP. (b)
HOTEL HACIENDA DE UXMAL (b)
IACSA DE CUERNAVACA (a)
IMMSA (SECCION 66 DEL SNTMMSRM) (b)
INDUSTRIA DE HIERRO EN QUERETARO (b)
INDUSTRIAS ELECTRICAS DE MEXICO (IEM) (a)
INDUSTRIA HULERA (b)
INDUSTRIA TEXTIL DEL RAMO DE FIBRAS DURAS (a,b)
TERAETILO DE MEXICO (b)
INFORMEX (b)
KIMBERLY CLARK DE MEXICO (b)
MAESTROS MUNICIPALES DE VERACRUZ (b)

MORTON, S.A. (b)
NATIONAL CASH REGISTER EN PUEBLA (b)
NISSAN DE CUERNAVACA (b)
OLIVETTI MEXICANA, S.A. (b)
PASTEURIZADORA "LA LAGUNA" DE TORREON, COAH. (b)
PRECISION MECANICA, S. A. (b)
PROPEMEX (b)
QUEBRADORA GALEANA EN ZACATECAS, MOR. (b)
QUIMEX (b)
REMOLQUES Y MAQUINARIAS, S.A. (b)
RESTAURANTE "EL AGUILA" EN CANCUN (b)
RON CASTILLO (b)
SIDERURGICA NACIONAL EN CD. SALIAGUN, HGO. (b)
TELEFONISTAS Y ELECTRICISTAS (Se destacan por sus paros) (b)
TEXTILES ATEMAJAC (b)
TEXTILES NABILES LEES DE CUERNAVACA (b)
TRAILERS DE MONTERREY (b)
TRAIMOBILS DE MEXICO, S.A. (a,b)
TRANSPORTACIONES AEROPUERTO (TASA): (por el SANTAS) (a,b)
TRANSPORTES URBANOS Y SUBURBANOS DE VER. (b)
TRANSPORTES MONTERREY-CADEREYTA (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA "BENITO JUAREZ" DE OAX. (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE CAMBUILA (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUERRERO (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MORELOS (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SINALOA (b)
UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA (SITUAM) (a,b)

UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS EN CHOLULA PUEBLA (a)
 UNIVERSIDAD DE SONORA (b)
 UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO (STUNAM) (a)
 UNIVERSIDAD VERACRUZANA (a)
 VOLKSWAGEN (b)
 WESTERN AIR LINES (por el SNTAS) (b)
 ZAPATA HERMANOS (a)

Las fuentes utilizadas son:

- (a) Trejo Delarbre, Raúl, Cronología de la insurgencia sindical en México. 1971-1978, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 1979. p. 40-45.
- (b) Movimiento obrero 1970-1980 (cronología), T. 2, México, - UNAM: Instituto de Investigaciones Económicas, 1981, p. - 304-455.

VII.2.2.- HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1977.

ACEROS NACIONALES, TLALNEPANTLA (SNTMMSRM) (a)
 ACEROS SONORA (a)
 ACROS (a)
 AEROMEXICO (Por el SNTAS y ASSA) (a)
 AHMSA EN MONCLOVA, COAH. (a)
 AIR FRANCE (a)
 ALMACENES DE OCCIDENTE (a)
 ALTOS HORNOS DE MEXICO, DIVISION STA. CLARA (SNTMMSRM) (a)
 ALUMINIOS, S.A. DE VERACRUZ, VER. (a)
 ASOCIACION NACIONAL DE MEDICOS (ANAMERE) (a)
 AUTOBUSES ESTRELLA DEL VALLE (c)
 AUTOBUSES URBANOS DE AGUASCALIENTES (c)

AUTOBUSES OAXACA PACIFICO (c)
 BERLINGTON (c)
 CANAL 13 (médicos) (a)
 CALAZADO CANANEA, MERIDA, YUC. (a)
 CELULOSA DE CHIHUAHUA (a)
 CELULOSA DE PAPEL, MICHOACAN (a)
 CEMENTOS MAYA, LEON GTO. (a)
 CIA. AEROMEXICO (por el SNTTAM) (a)
 CIA. DE TRANSPORTES URBANOS DE ACAPULCO, MIGUEL ALEMAN, A. C.
 (a)
 CIA. MEDICINAL "LA CAMPANA" (c)
 CIA. MEXICANA DE AVIACION (por el SNTAS). Se aplica requisa.
 (a)
 COMPLEJO PETROQUIMICO DE CACTUS, CHIAPAS (a)
 CORDEMEX DE YUCATAN (c)
 DENNYS, S.A. DE C.V. EN ACAPULCO, GRO. (a)
 DINA (b)
 DIESEL NACIONAL (a)
 EASTERN AIRLINES (por el SNTAS) (a)
 EDITORA JUAREZ Y EDITORA DE LA FRONTERA, S. A. (a)
 ELECTRO FORJADOS EN QUERETARO (a)
 ELETRON (a)
 EMPRESAS ISABEL, S.A. (a)
 ERICSON DE TLANEPANTLA (a)
 ESCUELA DE AGRICULTURA "HERMANOS ESCOBAR" EN CD. JUAREZ, - -
 CHIH. (a)
 ESTRUCTURAS TUBULARES (a)
 ESTRUCTURAS Y TECHOS, S.A. (a)
 EUZKADI (b)

FABRICA DE ENVASES METALICOS LITOGRAFICOS ISABEL, S.A. (a)
FIRESTONE (c)
FOSFORAL Y DERIVADOS (c)
FUNDIDORA DE MAZATLAN (a)
FUNDIDORA DE MONTERREY (Sección 67 del STMSRM) (a)
GASOLINA SAN MARCOS EN CD. VICTORIA, TAMPS. (a)
GENERAL MOTORS (a)
GENERAL POPO (c)
GOOD YEAR OXO (c)
GRUPO INDUSTRIAL INTERAMERICANO DE MORESLOS (a)
HOSPITAL ESPAÑOL (a)
HOSPITAL GENERAL DE ZACATECAS (a)
INDETEL (a)
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE CUERNAVACA (a)
INDUSTRIA HULERA (a)
INDUSTRIAS GRAFICAS JAC'S (a)
INFONAVIT (b)
INGENIO LIBERTAD EN MARTINEZ DE LA TORRE, VER. (a)
INSTITUTO MEXICANO DE REHABILITACION (a)
JUNTA ADMINISTRATIVA DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO DE SALTILLO (a)
KIMBERLY CLARK COMPANY DE ORIZABA, VER. (a)
KIMEX (c)
LABORATORIOS DE CINE MEXICO (a)
MARMOLES INDUSTRIALIZADOS (a)
MERCANTIL AUTOMOVILES DE CORDOVA, VER. (a)
MEXICO CONSTRUCTORES DEL SISTEMA HIDROELECTRICO DE CHICOASEN, CHIAPAS (SUTERM) (a)
MINA DE ARENA SANTA FE (a)
MOSAICOS STEVENS, S.A. (a)

NACIONAL MONTE DE PIEDAD (a)
NISSAN MEXICANA, S.A. (a)
NORTON DE PUEBLA (a)
ORGANIZACION DE MEDICOS ASPIRANTES A RESIDENCIAS DE ESPECIALI
DADES (OMAR) DE SSA (a)
OPERADORA DE TEATROS DE MONTERREY, N.L. (a)
PAN AMERICA AIR LINES (Por el SNTAS) (a)
PAPEL IBARRA, S. A. (a)
PLANTA QUIMICA CENTRAL DE MEXICO (a)
RECTEL (RECONSTRUCCIONES TELEFONICAS) (a)
SANDAK DE MEXICO (a)
SIDERURGICA LAZARO CARDENAS-LAS TRUCHAS (Sección 271 del - - -
SNTMMSRM) (a)
SATAUFFER DE MEXICO FN CELAYA, GTO. (a)
TABAMEX (a)
TECNICA APLICADA A LA LIMPIEZA, S.A. (a)
TELEFONOS DE MEXICO (c)
TEXTIL DESTREE (a)
TEXTILES CHAPULTEPEC (a)
TEXTILES JIUTEPEC (a)
TEXTILES MORELOS (c)
TRANSPORTADORES UNIDOS (TUSA) (a)
TUBACERO, S.A. DE MONTERREY (a)
UNIROYAL (a)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE COAHUILA (a)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUANAJUATO (a)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUERRERO (a)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MORELOS (a)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SINALOA (a)
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SONORA (a)

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE NAYARIT (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SINALOA (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SONORA (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA (a)
 UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO (a)
 UNIVERSIDAD VERACRUZANA (a)
 VARIG (Empresa aérea brasileña; por el SNTAS) (a)
 VOLKSWAGEN DE MEXICO (a)

Las fuentes para los datos de las huelgas estalladas este ---
 año son:

- (a) Movimiento obrero 1970-1980 (Cronología), T. 2, México, -
 UNAM: Instituto de Investigaciones Económicas, 1981, p.
 456-604.
- (b) Trejo Delarbre, Raúl, Cronología de la Insurgencia sindi-
cal en México 1971-1978, México, Facultad de Ciencias Po-
 líticas y Sociales, 1979, p. 55-68.
- (c) Correa, Guillermo, "La multiplicación de huelgas indicado-
ra del descenso de la calidad de vida del trabajador" en
Proceso, no. 187, 26 mayo 1980, p. 20-21.

VII.2.3.- HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1978.

ACERMEX (a)
 ACEROS PLANOS (a)
 ACEROS PLANOS DE FUNDIDORA MONTERREY (a)
 AERONAVES DE MEXICO (b)
 AIER FRANCE (a)
 ALCON ALUMINIO (a)
 AUTOBUSES HIPODROMO RASTRO (a)
 BRANIF INTERNATIONAL (a)
 BUMEX (ch)
 CEMENTO TOLTECA (c)

CERVECERIA MOCTEZUMA (a)
CERVECERIA MODELO (a)
CIA. MINERA AMOTLAN (a)
CIPSA (a)
CLIMAS PERFECTOS (a)
CLOVER (c)
COCA-COLA DE MEOQUI, CHIH. (a)
COCINA DEL AIRE MARRIOT (a)
CONSTRUCTORA NACIONAL DE CARROS DE FERROCARRIL (a)
COMPANIA MEXICANA DE AVIACION (a)
CRISA DE MONTERREY (a)
DINA (a)
D M NACIONAL (a)
EDITORA DE LEON EN GUANAJUATO (a)
ELECTRICISTAS (Tendencia Democrática) (b)
ENVASES DE HOJA DE LATA (a)
FABRICA DE PAPEL LORETO Y PEÑA POBRE (a)
FABRICA DE PAPEL MONTERREY (c)
FABRICA DE PAPEL TUXTEPEC DE OAXACA (a)
FORD (a)
FUNDICION RICE Y TALLERES RICE HERMANOS (a)
GENERAL ELECTRIC (b)
HARPER WAYMAN (a)
HOSPITAL GENERAL (b)
IACSA DE CUERNAVACA (a)
INDUSTRIAL DE SAN CRISTOBAL (c)
INDUSTRIA DEL METAL (a)
INDUSTRIA QUIMICA (a)
INDUSTRIA TEXTIL (a)

JUGOS DEL VALLE (q)
KELVINATOR (a)
KERAMOS (a)
KIMBERLY CLARK CORP. (a)
KIMEX (ch)
LIBERTY (a)
MACOPEL (a)
MADERAS INDUSTRIALES DE QUINTANA ROO (a)
MARMOLES INDUSTRIALIZADOS (a)
METALFORMAS (a)
METRO (Transporte Colectivo) (c)
MINA LA CARIDAD (a)
MINEROS DE SOMBRERETE, ZAC. (a)
MONTE DE PIEDAD (a)
NISSAN MEXICANA (b)
ORIGINAL FINOS, S.A. (a)
PAN AM (Fábrica de calzado) (a)
PAN AMERICAN (a)
PAN AM DE MEXICO (a)
PLASTICOS LAMINADOS Y CONFECCIONES YOSAVI (a)
PRODUCTOS DE MAIZ EN JALISCO (a)
QUIMICA HOLSCHT (a)
QUIMEX (a)
RADIO AERONAUTICA MEXICANA, S. A. (RAMSA) (a)
SANDAK (a)
SINTERMEX (a)
SOSA DE TEXCOCO (a)
TAN AIR LINES (a)
TELEFONOS DE MEXICO (a)

TRAIMOBILE (a)
 TRANSPORTE URBANO DE TOLUCA (c)
 TRANSPORTES MARITIMOS MEXICANOS (a)
 UAM (SITUAM) (b)
 UNAM (STUNAM) (b)
 UNIVEX (a)
 U N L (STUNL) (b)
 VITRO FIBRAS (a)
 VOLKSWAGEN (a)
 WESTERN AIR LINES (a)

Fuentes:

- (a) "El movimiento obrero mexicano en 1978. Balance y perspectivas" en Punto crítico, México, D. F., nos. 94 y 96, -- enero y marzo 1979.
- (b) "Las luchas obreras" en Estrategia, México, D. F., no. -- 24, noviembre-diciembre 1978, p. 67-68.
- (c) Correa, Guillermo, "La multiplicación...", ob. cit., p.21.
- (ch) "El movimiento obrero; avances y estancamientos" en Estrategia, México, D. F., no. 17, mayo-junio 1979, p. 63-69.

VII.2.4.- HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1979.

ACEIFERA LA PAZ (a)
 ACERMEX (c)
 AERO-PERU (c)
 AGA DE MEXICO (a)
 AGUA ELECTROPURA (a)
 AIR FRANCE (a)
 ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO (c)
 ALTOS HORNOS DE MEXICO Y NACAZARI (c)
 ASBESTOS DE MEXICO (a)

AUTOBUSES UNIDOS (a)
AUTOTRANSPORTES DEL NOROESTE EN MERIDA, YUC. (a)
AUTOTRANSPORTES DEL ORIENTE EN MERIDA, YUC. (a)
AUTOTRANSPORTE DEL SUROESTE EN MERIDA, YUC. (a)
...Y TERMINAL DE AUTOBUSES EN MERIDA, YUC. (a)
BUMEX (a)
BUROCRATAS DE NUEVO LEON Y COLIMA (c)
CARBONIFERA DE MEXICO (a)
CELANESE DE OCOTLAN (a)
CELULOSA DE CHIHUAHUA (a)
CEMENTO MAYA (a)
CERVECERIA MODELO (a)
CIA. MEXICANA DE AVIACION (a)
CIA. MINERA "LA PERLA" (c)
CIA. PAPELERA ESCOLAR (a)
C I Z A (a)
DIARIO A B C (c)
DIESEL NACIONAL (a)
DINA (b)
D M NACIONAL (a)
EL ANFORA (b)
FABRICA DE PAPEL SAN RAFAEL (a)
FEDERACION DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL GOBIERNO DEL ESTAD-
O Y MUNICIPIOS DE VERACRUZ (a)
FERTIMEX (c)
GENERAL ELECTRIC (a)
GENERAL MOTORS (c)
GOODRICH EUZKADI (a)
H I L S A (a)

HOOVER (b)
IACSA (b)
INDUSTRIA HULERA (a)
INDUSTRIAS MABE (a)
INDUSTRIA MINERA MEXICO (TAXCO, GRO.) (a)
IMPLEMENTOS PARA LA INDUSTRIA PETROLERA PEMEX (a)
KELLOG'S DE MEXICO (a)
KIMBERLY CLARK (a)
KIEMEX (b)
LABORATORIOS JULIAM (b)
LABORATORIOS ROUSSEL (a)
LINEA CIRCULO DE ORO EN PUEBLA (a)
LINEA ESTRELLA DE ORO EN PUEBLA (a)
LINEA FLECHA ROJA DEL SUR EN PUEBLA (a)
LINEA STA. MARIA MIXCALCO (a)
MAESTROS DE CHIAPAS, MONTAÑA DE GUERRERO, TABASCO Y SINALOA -
(a)
NOTHOLT (a)
NESTLE (a)
PANAM (a)
PLASTICOS ROMAY (a)
PROCTER Y GAMBLE (a)
PRODUCTOS DE MAIZ (a)
REFRACTARIOS HIDALGO, S. A. (a)
RENAULT DE MEXICO (c)
SANATORIO ESPAÑOL (a)
SANBORNS DE ACAPULCO (c)
SIDERURGICA LAZARO GARDENAS (a)
SINDICATO MINERO, SEC. 291 (a)

SOSA TEXCOCO (a)
 TELEFONOS DE MEXICO (a)
 TELEINDUSTRIAS ERICSON (a)
 TRAIMOBILE (a)
 TRIGO INDUSTRIALIZADO CONASUPO (a)
 UNION CARBIDE MEXICANA (a)
 UNIROYAL (TACUBA Y QUERETARO) (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL ESTADO DE MEXICO (SITUAEM) (a)
 UNIVERSIDAD DE NA'ARIT (a)
 UNIVERSIDAD DE PUEBLA (STAUAP Y SUTUAP) (a)
 WESTERN AIR LINES (a)

Las fuentes para los datos que se asientan son:

- (a) "La lucha obrera durante 1979". Cronología en Punto Crítico, México, D. F., no. 104, febrero 1980, p. 27, 26-27, 29-39, 32-33.
- (b) Carmona, Fernando, "La lucha de clases hoy" en Estrategia, México, D. F., año V, vol. 5, no. 28, julio-agosto 1979, p. 47-49.
- (c) Correa, Guillermo, "La multiplicación...", ob cit., p. 20-21.

VII.2.5.- HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1980.

ACEROS ECATEPEC (SNTNMSRM; SECCION 219) (c)
 A H M S A (PLANTA UNO) (c)
 AIR FRANCE (a)
 ALTOS HORNOS DE MEXICO (PLANTA MONCLOVA, COAH.) (a)
 ASOCIACION NACIONAL DE BEISBOLISTAS (ANABE) (c)
 AUTOBUSES UNIDOS DE PUEBLA (b)
 AUTOBUSES UNIDOS DE SALTILLO (b)
 AUTOTANQUES, S.A. (c)
 AVIANCA (c)

BODEGAS UNION (maquiladora) (c)
BRANIFF (c)
BRITISH AIRWAY (a,c)
BUMEX (BUJIAS MEXICANAS) (b)
CALERA LA TEHUANA (c)
CELULOSA DE CHIHUAHUA (a)
CHAPARRITAS (Embotelladora) (c)
CHOFERES DE CAMIONES DE SAN LUIS POTOSI (a)
CHOFERES DEL D.F. (c)
CHOFERES DEL SINDICATO "FERNANDO VEGA", MERIDA, YUC. (c)
CHOFERES DE XOCHIMILCO, D. F. (ch)
DELAWARE PUNCH (c)
DINA RENAULT (a)
DINA KOMATSU (c)
EASTERN AIRLINES (c)
EL ANFORA (Fábrica de loza) (c)
ESIME DEL IPN (c)
CEMENTOS TOLTECA (c)
CERVECERIA MOCTEZUMA, TLAQUEPAQUE, JAL. (c)
CERVECERIA MODELO (a)
CIA. CONSTRUCTORA (b)
CIA. PAPELERA SAN RAFAEL (ch)
CIA. REAL HOLANDESA (KLM) (b)
CIAS. MINERAS REAL DEL MONTE Y PACHUCA (a)
COCA COLA (a)
COCINA DEL AIRE (c)
COLEGIO DE MEXICO (c)
COLEGIO DE BACHILLERES (ch)
CONVECTOR DE MEXICO (Maquiladoras) (c)

COOPERATIVA CEMENTOS HIDALGO (c)
CYNAMID (Empresa farmacéutica) (ch)
FERTIMEX (a)
FORD MOTOR COMPANY (c)
GENERAL MOTORS (a)
HOSPITAL CIVIL DE CUAUTLA (a)
HOSPITAL DE JESUS (b)
HOSPITAL DE LA LUZ (a)
IEM-FRIEM (a)
INDUSTRIA ACEITERA (IASA) (ch)
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE CUERNAVACA (a)
INDUSTRIA HULERA (c)
INDUSTRIA TEXTIL DE LA RAMA DE ALGODON (c)
JAPAN AIRLINES (c)
JARRITOS (a)
KIMBERLY CLARK (ch)
LORETO Y PEÑA POBRE (c)
MAESTROS DEL ESTADO DE MORELOS (c)
MAESTROS DEL ESTADO DE OAXACA (c)
MAESTROS DEL INSTITUTO RUBENS (c)
MANZANITA SOL (a,c)
MAQUILADORAS DE TEHUACAN, PUE. (c)
MEXICANA AUTOMOTRIZ (c)
MEXICANA DE ENVASES (ch)
MECANICOS DE MEXICANA DE AVIACION (SUNMA) (c)
MECHAS DE MINA Y DUPONT, EN DURANGO (c)
MOORE BUSSINES (c)
MEXICANA AUTOMOTRIZ (c)
MEXICANA DE AUTOBUSES (MASA) (c)

MEXICANA DE ENVASES (a)
 NISSAN MEXICANA (c)
 ORANGE CRUSH DEL BAJIO (a,b)
 PRODUCTOS DE MONTE (EN IRAPUATO) (a)
 QUIMICA BORDEN (c)
 SABENA (ch)
 SANDAK (a)
 SERVICIO PANAMERICANO DE PROTECCION (a)
 SIDRAL MUNDET (c)
 TELEFONISTAS (a)
 TORNILLOS SPASSER (a)
 TUPPERWARE (a)
 TRIMOBILE (b)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA BENITO JUAREZ DE OAXACA (b)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUERRERO (c)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MORELOS (c)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA (c)
 UNIVERSIDAD DE BAJA CALIFORNIA (ch)
 UNIVERSIDAD DE CHAPINGO (c)
 UNIVERSIDAD DE CHIAPAS (a)
 UNIVERSIDAD DE DURANGO (a)
 UNIVERSIDAD DE ZACATECAS (a)
 VIASA (Aerolínea) (c)
 WIRZ Y MACHUCA, S.A. (c)

Las fuentes para los datos que se asientan son:

- (a) Correa, Guillermo, "La multiplicación...", ob cit., p.21.
 (b) "1980: Auge en los conflictos" en Punto Crítico, México, D. F., no. , marzo 1980, p. 13-14.

- (c) "Recuento de la lucha obrera en 1980" en Punto Crítico, -- México, D. F., no. 115, febrero 1981.
- (ch) "Movimiento obrero. Cronología 1980" en Solidaridad, México, D. F., 4a. ep., nos. 3 y 4, enero y febrero 1985, p. 25-38 y 29-30.

VII.2.6.- HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1981.

- ACERMEX (a)
- ACEROS PLANOS (a)
- ACEROS SOLAR (a)
- ACEROS STA. CLARA (a)
- ALUMEX Y VIDRIERA (a)
- CALZADO SANDAK, S. A. (c)
- CELULOSA DEL PACIFICO (a)
- CERVECERIA MOCTEZUMA (a)
- CIA. MINERA DEL COBRE EN CANANEA (a)
- COBRE DE MEXICO (c)
- COMPANIA MEXICANA DE AVIACION (Paro de mecánicos) (a)
- CRECENT EN ZACATECAS (d)
- CRUZ ROJA DE CUERNAVACA (a)
- EMPRESA TRIPLAY Y MADERA, S.A. JALISCO (ch)
- ESTUFAS Y REFRIGERADORES DE CELAYA (a)
- FABRICA DE IMPLEMENTOS PETROLEROS, S. A. (FIPSA) (d)
- FUNDIDORA DE HIERRO Y ACERO, S. A. (SUTFIASA) (b)
- FUNDIDORA DE MONTERREY (SECCION 67) (b)
- INDUSTRIA HULERA (a)
- INDUSTRIA PAPELERA NACIONAL (a)
- INDUSTRIA TEXTIL DEL RAMO DEL ALGODON (c)
- INDUSTRIAS ARCIENAGA, S. A. (b)
- KIMBERLY CLARK (c)
- LABORATORIOS MERCK, S.A. (a)

LABORATORIOS ROUSELL (a)
 LAS TRUCHAS (SECCION 271 DEL SNTMMSRM) (b)
 MAESTROS DE VERACRUZ (a)
 MANUFACTURAS DE PAPEL (a)
 MINEROS DE SANTA BARBARA Y SAN FCO. DEL ORO EN CHIH. (SECCIONES 11 y 20 DEL SNTMMSRM) (a)
 PRODUCTOS PESQUEROS DE GUERRERO (a)
 TREMEC DE QUERETARO (a)
 TEXLAMEX, S.A. (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SONORA (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE ZACATECAS (a)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA (a)
 VOLKSWAGEN (a)

Las fuentes para los datos asentados son:

- (a) "Los trabajadores afirman su presencia nacional: Crónica del movimiento obrero 1981" en Solidaridad, México, D.F., nos. 14 y 15, enero y febrero 1982, p. 27-40 y 39-44.
- (b) "Movimiento obrero" en Punto crítico, México, D. F., no. 116, marzo 1981, p. 18-19.
- (c) "Columna obrera" en Punto crítico, México, D. F., no. 117, abril 1981, p. 21-22.
- (d) "Columna obrera" en Punto crítico, México, D. F., no. 118, mayo 1981, p. 21.
- (e) "Columna obrera" en Punto crítico, México, D. F., no. 120, agosto 1981, p. 18.

VII.2.7.- HUELGAS ESTALLADAS EN EL AÑO DE 1982.

ACERMEX (b)
 ADMIRAL (a)
 ALTOS HORNOS DE MEXICO (a)

ARMUZ (b)
CANAL 13 (70 estaciones de T.V. y 700 de radio) (h)
CARABELA (b)
CARTONERA DE SAN LUIS (h)
CERAMICA MORELOS DE SONORA (h)
CERVECERIA CUAUHTEMOC (h)
CERVECERIA MOCTEZUMA (h)
CIBA GEIGY (b)
COCA COLA (h)
COLEGIO DE GACHILLERES (h)
CONSTRUCTORA DE DESARROLLO TECNICO (h)
ELECTRICISTAS (SECCION IV DEL SUTERM) (d)
EMPRESAS VIDRIERA Y ALUMEX (b)
FERVI (h)
FORD-DODGE-NOVA (f)
FRENOS HIDRAULICOS (h)
FUNDICION MECANICA DE ENSENADA (h)
FUNDIDORA DE HIERRO Y ACERO, S.A. (a)
FUNDIDORA DE MONTERREY (ch)
GENERAL ELECTRIC (c)
GENERAL FOODS (b)
GENERAL MOTORS DE SALTILLO (h)
INDUSTRIA TEXTIL DE ALGODON (d)
INSTRUMENTA (b)
KELVINATOR (f)
K S DE MORELOS (h)
LAS TRUCHAS (a)
LIBERTY (b)
MAESTROS DE HIDALGO (h)

MAESTROS DE MORELOS Y VALLE DE MEXICO (g)
 MEXICANA DE AVIACION (g)
 NABISCO FAMOSA (a)
 PAPELERA DE MONTERREY (h)
 PLANTA DE FERTIMEX EN PAJARITO, TAB. (h)
 REFRESCOS PASCUAL (e)
 SAMSONITE (a)
 SEDAS REALES (a)
 TELEFONISTAS (a)
 TELEFUNKEN (b)
 TEXTILES DE ORIZABA (a)
 TRAMIN DELTA Y T V EN EL D.F. (h)
 TRIGO INDUSTRIAL CONASUPO (h)
 TRIPLAY Y MADERA DE JALISCO (h)
 UNIVERSIDAD AUTONOMA DE CHAPINGO (d)
 UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO (STUNAM) (g)
 VOLKSWAGEN EN PUEBLA (d)

Las fuentes para los datos asentados son:

- (a) "La política salarial para 1982" en Estrategia, México, - D. F., no. 44, marzo-abril 1982, p. 88-89.
- (b) "Huelgas largas y despidos para someter a los obreros" en Punto crítico, México, D. F., no. 124, mayo 1982, p. 23.
- (c) "Movimiento obrero" en Punto crítico, México, D. F., no. 126, julio 1982, p. 17-18.
- (ch) Ibidem., p. 21,25.
- (d) "Columna obrera" en Punto Crítico, México, D. F., no. 126, julio 1982, p. 25-26.
- (e) "Columna obrera" en Punto Crítico, México, D. F., no. 127, octubre 1982, p. 26.
- (f) "Columna obrera" en Punto crítico, México, D. F., no. 128, noviembre 1982, p. 18.

- (g) "Movimiento obrero" en Punto crítico, México, D. F., no.-129, diciembre 1982, p. 10, 16.
- (h) "Cronología" en Boletín de información obrera, México, -- D. F., Nos. 2, 3 y 4; 20 de noviembre, 4 de diciembre y 10 de diciembre de 1982.

**VII. 3.- CUADROS DEL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS Y DE LA --
INDUSTRIA AERONAUTICA.**

CUADRO No. 1
 DATOS SOBRE EL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS DURANTE
 EL REGIMEN DE JOSE LOPEZ PORTILLO.

Rubros	Años	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Producto Interno Bruto (PIB)		2.1%	2.73%	7.1%	8.0%	7.4%	6.5%	2.0%
Exportación de petróleo (en relación a lo exportado - gral.)		16.0%	21.0%	31.0%	42.0%	61.6%		
Deuda Externa (en millones de dólares)		19,600.2	22,912.1	25,000		33,815	50,000	80,000
Inflación		27.2%	20.0%	17.5%	20.0%	29.8%	25.0%	100 %
Indice de Precios (promedio anual)		15.8%		30.0%			52.0%	
Salarios			10.0%	13.5%	16.8%	17.8%	30.9%	34.0%

Fuentes: Cuadro elaborado por el autor con datos explícitos
 en el trabajo.

CUADRO No. 2
EVOLUCION DEL PERSONAL EMPLEADO EN SENEAM

CLASIFICACION	Al 1o. de septiembre de 1979.	Al 31 de agosto de 1980.	Al 31 de agosto de 1981.
Servicio de Tránsito Aéreo	348	415	463
Comunicaciones Aero- náuticas	72	72	66
Meteorología	90	100	115
Técnicos en radio ayu- das y/o radar	285	329	377
Administrativos	364	438	485
T O T A L	1,159	1,354	1,506

Fuentes: Para los años 1979-1980, SCT, Informe de labores 1979-1980, p. 76; Para 1981, SCT, Informe de labores 1980-1981, p. 87.

CUADRO No. 3
 DATOS DEL DESARROLLO ECONOMICO DE LA EMPRESA AERONAVES DE MEXICO.
 1976 - 1982.

RUBROS	AÑOS	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Ingresos (en miles de pesos)		2,821,459	4,045,487	4,961,322	6,268,635	9,111,123	11,740,968	19,244,332
Egresos (en miles de pesos)		3,247,525	4,117,681	4,836,522	6,005,785	8,506,279	11,495,195	21,330,374
Utilidad o Pérdida (en miles de pesos)		- 395,396	- 385,495	- 152,906	105,128	493,805		
Total del equipo de vuelo		23	24	24	26	35	38	38
Pasajeros Transportados		3,625,819	3,609,112	4,007,413	4,607,183	5,168,968	5,539,000	5,497,000
Carga transportada (en kgs.)		24,924,056	25,723,596	29,354,525	30,397,574	31,790,643	33,839,000	30,081,000
Correo Transportado (en kgs.)		1,541,812	1,174,483	1,137,525	1,227,469	1,225,276	1,268,000	1,340,000
No. de empleados		6,613	6,670	6,503	6,770	8,343	10,532	10,301

Fuentes: Para los años 1976-1980 se empleó: Aeronéxico. Informe anual 1980, (México, S.f.), p. 22.

Para los años 1981-1982 se empleó: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil, La aviación mexicana en cifras 1970-1982, México, - 1983, 75. p.

CUADRO No. 4
 DATOS DEL DESARROLLO ECONOMICO DE LA EMPRESA
 MEXICANA DE AVIACION. 1976-1982.

RUBROS	AÑOS	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Ingresos (en miles de pesos)		2,665,081	4,266,625	5,447,639	7,175,590	11,042,243	14,667,063	22,708,891
Egresos (en miles de pesos)		2,445,231	3,782,322	4,880,147	6,569,369	9,654,997	13,310,016	24,184,747
Utilidad o Pérdida (en miles de pesos)		219,850	484,303	567,492	606,221	1,387,246	1,357,047	- 1,343,427
Total del equipo de vuelo		23	25	28	34	44	45	41
Pasajeros Transportados		3,547,779,352	4,124,661,665	5,111,828,918	6,108,418,743	7,458,804,607	7,821,091,614	7,043,338,192
Carga Transportada (en kgs.)		36,551,238	45,483,173	49,321,643	54,495,301	66,652,582	68,416,001	52,561,366
Correo Transportado (en kgs.)		742,604	962,519	1,093,281	1,102,868	1,479,101	1,609,385	1,529,554
No. de empleados		5,551	6,125	8,047	8,635	10,560	12,105	12,391
Saldo y Prestacio- nes (miles pesos)					2,346,600	3,187,200	4,358,600	7,291,100
Promedio anual de saldo a trabajador					206,000	252,000	288,876	484,832

Fuentes: Para los años 1976-1980 se empleó: Mexicana. Informe anual 1980, México, D.F., 30 abril 1981, 40 p.
 Para el año 1981 se empleó: Mexicana de Aviación. Informe anual 1981, México, D.F., 16 abril 1982, 50 p.
 Para el año 1982 se empleó: Mexicana. Informe anual 1982, México, D.F., 25 abril 1983, 51 p.