BRASIL - El sector aéreo y el desafío privatizador de Dilma

Bruno Lima Rocha y Rafael Cavalcanti

Martes 1ro de febrero de 2011, puesto en línea por Barómetro Internacional, Bruno Lima Rocha, Rafael Cavalcanti

Se anuncian vientos privatizadores en el gobierno de centro-izquierda que recién asume. Para ejecutar tal maniobra, Dilma Rousseff (Partido de los Trabajadores – PT) y su equipo económico tendrán que librar batallas –como en toda gestión que se inicia– para someter o derrotar fuerzas sociales con algún nivel de autonomía organizativa, a ejemplo de entidades sindicales y movimientos populares.

Una situación semejante aconteció con la famosa primera-ministra Margareth Thatcher en Inglaterra, cuando enfrentó una enorme huelga de mineros, iniciada en 1984 y con doce meses de duración; lo mismo que ocurrió en la huelga de los controladores aéreos contra la política aplicada para el sector por el gobierno de Ronald Reagan en 1981.

Sucedió tal cual en Brasil cuando el ex presidente Fernando Henrique Cardoso (Partido de la Social Democracia Brasileña – PSDB) enfrentó una gran huelga de petroleros en 1995, que ya habían "empatado" con los ex presidentes Fernando Collor e Itamar Franco, y consiguió –en función de las decisiones de la Justicia– acabar con un movimiento de ocupación de refinerías y hasta de plataformas de extracción.

Ahora, los avisos de "caos aéreo" y la presión para alcanzar el plan de metas de infraestructura y función operacional de la FIFA para la Copa del Mundo de fútbol, abren margen de consentimientos de las personas para que un proceso privatizador sea puesto en marcha. Nunca es demasiado recordar que la aviación brasileña ya era de las más rentables del mundo cuando los dos mayores desastres aéreos de la historia del país acontecieron en un corto intervalo de tiempo.

Recordando. En septiembre de 2006, el Boeing 737 de la compañía Gol Transportes Aéreos cayó en un área de la floresta amazónica después de chocar con un jet ejecutivo pilotado por dos norteamericanos, que viajaban con el transponder (especie de dispositivo de identificación de la aeronave en el espacio aéreo) desconectado. La aeronáutica también reconoció que erró el control de tráfico al autorizar el vuelo del jet en una altura similar al del avión de pasajeros. La caída resultó en la muerte de 154 personas.

Casi diez meses después, una aeronave de la TAM Líneas Aéreas (la principal compañía del país) –operando en el límite de la prudencia– traspasó la pista y los márgenes del Aeropuerto de Congonhas (ciudad de São Paulo) y chocó contra un depósito de cargas de la propia TAM, matando 187 pasajeros y tripulantes, además de otras doce personas en suelo. Entre las causas del accidente se identificó la falta de ranuras que permiten una mayor adherencia en el suelo, en la entonces nueva pista del aeropuerto y fallos en equipamiento del avión, como los frenos mecánicos y los spoilers.

A pesar del recuerdo, el consumo de pasajes aéreos siguió aumentando entre los brasileños. Existe, realmente, el encuentro de la demanda por viaje reprimido con la expansión del crédito individual (permitiendo el pago parcelado de pasajes), disminución de costos y un relativo abatimiento de los pasajes. Pero no termina aquí la fórmula de "éxito" que hace crecer en el país a un sector en crisis mundial.

La rentabilidad alcanzada pasa también por la super explotación de la mano de obra. Trabajadores del sector aéreo (aeroviários), aeronautas y personal especializado de aeropuerto (como los controladores aéreos) están trabajando visiblemente muy por encima de lo permitido y también de lo tolerable. Son

constantes las alteraciones de escala, las suspensiones de descansos y el aumento de la jornada de trabajo. No es por casualidad que han habido paralizaciones y huelgas parciales en aeropuertos-llave, estando –cómo es sabido– la mayor parte de los trabajadores en la aviación comercial en un nivel de estrés laboral muy elevado.

Derrotar dos sindicatos nacionales y bien estructurados como aeroviarios y aeronautas, que representan cerca de 85 mil trabajadores, no es poca cosa. Es una “necesaria” prueba de lealtad al proyecto desarrollista, yendo contra toda y cualquier tensión social. Esta “quiebra de columna” de categorías organizadas, fortalece ideológicamente la propuesta de expansión del sector a través de la privatización de terminales, líneas y nuevos aeropuertos. He ahí un desafío real –y contradictorio– para la presidenta del Brasil.

Observación: Para los lectores que puedan estar desinformados, estos dos analistas son totalmente solidarios con las reivindicaciones de los trabajadores en la aviación civil y obviamente contrarios a cualquier forma de privatización abierta o velada (tipo asociación Público-Privada) de aeropuertos, líneas o terminales.

---

blimarocha[AT]gmail.com
butigahn[AT]gmail.com
www.estrategiaeanalise.com.br