

# IBERIA: GUERRA DE CASTAS

JOAQUIN RABAGO

**L**OS llaman, irónicamente, los brahmanes. Son los pilotos con más antigüedad: los destinados a los mastodónticos DC-10 y, sobre todo, a los Boeing 747, también conocidos como Jumbos. Pueden ser caprichosos o soberbios como directores de orquesta. Su experiencia, adquirida en largas horas de vuelo —primero en el Ejército del Aire, de donde proceden en su mayoría (1), luego en las distintas flotas de Iberia—, suple las insuficiencias de tantos aeropuertos. A su vez, la compañía los mimas, sobre todo económicamente: sus ingresos, entre unas y otras cosas, pueden alcanzar y aun pasar de los cinco millones de pesetas anuales.

Junto a los brahmanes —y siguiendo ya por nuestra cuenta el símil acuñado por los propios trabajadores de la compañía— están los chatrías, que en el brahmanismo eran los príncipes y guerreros, y que en Iberia serían el resto de los pilotos: tanto los de flotas inferiores como los segundos o copilotos, y, en un escalón más abajo, porque ni siquiera las castas son en este caso homogéneas, los mecánicos de vuelo y los radios. Todos ellos, brahmanes y chatrías, forman lo que, algo más prosaicamente, la compañía llama su "personal técnico".

Luego, descendiendo aún más por el cuerpo de este imaginario Brahma, que hemos identificado con Iberia, encontramos a los vaisias, que eran en la religión hindú los comerciantes y campesinos, y que aquí son todos los que, a bordo de los aviones, trabajan cara al público: los que sirven los refrescos y explican con obligada y postiza sonrisa cómo se abrocha un chaleco-salvavidas o dónde se hallan las salidas de emergencia. Y ya, en el escalón último, están los sudras, los nacidos de los pies del dios, que son todo el personal de tierra, el más numeroso, en sus distintas clases y categorías.

## Como en el Ejército

Pues bien, en tres ocasiones, a lo largo de las dos últimas sema-

(1) Los pilotos de Iberia han hecho tradicionalmente su aprendizaje a costa del presupuesto de Defensa Nacional. Para evitar la continua sangría, el Ejército del Aire obliga ahora a los futuros pilotos a permanecer un mínimo de años en sus filas.

nas, la tercera de las castas, es decir, los auxiliares de vuelo, han estado en huelga. Esto es, han estado en huelga como han podido. Porque al igual que ocurrió cuando el reciente conflicto de RTVE, el Gobierno, aduciendo el carácter público del servicio, envió a buena parte del personal los famosos telegramas, conminándolos a presentarse en sus puestos. Sin embargo, con o sin nuevo Decreto conminatorio, los auxiliares volverán seguramente a la carga en los próximos días. Las espadas siguen en alto.

¿A qué se debe esta súbita actitud levantisca de un sector de trabajadores que, por sus características, a las que luego nos referiremos, no había causado hasta ahora a la empresa demasiados problemas?

Digamos que el detonante inmediato del conflicto fue la grave sanción impuesta a un compañero, según ellos contra toda justicia, por negarse a realizar un cambio de línea de última hora, que le había sido ordenado por el jefe de día, un comandante. El trabajador explicó en su defensa que no había sido avisado del cambio con las veinticuatro horas de antelación que establece el convenio. Pero la compañía hizo prevalecer, sobre este último, el sacrosanto principio de autoridad.

No es ésta, sin embargo, un caso aislado. Los auxiliares se han quejado en repetidas ocasiones —existen, al parecer, varias declaraciones juradas— de los malos tratos que reciben de ciertos pilotos. Relatan casos tan grotescos y vejatorios como el de cierto comandante que obligó a su tripula-

ción auxiliar a limpiar el avión después de un vuelo, mientras prohibía al personal de limpieza que subiera a bordo. O el de ese otro que dejó en tierra a un auxiliar —lo que puede equivaler en la práctica a una privación de empleo y sueldo— porque llevaba el pelo demasiado largo.

Excepcionales o generalizados —aquí las versiones varían—, tales casos parecen tener, sin embargo, algo que var con la formación militar de la mayoría de los pilotos y, en especial, de los más antiguos. "Piensan que pueden dar órdenes y exigir obediencia ciega como si estuviesen todavía en el Ejército", se quejan los auxiliares. Pero Iberia es una compañía civil. Con el inconveniente de que allí rige la ley procesal y penal de navegación aérea. "Que es de corte militar", explican los auxiliares. Y cuando un trabajador tiene que presentar una reclamación a Magistratura ha de solicitar previamente la inhibición de la Subsecretaría de Aviación Civil. Así, mientras los castigos se ejecutan inmediatamente, cualquier reclamación pueda tardar meses en ser satisfecha.

El memorial de quejas de los auxiliares es ciertamente largo y variado: sus jornadas de actividad pueden prolongarse hasta doce horas cuarenta y cinco minutos seguidas, que fácilmente se convierten en catorce horas quince minutos, ya que el comandante tiene derecho a exigir esa hora y media suplementaria a su tripulación; a quienes realizan vuelos transatlánticos pueden pasar hasta veinte días al mes fuera de casa, lo que les impide llevar una

vida familiar regular; a pesar de la frecuencia, entre el personal de vuelo en general, de ciertas dolencias —otitis, úlceras, afecciones de tipo cardíaco— ni la compañía ni la Aviación Civil han elaborado una tabla de enfermedades típicas, tal y como ellos vienen solicitando desde hace tiempo; la edad de jubilación está fijada en sesenta años, pero debería, según ellos, adelantarse aunque sólo fuera por la seguridad de los pasajeros.

Pero, sobre todo eso, los auxiliares se sienten discriminados por el personal técnico. Cuestión de castas. "Para los pilotos no somos más que camareros. La propia compañía no se preocupa de actualizar, mediante cursillos, nuestros conocimientos técnicos, como si una de nuestras funciones no fuese también velar por la seguridad del pasaje".

Hay algo que subyace en todas las críticas de estos auxiliares de vuelo: una especie de sentimiento de frustración. Para entenderlo, hay que tener en cuenta la heterogénea procedencia social de este sector, donde conviven hijos de ministros o de papá piloto con jóvenes de clase humilde que trabajaron algún tiempo en la hostelería o acaso en el extranjero, aprendiendo algún idioma y pidieron luego el ingreso en la compañía.

De ahí el bajo nivel de concienciación política de buena parte de los mismos. De ahí lo que, quizá un poco pedantemente, podríamos llamar su "falsa conciencia". Ellos quisieran integrarse en la casta de los pilotos. Pero las castas, a diferencia de las clases, son más bien estancias. Para las hijas de





capá, subsecretario o piloto, eso no constituye ningún problema. Los pilotos les tratan como lo que son por familia. Además, ellas hacen eso temporalmente, como "hobby", para ver mundo y poder ir de compras fácilmente a Londres o Nueva York, sin tener que pedir dinero en casa.

Pero hay otros —la mayoría— para quienes se trata de una auténtica profesión. Para muchos de ellos, que tienen que convivir durante horas seguidas y en países diversos con los pilotos, resultan especialmente humillantes las continuas discriminaciones que padecen: si una tripulación hace, por ejemplo, como pasajeros lo que se llama un "vuelo de situación" para hacerse cargo de un avión que los espera en otra ciudad, los auxiliares ocuparán asientos de clase turista, mientras que pilotos y mecánicos viajarán en primera. Si han de pasar varios días fuera, recibirán dietas muy inferiores a las de los pilotos, que, sin embargo, ganan ocho o diez veces más que ellos. "Hasta si intentamos ser pilotos nos ponen la zancadilla", comentan. Algunos auxiliares han conseguido su título de piloto comercial, pero no han logrado superar después los duros exámenes selectivos de Iberia. "Aquello es un coto cerrado —se quejan—. Un coto reservado tradicionalmente a los militares o hijos de otros pilotos. No pueden tolerar que uno que les ha llevado las coca-colas a la cabina, se sienta un día a su lado como segundo".

Por otra parte, la política de la compañía, en los últimos años, es la de contratar preferentemente a mujeres como auxiliares. Plantean menos problemas, aunque a veces salgan mucho más caras. Hay que tener en cuenta que las mujeres, a los treinta y cinco años, pueden ya pedir una jubilación especial, que les da derecho a seguir percibiendo parte del sueldo y beneficiándose de billetes gratuitos.

"Por eso —nos comentaba un miembro de UGT que es, junto a APAV (Asociación Profesional de Auxiliares de Vuelo) y, a cierta distancia, CNT, el sindicato de mayor implantación entre los 2.200 auxiliares de la compañía— es un triunfo el que se haya sumado a la huelga mucha gente que cuando no es apolítica, o sea, conservadora, es de extrema derecha".

Y es que si el detonante de la huelga fue la citada sanción a un compañero, el aglutinante de tan heterogéneo colectivo ha sido —y en esto insisten todos, pero muy especialmente la APAV— la amenaza del personal técnico de descolgarse del convenio único para ir a uno propio. Esto que es hoy por hoy ilegal, tal vez no lo sea mañana, cuando se elabore la nueva ley de convenios colectivos. Por lo pronto, la compañía trata de demorar, según los auxiliares,

el inicio de las negociaciones para ese nuevo convenio único de vuelo. Lo que no es de extrañar, dada la fuerza que en Iberia tienen los brahmanes: incluso uno de ellos, el comandante Gerardo Herrero, ocupa a la vez los puestos claves de director de operaciones y de hecho, aunque todavía sin nombramiento oficial—, director ejecutivo de la compañía. Sin que esto impida, por cierto, a tan polifacético personaje seguir siendo piloto en activo. "¿Cómo negociar con alguien que es juez y parte al mismo tiempo?", protestan los auxiliares.

### Por fin, tierra

Pero incluso la existencia de dos convenios —de vuelo y tierra— es discutida por el personal de aeropuertos y oficinas, que se siente a su vez discriminado por todos los de arriba: técnicos y auxiliares. "Hasta ahora —se quejan— los auxiliares se han negado a esa unificación; querían conservar sus privilegios. Ahora han visto las orejas al lobo y quieren unirse a nosotros". Sin embargo, reconocen que la aproximación puede ser positiva. Porque buena parte de los problemas que afectan a Iberia son comunes a todos ellos. Por ejemplo, la falta de personal y la desorganización: "Existen en Barajas cinco o seis turnos distintos —nos explican—, y el sistema de rotación es tan irracional que hay trabajando el mismo número de personas en turnos en que han de salir como mucho veinte aviones que en otros en que tienen que hacerlo noventa o cien".

Además, los empleados del aeropuerto están expuestos continuamente a los insultos, incluso a las agresiones físicas de los pasajeros que se quedan en tierra o que tienen que aguardar horas a que salga su avión. Los atrasos son continuos. Y alguna compañía como Lufthansa, que paga, al parecer, 3.000 marcos a Iberia por el servicio ("handling", en la jerga técnica) a cada uno de sus aviones que despegan de Barajas, ha optado por que sus propios empleados, carguen personalmente los equipajes con tal de que los vuelos salgan a su hora.

Mientras tanto, equivocadamente o no, muchos trabajadores observan con preocupación cómo la compañía va delegando, en otras empresas, servicios de los que antes se ocupaba directamente: del "catering" —preparación de las comidas que se sirve a bordo— se encarga, por ejemplo, ahora Entursa, y el proceso de datos parece ser que también va a ofrecerse a otra compañía de servicios. "Es —comentan los empleados— como si, entre unas cosas y otras, Iberia poco a poco se desmoronase".

## EN EL NUMERO DE ENERO DE



EL PETROLEO, TRAGEDIA Y MUERTE DEL IRAN



Eduardo de Guzmán

### ENERO DE 1929: SANCHEZ GUERRA FRENTE A LA DICTADURA

Don José Sánchez Guerra, ministro de la Monarquía parlamentaria con Alfonso XIII y "monárquico sin Rey" bajo la dictadura de Primo de Rivera, intentó un golpe de Estado en las postrimerías del reinado de don Alfonso XIII, que, sin embargo, no hubiera podido salvar, de haber triunfado, ni al Rey ni al Régimen. Su improvisada intentona forma ya parte del anecdotario trágico de aquella España prerrrepública en la que "no llegaría a acertar la mano con la herida".



Alvaro Custodio

### MISTICISMO Y GENOCIDIO: EL REVERENDO JIM JONES Y SUS FANATICOS CALIFORNIA-NOS

Una sociedad como la norteamericana, cuya expansión económica alcanza las cotas más altas del mundo actual, se ve condicionada por la más torpe y denigrante superstición que surge de una insatisfacción latente en el ciudadano medio, y aun en sus dirigentes, fatigados de una vida diaria cada vez más perfeccionada y estéril, lo que les conduce a una "sed" de mágicas sensaciones y estimulantes "espirituales" que les administran cualquier demagogo, cualquier perturbado —como Jim Jones— que les asegure la salvación y el paraíso, lejos de la civilización que los consume.

## EN EL NUMERO DE ENERO DE TIEMPO de HISTORIA