

# La huelga del aire: una fragilidad grave

**L**A pequeña y fácil reflexión es esta: un grupo de 2.500 técnicos —controladores aéreos— de un solo país, Francia, ha inmovilizado a cientos de miles de ciudadanos del mundo en los aeropuertos, ha creado un caos impresionante. Luego ciertos datos de nuestra civilización —o, más modestamente, de nuestro modo de vida— son enormemente frágiles. La Edad Media —o más atrás— se ha instalado en los grandes aeropuertos internacionales: dormir en el suelo, pasar sed y hambre, sentir desesperación, ignorar el futuro. Este gran movimiento de solidaridad y de conocimiento mutuo que es el turismo de julio se ha convertido en odio, hostilidad. Casi en un "casus belli" si leemos algunos periódicos españoles, que han propuesto ("ABC") aplicar sanciones económicas de retorsión contra Francia; otros han denunciado que se trata de una maniobra contra España —como en los tiempos de las conjuras, y del extranjero que "nos odia"—, y algunos, fuera de España, acusan a la URSS de producir este caos, para demostrar la fragilidad de Occidente, la quiebra de un sistema. Naturalmente, el caso era enormemente útil para los que luchan contra el derecho de huelga. ¿Cómo es posible que un grupo reducido de personas ponga en el caos a cientos de miles y ocasione miles, cientos de miles de millones —en pesetas— de pérdidas?

Añadamos que esta reflexión no es sólo de la derecha. Hace años que algunos sindicalistas se plantean el problema de si las huelgas pueden volver a la opinión pública de países aburguesados, desproletarizados, contra los huelguistas que afectan su modo de vida, y a veces no sólo en lo superfluo. Es una de las razones por las cuales los sindicatos quieren ser los monopolizadores de las huelgas, sus administradores: por qué luchan contra las "huelgas salvajes". Efectivamente, si hay una huelga impopular es ésta de los controladores aéreos franceses, precisa-

mente elegida en un fin de semana en el que empieza el largo éxodo europeo, que afecta precisamente a los que sólo viajan una vez al año, a las familias modestas de los veraneantes —en un mundo agotado que ha hecho de las vacaciones una sacralización—, a los obreros de la enorme migración europea. Algo perfectamente utilizable para la propaganda contra las huelgas.

Pero, ¿puede detenerse ahí el examen de la cuestión? Conviene saber que el espacio aéreo dedicado a la navegación civil se asemeja a un caos, aparte de lo que ha sucedido ahora: o como origen de

lo que ha sucedido ahora. Los controladores franceses —como, antes, los españoles— han explicado que de la totalidad del espacio navegable, sólo el 10 por 100 está reservado a la aviación civil, y el 90 por 100 a las necesidades militares. El espacio civil es una red de "pasillos" preestablecidos, al alcance de las estaciones de control y dirección de vuelo, y reglamentados estrictamente. La reglamentación internacional tiene un objetivo: mantener la seguridad. Hace años que los pasillos se han desbordado y que el reglamento no se puede aplicar. La flexibilidad, la interpretación del

reglamento, la "violación legal" del reglamento la están haciendo los controladores, cuyo trabajo y cuya iniciativa, convertida en responsabilidad, aumenta al mismo tiempo que aumenta el número de aviones. En el verano, al comenzar julio, todas las compañías del mundo aumentan sus vuelos y aparecen con mayor intensidad los "charter". Esta explotación del espacio aéreo no es solamente un fruto de la buena voluntad de las compañías aéreas para servir una demanda alta: es, también, consecuencia de una concurrencia cada vez más fuerte entre compañías, entre grupos de capital y entre Gobiernos —que controlan, generalmente, las compañías nacionales—. Basta redar la lucha por el Concorde y su explotación, o las luchas contra los grandes reactores soviéticos de pasajeros, para comprender la guerra a fondo que los intereses capitalistas libran en esta cuestión. Si los Gobiernos, si la IATA misma, que es una organización mundial compuesta por compañías aéreas, se esfuerzan todavía por mantener ciertos controles en los precios y la regularidad de los viajes, las compañías presionan cada vez más por una amplia libertad. Los pasajeros fueron antes objeto de la concupiscencia de toda la red de explotadores del aire, que trataron de rivalizar en atenciones para atraerlos. Ahora se van convirtiendo en ganado. Las butacas son más estrechas, las filas de asientos aparecen pegadas unas a otras, las comidas son más plásticas que nunca. Se aplazan vuelos durante horas para comercializarlos mejor: para unir en uno solo, con más pasajeros, dos vuelos que no tenían suficientes cada uno de ellos, o para esperar una mercancía, o para rellenar mejor los aparatos en los "puentes" o en los "charter", incluso en las líneas regulares. Los aeropuertos están cada vez más abandonados, y las terminales en las ciudades.

Los controladores franceses plantearon sus problemas, que son problemas concernientes a la na-



Los controladores franceses han denunciado con su huelga el desbordamiento de los pasillos aéreos internacionales y la "violación legal" del reglamento que se ven obligados a realizar todos los días. En las fotos: el aeropuerto parisino de Orly durante la huelga.



Cuando se condenan las consecuencias de las huelgas sobre las poblaciones no se suele tener en cuenta los efectos de la antihuelga, la intransigencia del otro sector. En la foto, pasajeros esperando la salida de sus aviones en el aeropuerto de Barajas, Madrid.

vegación aérea, hace cinco años. A los problemas generales, que los controladores españoles conocen muy bien y que les ha llevado más de una vez a acciones de reivindicación, los franceses unen el que, por la situación geográfica de su país y por la política de su Gobierno, Francia es un punto de cruce de grandes pasillos. Cuando plantearon la cuestión, se les respondió por algo que la autoridad tenía pensado y previsto: el Plan Marot. Consistía en que los controladores militares sustituyeran a los civiles. No estaban preparados para ello. Lo estaban para un reglamento, para una disciplina, para un determinado sistema de vuelos: no lo estaban para esta invención del reglamento que tienen que hacer los civiles. El Plan Marot, aplicado en marzo de 1973, en una época del año en que los vuelos son notablemente inferiores a ésta, produjo como resultado el choque en el aire, sobre Nantes, de dos aviones civiles —españoles los dos—, con cerca de setenta muertos. Quizá fue ello lo que incitó entonces al Gobierno francés a iniciar una negociación con los controladores. Algunas de las reivindicaciones fueron atendidas, pero la mayor parte, no. El paso

de cinco años ha hecho que la situación se enrarezca más, que la situación de los controladores franceses sea más precaria. Cuando lo han planteado de nuevo, el Gobierno francés ha respondido tajantemente que no, que las razones de los controladores no son suficientes y que no pretendía negociar. Es muy probable que el Gobierno francés no haya tenido en cuenta, en este caso, los temas intrínsecos para negociar, sino un principio general: el de la oposición a las huelgas, vengan de donde vengan. Un principio de no-cesión, o de fortaleza de Estado, que está informando cada vez más la política en toda Europa. Cuando se condenan las consecuencias de las huelgas sobre las poblaciones, no se suele tener en cuenta los efectos de la antihuelga, de la intransigencia del otro sector, porque quedan muchos reflejos de que la autoridad siempre tiene razón y no debe prestarse a la negociación: mucho menos, bajo presiones. Tiene menos partidarios la idea de que la autoridad debe estar siempre abierta al diálogo y a tratar de remediar las situaciones que se plantean, para lo cual hay que partir de un principio: una huelga, para quien la realiza, está

lejos de ser un festejo. Es una acción arriesgada, difícil, cuyos protagonistas se exponen a todo, desde el despido a la militarización, desde la inclusión en listas negras al asalto de las fuerzas del orden, desde la pérdida de salarios hasta el arrastrar una opinión pública negativa. Es decir, que cuando se plantea una huelga, el huelguista va porque no tiene otros recursos para mejorar su situación. Otra cosa es que sus reivindicaciones sean imposibles de cumplir, o exageradas o mal planteadas. Pero lo que nunca se debe negar a los huelguistas es el diálogo.

Los controladores de vuelo franceses nos han recordado que, antes de su entrada en huelga, el mundo del transporte aéreo de pasajeros es ya un caos y un desprecio al pasajero: que los reglamentos de seguridad en vigor no se cumplen. Lo que han hecho con su huelga de celo ha sido cumplir los reglamentos en vigor, y demostrar que están siendo violados por otros. Sabemos ya que el espacio aéreo civil necesita de una ampliación considerable, de la creación de nuevos pasillos y de nuevas estaciones en tierra para dirigirlos. Sabemos que la concurrencia en-

tre las grandes compañías y las ambiciones de los Gobiernos deben ceder de algún modo para racionalizar los horarios, las vías de transporte: para que el reparto no se haga de una manera salvaje. Sabemos que los vuelos "charter" resuelven en gran medida unas necesidades de transporte barato, pero necesitan también de alguna reglamentación que impida su sobrecarga. Sabemos cuáles son los problemas del personal de tierra, sabemos cuáles son los del personal navegante.

Los que en todo esto somos simplemente pasajeros, y nos vemos continuamente considerados como mercancía, como número, no podemos dejarnos llevar de la inclinación fácil a culpar a quienes, ahora, han interrumpido los vuelos en Europa y sobre Europa, y amenazan con hacerlo de nuevo si no se les atiende, sino también a una estructura de una gran fragilidad.

Probablemente no es más que una muestra, especialmente sensible, de la fragilidad con que está montado nuestro modo de vida, de cómo el mundo en que vivimos se está construyendo sobre cimientos pobres o inexistentes, o tan anticuados que no sustentan el edificio que llamamos progreso.