

Crisis aérea en Brasil: Las ganancias capitalistas causan tragedia y muerte

LER-QI :: 30/07/2007

El remedio de Lula para la crisis es favorecer aun más a los capitalistas del sector aéreo, un ?favor? que se apoya en centenares de muertos

El accidente del Airbus 320 de TAM, hace dos semanas, donde murieron más de 200 trabajadores y usuarios en el aeropuerto de Congonhas (el de mayor movimiento en América Latina) es el segundo accidente de proporciones trágicas que ocurre este año en la ciudad de San Pablo, centro neurálgico del capitalismo brasileiro. El primero de ellos, a principios de año, fue el derrumbe de las obras de una nueva línea del metro, que se cobró la vida de nueve personas.

Ambas tragedias, sumadas a otro grave accidente aéreo hace apenas diez meses que hizo saltar los fusibles de la llamada crisis aérea, responden a las mismas causas de fondo. Se trata de la alianza del gobierno federal y los gobiernos estaduais con los grandes capitalistas para violar las normas de seguridad más elementales en función de las ganancias de empresas aéreas en un caso y de las constructoras en el otro (la construcción del metro fue la primera obra bajo el particular régimen de privatización de la era Lula). En el caso del accidente de TAM esa violación está ligada a las casi dos décadas sin inversiones adecuadas en infraestructura de los aeropuertos, mientras el número de vuelos crece sin parar.

En los días posteriores al accidente salían a la luz las fallas de la aviación brasileira, mostrando sus múltiples causas: las obras inacabadas en la pista de Congonhas (abierta por la presión de empresas aéreas), el aeropuerto operaba un 20% por encima de su capacidad máxima, uno de los frenos de seguridad no estaba funcionando y los pilotos soportaban jornadas de trabajo extenuantes. El gobierno federal se desligó de la responsabilidad y en los primeros días no se pronunció sobre el accidente ni siquiera para negar esas informaciones.

Lula rompió el silencio en un intento de evitar que la crisis abierta dentro de su gobierno se profundice. Crisis que aumentó las presiones para la salida del ministro de Defensa (responsable del sistema de aviación) Waldir Pires (PT), que finalmente renunció el 25/7 producto del deterioro de su imagen, centralmente en la clase media. Anunció en cadena nacional medidas que son esencialmente para disminuir el número de vuelos en Congonhas, liberación de fondos para la infraestructura de aeropuertos, e incluso la promesa de la construcción de un nuevo aeropuerto en San Pablo, anuncios que son en los hechos un reconocimiento por parte del gobierno que el sistema aéreo brasileiro funciona por encima de su capacidad.

En seguida declaró que las acciones de Infraero (administradora pública de los aeropuertos brasileiros) estarán a la venta. En los hechos esto será el puntapié inicial para la privatización del control de los aeropuertos, demostrando que el gobierno del PT de Lula

avanza en retomar el curso privatista de la era Fernando Henrique Cardoso.

Los controladores aéreos tenían razón

La crisis se profundizó el 30 de marzo pasado a partir de la huelga de los controladores aéreos que paralizó todos los aeropuertos brasileiros, aun cuando la gran mayoría de ellos está sometida a la jerarquía militar y por ende también a la prohibición de manifestarse, organizarse sindicalmente y hacer huelgas, que son consideradas “motines”. Este levantamiento huelguístico expuso las malas condiciones laborales (falta de equipamiento y trabajadores), que comprometen directamente la seguridad de millones de pasajeros y miles de trabajadores aeronáuticos. Una de las principales reivindicaciones es la desmilitarización del sector que, por su carácter político fundamental, lleva a una dinámica más permanente de organización y a la utilización de métodos avanzados de lucha de los controladores.

La respuesta de Lula a esta lucha se consolidó con un alineamiento completo de la alta cúpula militar, centralizada en la figura de Junitir Saito, comandante en jefe de la Aeronáutica, apuntando contra los controladores. Primero, a través de la decisión de la CPI (Comisión Parlamentaria de Investigaciones), que estableció que el “apagón aéreo” de septiembre pasado -que terminó con la vida de 154 personas de un vuelo de Gol- fue una falla de los controladores. Hace poco menos de un mes, en una acción de carácter más bonapartista, firmó la orden de captura de los dos principales dirigentes de la Asociación de los Controladores de Vuelo, así como el alejamiento de más de veinte operadores de sus puestos de trabajo.

Los que pagan la crisis aérea son los trabajadores y los usuarios

Desde el ocaso de las antiguas gigantes, VASP y Transbrasil, y la más reciente venta/bancarrotas de Varig, lo que se ha consolidado en el sector aéreo es un nuevo “duopolio” entre TAM y Gol. Estas dos enormes corporaciones se forjaron en la última década respondiendo a los dictámenes de la onda neoliberal, incompatible con el viejo modelo “semi-estatal” (al estilo de Varig).

Estas nuevas grandes compañías implantaron el “bajo costo” en los aeropuertos brasileiros, modelo que al principio se pintó de “democratización de la aviación”. Sin embargo, luego dejó claro que detrás de las promociones para pasajeros está la superexplotación de los trabajadores y los sistemáticos ataques contra nuestras condiciones de trabajo con la terciarización, precarización, reducción de los salarios y derechos, despidos masivos, además de la presión psicológica, en el día a día cada vez más perturbado de los aeropuertos. Lo que es peor, esa reducción de costos para los capitalistas es para los trabajadores y usuarios la reducción de las condiciones de seguridad más elementales en los vuelos.

La “crisis aérea” que se transformó en tragedia tiene otra cara en la tragedia silenciosa de las 9.000 familias de los trabajadores despedidos de la vieja Varig. Pero los medios y la burguesía olvidan fácilmente esa tragedia para no tener que explicar que los accidentes también son consecuencia de los miles de trabajadores calificados que perdieron el empleo en nombre del “saneamiento” de Varig y de las compañías aéreas que despiden y recortan fondos, inclusive en seguridad y mantenimiento, para alcanzar mayores ganancias.

En los últimos días nuevamente sectores del gobierno comenzaron a reconocer la reivindicación de desmilitarización planteada por los controladores, pero sabemos que detrás del discurso de negociar la desmilitarización hay una línea de más privatización y terciarización para entregar el control técnico de la aviación (hoy en manos del Estado mediante las Fuerzas Armadas e Infraero) a empresas nacionales o extranjeras. El remedio de Lula para la crisis es favorecer aun más a los capitalistas del sector aéreo, un “favor” que se apoya en centenares de muertos.

Al contrario de lo que dicen los gobernantes, las empresas, los militares y la prensa, la solución para el “caos aéreo” exige acabar con esta competencia y anarquía capitalista, comenzando con una medida radical: estatizar todo el sistema aéreo, crear una empresa única estatal de transporte de pasajeros, carga y control aéreo, bajo administración directa de los trabajadores y usuarios.

https://www.lahaine.org/mundo.php/crisis_aerea_en_brasil_las_ganancias_cap