

GRANADOS CHAPA

Como en 2003, los trabajadores de la firma automovilística alemana rehusaron el incremento cero de sus salarios, compensado por la entrega de un sugerente bono, porque apuestan al crecimiento histórico de su paga.

PLAZA PÚBLICA

Tras la huelga en VW

MIGUEL ÁNGEL GRANADOS CHAPA

Del martes al sábado pasado una huelga paralizó las labores en la planta de Volkswagen, situada a las afueras de la ciudad de Puebla, cuya economía está en amplia medida atada a la de esa fábrica de automóviles. Además del personal contratado por la empresa, la suspensión de labores afectó a 45 proveedores que trabajan exclusivamente para la firma alemana (y a unos 35 más que lo hacen para otras marcas automotrices). La por fortuna breve duración de la huelga (apenas un poco mayor que los paros técnicos pactados que han menudeado en esa fábrica) no afectó los inventarios y por ende a los distribuidores, que disponían de unidades hasta por 45 días.

La empresa buscó que este año no hubiera crecimiento salarial, como lo acordaron otras firmas del ramo automotor, como Chrysler, General Motors y Nissan, que ofrecieron a cambio un bono de diversos montos, pagadero una sola vez. Ya en 2003 VW de México había pretendido ese incremento cero que, como ahora, fue rechazado por los trabajadores. Esta vez la huelga concluyó cuando las partes se movieron hacia encontrarse. La empresa pasó de su propuesta inicial a ofrecer 1 por ciento y aceptar 3 por ciento aplicado directamente al salario de los 9 mil 375 miembros del sindicato. La pretensión original de éste fue de 8.5 por ciento, que se redujo tres puntos al comenzar la huelga y se limitó a 3 por ciento al firmarse el acuerdo. El incremento incluyó un bono por 2 mil pesos, menos de la mitad del ofrecido por la empresa. Así considerada la negociación, parecería que los trabajadores no ganaron sino perdieron la huelga. Pero es que su asamblea general escogió un beneficio inmediato menor a cambio de

incrementar el salario aunque fuera magramente, para que la tendencia histórica les sea favorable al acumular aumentos sobre aumentos.

Con esa decisión los trabajadores rehusaron acogerse a la torpe intervención del secretario del Trabajo, Javier Lozano Alarcón, que recomendó a los obreros aceptar la oferta empresarial, aduciendo que era preferible mantener la fuente de empleo, como si estuviera en juego la viabilidad de uno de los consorcios de la industria automotriz que mejor librados

han salido de la crisis económica mundial, que derribó a los tres gigantes norteamericanos. Adicionalmente, como si los trabajadores fueran responsables del fenómeno económico general, Lozano consideró en un foro sobre inversiones que la huelga poblana no constituía un estímulo para la atracción de capitales foráneos hacia México.

Con realismo inspirado por las difíciles condiciones de la economía general, el presidente de la empresa, Otto Lindner, y el dirigente sindical, Víctor Cervantes Rosas, habían considerado que en este año sería *rispida* la relación obrero-patronal. Lo ha sido menos que lo previsto. El agrupamiento obrero se avino a los paros técnicos que de enero a mayo fueron promovidos por la empresa (cuyo costo para ambas partes fue aliviado, así fuera tenuemente, por el financiamiento público a esa práctica fabril) que en VW es ya una infortunada tradición pues se ha practicado al menos desde 2001. En las más recientes suspensiones de ese tipo, en el primer semestre de este año, la fábrica cierra tres días a la semana, para disminuir sus inventarios, pues las ven-

tas se han reducido como efecto inevitable del achicamiento general de la economía. No es el único ejemplo que se puede



Página 1 de 2
\$ 36888.00
Tern: 424 cm2
FGARCIA

Continúa en siguiente hoja

citar de la colaboración entre las partes. El año pasado la empresa se ufano de haber roto la marca de 450 mil unidades fabricadas en un año.

Volkswagen se estableció en México en 1964, luego de que la política automotriz fijada por el secretario de Industria y Comercio Raúl Salinas Lozano favoreció a la firma alemana por encima de Renault, que varios años atrás se había radicado en México, asociada a una empresa paraestatal, Diesel Nacional, Dina. A ese beneficio, denunciado como indebido por el director del complejo industrial Sahagún a que pertenecía Dina, Víctor Manuel Villaseñor, se añadió otro ansiado por todo empleador: el compromiso de paz sindical garantizado por la pertenencia del sindicato a la CTM. En 1972, sin embargo, dentro de una oleada de democratización de los sindicatos, el de VW salió no sin conflicto de la principal confederación laboral oficialista y se afilió a la Unidad Obrera Independiente, un peculiar agrupamiento

ahora prácticamente desaparecido, en que el abogado del sindicato era al mismo tiempo el dirigente de la central. Menos de diez años perduró esa situación, pues en 1981 el sindicato se independizó (y hasta incorporó esa característica a su denominación, que aun conserva) y se aproximó a la Fesebes (Federación de sindicatos de empresas de bienes y servicios), una iniciativa encabezada por Francisco Hernández Juárez, líder de los telefonistas. Esa Federación, muy cercana a los propósitos políticos del presidente Salinas, sería después, ya depurada de esa mezcla de intenciones, la Unión Na-

cional de Trabajadores, que ha servido de sostén político al gremio que contrata con VW.

En 2001, agudas diferencias en la revisión del contrato colectivo causaron una huelga que se extendió por 18 días. En negociaciones posteriores ha habido también huelgas tan breves como la de la semana pasada, de sólo cinco días. Aunque a nadie satisfacen esas suspensiones, en un consorcio de alcance mundial como VW, habituada a regirse por diversas culturas laborales, se entienden las huelgas largas, como la que en Bruselas duró más de mes y medio en 2007.

♦ CAJÓN DE SASTRE

El jueves pasado falleció Carlos González Nova, cuya fuerte presencia no sólo en los círculos empresariales se ha hecho patente por la gran cantidad y variedad de esquelas de condolencia por su muerte. Tenía 92 años de edad; a los 15 empezó a trabajar en la jarciería que su padre, Antonio González Abascal, había abierto al llegar de Durango, en la esquina de Venustiano Carranza y Correo Mayor. En 1962, González Nova abrió la primera tienda de autoservicio con la denominación Comercial Mexicana, que a pesar de los quebrantos financieros de su controladora, es la tercer cadena del ramo. Para lograrlo compró Sumesa en 1981. En 1992 se asoció con la empresa norteamericana Costco. En 1993 abrió los hipermercados con el nombre Mega. Ya en 1982 se había iniciado en la industria gastronómica con los restaurantes California.

miguelangel@granadoschapa.com