

DEBEMOS RESCATAR LA LAV

Salvador de la Plaza

(Especial para "El Nacional")

En los últimos días, las organizaciones sindicales de los trabajadores de la aviación civil han estado dando a conocer por la prensa acuerdos de protesta contra la sorpresiva resolución del Ministerio de Comunicaciones de fusionar la LAV con la Panamerican en una compañía anónima independiente que explote las rutas internacionales propiedad de la Nación. Y decimos sorpresiva, porque hasta el 23 de agosto había alimentado en la opinión pública la esperanza y la creencia de que el Estado estaba decidido y resuelto a conservar el dominio completo sobre sus rutas, mediante una negociación de administración de las líneas con un consorcio Sueco-Suizo. Esa confianza creada en una solución beneficiosa, explica en parte el por qué los trabajadores de la aviación civil no habían expresado con antelación su repudio. En todos sus acuerdos, salvo el comunicado del Sindicato de Trabajadores de Avenza, ellos reiteran con firmeza su conciencia nacionalista, preocupándose esencialmente que la fusión conllevaría "a la pérdida del control absoluto de las rutas internacionales, propiedad del Estado constituiría una enajenación del patrimonio nacional a una Empresa privada de capital mixto", lesiona "el Patrimonio Nacional por cuanto entrega las Rutas internacionales de LAV a capitales e intereses extranjeros; sin tomar en cuenta que ellas no son ni pueden ser enajenadas ni gravadas como propiedad exclusiva que son de los venezolanos", etc. Por otra parte, reclaman de la CTV y de la Federación de Trabajadores del Transporte, consecuencia con las resoluciones de sus respectivos Congresos, realizados hace ya algunos meses, condenando cualquier medida del gobierno que implicara fusión de la LAV con otras Empresas nacionales o internacionales o que la LAV dejara de ser Empresa del Estado bajo control del mismo. No escapa a los trabajadores de la aviación civil que por afectar la fusión de la LAV a los intereses nacionales, la participación activa de la población venezolana en la defensa de esos intereses es condición esencial para lograr que el gobierno rectifique y no se consuma semejante cercenamiento del patrimonio nacional y del control del Estado sobre su tráfico internacional.

En falaz intento de justificar la suspensión de conversaciones con el consorcio Sueco-Suizo se corrió la versión de que por no disponer éste de Jets hasta 1962, sería criminal "someter a los venezolanos al martirio de no poder viajar en Jets por lo que se decidió -declaración de un alto directivo de la LAV- la fusión con la Panamerican por disponer ésta de Jets ahora mismo". Según entendidos en el asunto, esa versión no pasa de ser una mentira más, pues además de contar el consorcio con Jets, el mismo directivo había narrado que "impaciente el Embajador de los EE.UU conminó a personeros del Ejecutivo para que de una vez por todas hicieran pública la fusión acordada desde hacía meses". El momento había sido bien escogido: el barullo de las Conferencias de San José.

Adujeron otra "razón de peso": el Estado no disponía de fondos para ~~que~~ por sí sólo enfrentarse al financiamiento. Los Jets son muy costosos. Sin embargo, acordada la fusión, han aparecido por arte de magia recursos suficientes para cubrir el 55% de las acciones de la nueva compañía MAS el 55% del financiamiento para la adquisición de Jets MAS lo necesario para llevar a cabo la liqui

dación de la División de Líneas Internacionales de LAV, montando la sólo indemnización del personal que trabaja en ella a 12 millones de bolívares, para lo cual ha sido acordado un Crédito Adicional por esa suma. Había pues recursos para todo eso y para algo más: serán adquiridos equipos nuevos y modernos que coloquen a la LAV en posibilidad de competir con Avensa en el sistema interno, el cual será reorganizado y las líneas distribuidas entre las dos compañías. Mal presagio, ya que así comenzaron las maniobras que debían culminar en la fusión de las líneas internacionales.

Este vergonzoso proceso de la LAV no dejará de ser citado como ejemplo tipo de la táctica que emplean las fuerzas anti-nacionales para facilitar la mediatización de nuestros países por los trusts imperialistas. Consiste esa táctica en obstaculizar por todos los medios, especialmente con la inercia, el funcionamiento de las empresas estatales ya existentes o la construcción de nuevas que cumplan función de desarrollo económico independiente. En la LAV hubo robos, desorganización, etc durante la satrapía de Pérez Jiménez, pero desde el 23 de enero en lugar de esfuerzos rápidos y enérgicos para corregir esa situación, se hizo todo lo adecuado para profundizarla. Sería largo el relato de las diversas maniobras realizadas, tal aquella de dar permiso a la Panamerican para que aterrizara sus Jets en Maiquetía a sabiendas del golpe mortal que con ese permiso se asestaba a las líneas internacionales de la LAV. Es la misma historia de la Siderúrgica, de la Fábrica de Tubos sin costura que concluida en mayo del 58 aún no ha sido puesta en funcionamiento; de la reducción de minerales de aluminio y el proyecto Reynolds, etc. Contra esas entregas se pronuncian los trabajadores organizados, los partidos populares, muchos congresantes, pero en definitiva, en el momento escogido, son los trusts imperialistas los que resuelven.

Se persiste en calificar de "inmovilismo" los resultados de esa táctica, cuando por el contrario se trata de una política de activísima acción para remachar las cadenas del colonialismo. La situación económica y financiera en que se debate el país lo demuestra, porque esa catástrofe no puede atribuirse exclusivamente a los "10 años de tiranía", sino que es consecuencia de una política calculada y metódicamente llevada a la práctica y que ha tenido por finalidad inmovilizar a las fuerzas progresistas, lo que es diametralmente opuesto a "inmovilismo".

Para "adornar" la entrega han circulado la consigna: "aceptar la fusión siempre que las acciones que la Panamerican tiene en Avensa sean adquiridas por nacionales", "carnada" que inexcusablemente han "mordido" algunos líderes y publicaciones progresistas. Incluso los "expertos" de la LAV en "declaraciones" a la prensa el 25 de agosto, han avaluado esas acciones en siete millones de bolívares. El número conocido de acciones no es lo que caracteriza la composición del capital de la Avensa, ni su estructura de Seccional de la Panamerican. Por otra parte, los mismos "expertos" han encontrado una fórmula "genial" para esquivar el problema de la presencia: "las acciones de la Panamerican quedarán integradas en el capital de la Avensa compañía dedicada a la explotación de líneas internas, por lo que el capital que suscriba Avensa en la compañía explotadora de rutas internacionales será capital nacional 100%". La Standard y la Creole son dos compañías con capital, libros, contabilidad, personal distintos, tan distintos y separados que la Creole vende petróleo con precio rebajado a una ^{su} hermana gemela y

mientras el impuesto sobre la renta desciende en Venezuela, las utilidades de la Standard suben en New-York. Son compañías con propios registros comerciales: la Standard es una compañía estadounidense y la Creole lo es venezolana. El capital de la Avenza es "netamente venezolano" y con la fusión, los Trabajadores de la Avenza lograrán que el "potencial aéreo del país se mantenga en poder de empresas venezolanas". Como se ve, esos señores están bien aleccionados.

No obstante poseer un magnífico taller de mantenimiento, se obligó a la LAV a contratar con una firma yanqui -la Lockheed- el mantenimiento de sus aviones en EE.UU. ¿Cuál será ~~ahora~~ ahora de ese taller? ¿Será igualmente entregado junto con las rutas internacionales y los 300.000 pasajes a la Panamericana? . En meses pasados se estuvo gestionando el traspaso del taller a esa misma firma yanqui, so-pretexto de que Venezuela no disponía de técnicos criollos capaces de administrarlo y se dijo que con ese traspaso se evitaría "salida de divisas" por mantenimiento en el exterior. Por todos los medios debe impedirse que ese taller salga de manos del Estado. Dada la importancia de Maiquetía como centro de comunicaciones aéreas internacionales, su funcionamiento allí sería un magnífico negocio. Al competente personal técnico que lo ha ~~organizado~~ debe serle encomendada su administración en forma solidaria.

Todavía pueden ser rescatadas para la Nación sus rutas internacionales y disuelta la amañada compañía anónima. Los ciudadanos Diputados y Senadores no han intervenido aún y la última palabra la dirán los obreros y campesinos organizados y con ellos, respaldándoles en sus acciones masivas, toda la población resuelta a defender el patrimonio nacional.-