

Fecha 21.01.2014	Sección Negocios	Página 26
---------------------	---------------------	--------------

**DESPEGUES Y ATERRIZAJES**

**¿Nueva Mexicana?  
¿El hábito hará al monje?**

Hace unos días el secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, concedió una larga entrevista al director de El Sol de México, Mario Vázquez Raña, en la cual aborda extensamente temas relacionados con su encargo como titular de la SCT. Uno de los temas abordados fue el de Mexicana de Aviación y en esta entrevista, como nunca antes, perfiló lo que en su concepto será el destino de la que fuera La Primera Línea Aérea de Latinoamérica.



ROSARIO AVILÉS

raviles\_2@prodigy.net.mx

Aun cuando se supone que aún no concluyen todos los plazos para tener postores por la aerolínea emblemática (como la describió en su momento el presidente Peña Nieto cuando estaba en campaña), de la entrevista con Ruiz Esparza se desprende que el gobierno federal sólo espera que la juez de los concursales, Edith Alarcón, pronuncie las palabras definitivas y definitorias para liquidar la empresa.

El único compromiso que asume el secretario es “preocuparnos para que la solución con los trabajadores sea la mejor posible”, lo que incluye el fideicomiso derivado de la venta del MRO para liquidar sobre todo a los jubilados y “medidas adicionales” como conseguirle chamba a quienes todavía pueden trabajar y no se han colocado ya en las aerolíneas que existen dentro y fuera del país o en otras actividades.

Con ello, queda claro que todas las noticias que se han ido desgranando en estos días van encaminadas a la solución final. Por ejemplo, la resolución del 7º. Tribunal Colegiado en materia civil que hace unos 10 días echó para atrás la resolución del juez Consuelo para que la SCT protegiera las rutas de Mexicana y que hoy cubren Interjet, y Volaris, en particular las internacionales, aunque el juez en su momento se amparó en el derecho internacional y en las designaciones de los bilaterales para solicitar dicha protección, cuando aún se pensaba que se abrirían las oportunidades a inversionistas.

Pero algo muy relevante de lo que dijo el secretario fue que, aunque ya sólo se salvará el MRO, “hay acciones que podemos rescatar y tal vez esas acciones de Mexicana puedan tener un valor para algún interesado y quizás algún empresario quiera abrir una nueva aerolínea o cambiarle el nombre a alguna aerolínea que está actualmente volando, que se llamara Mexicana, pero sería una empresa totalmente distinta, sería una personalidad jurídica diferente”.

Aunque parece algo dicho al paso, en realidad es un asunto muy relevante. Quedarse con Mexicana, es decir, con la marca, no será un asunto menor aunque realmente habría que preguntarse si el hábito hace al monje. Lo que más vale de Mexicana de Aviación no es, como podría suponerse, el nombre. Parafraseando a Julieta la de Shakespeare, “¿qué es un nombre? No es un pie, no es una mano”. El nombre de Mexicana no es el letrero ni el logotipo, ni la imagen corporativa, aunque haya costado millones de dólares.



Continúa en siguiente hoja

Fecha 21.01.2014	Sección Negocios	Página 26
---------------------	---------------------	--------------

Mexicana es —ante todo— su gente. Mexicana es la experiencia de esa gente reunida, documentada, hecha práctica diaria. Mexicana es el servicio profesional, cálido, inventivo de 8,650 personas a lo largo de nueve décadas. Mexicana es experiencia, es el primer vuelo inaugural de casi todos los aeropuertos del país, de las rutas internacionales, de la recepción de un nuevo equipo de vanguardia, volando siempre a la par de su aerolínea hermana, Aeroméxico.

Mexicana es, sobre todo, el espíritu de su gente, esa gente que luchó por ella a brazo partido, no desde que Posadas la depredó, sino desde que Gerardo De Prevoisin, el pariente político de Gastón, la amenazó por vez primera. Parece que, al fin, están ambos logrando sus objetivos. Y para desgracia de este país, no parece haber el suficiente interés en hacer justicia en este caso.

Fue por esa fuerza colectiva que el primer juez de lo concursal, Felipe Consuelo, impresionado, decidió luchar él también para conservar esa fuente de trabajo. Pocas empresas mexicanas pueden darse el lujo de tener un grupo de trabajadores tan comprometidos y enamorados de su empresa. Haber despreciado y desaprovechado esta experiencia no sólo ha sido un error de Posadas, ha sido consecuencia de la ceguera de muchos involucrados y constituye una pérdida para el país en su conjunto. ¿Cómo queremos ser un país de grandes ligas si no somos capaces de apoyar a quienes aman a sus empresas?

Tiene razón el **secretario**: esa Mexicana sería una empresa totalmente distinta. Dicen los enterados que esa empresa que ya opera y que compraría el nombre, ya tiene las rutas de Mexicana y podría ser Interjet. Tal vez sea cierto, no lo sabremos hasta que se concrete. Lo que sí sabemos es que la única manera de recuperar Mexicana, de tener esa empresa emblemática, es respetar el valor que le da la experiencia y el empuje de su gente. ¿Lo lograrán?

**Lo oí en 123.45:** Además, se debe investigar y hacer justicia en el caso de Mexicana de Aviación: anular las irregularidades, castigar a los responsables y resarcirle a los trabajadores su patrimonio ■