

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA**

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

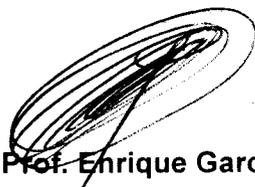
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA

CIENCIA POLÍTICA

**LA DESAPARICIÓN DE LA EMPRESA RUTA-100.
"UN REFLEJO DE LA CRISIS DEL MODELO ECONÓMICO
NEOLIBERAL ADOPTADO EN MÉXICO".**

**TESINA QUE PRESENTA:
PATRICIA MENDOZA CRUZ.**

**PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN
CIENCIA POLÍTICA.**



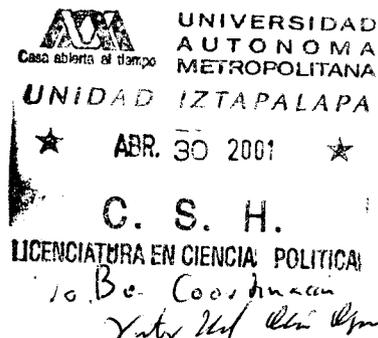
Prof. Enrique García Márquez
Asesor



**COORDINACION DE SERVICIOS
DOCUMENTALES - BIBLIOTECA**

Prof. Valeriano Ramírez Medina
Lector

México D.F.



Abril de 2001

225658

*A MIS PADRES
INES Y TRINIDAD*

*A MIS HERMANOS
MOISES, NOEMI Y JESÚS.*

A SARA Y MI SOBRINO DANIEL

*Agradezco la valiosa asesoría en el desarrollo de este trabajo al Mtro.
Enrique García Márquez.*

*Agradezco al Mtro. Victor Alarcón Olguín las facilidades brindadas
para la realización de este trabajo.*

*Agradezco a Norma Esparza Moncibaiz y Alfredo Trejo Luna, el
compañerismo y estímulo para sacar adelante la presente tesina.
Un sincero agradecimiento a todas las personas que de alguna manera,
me impulsaron a concluir.*

Mi reconocimiento y profundo respeto así como admiración a cada uno de los compañeros de la Ruta-100, así como a sus familias, los cuales se mantuvieron en pie de lucha durante un año, antes de la solución de este conflicto laboral dentro del gremio camionero, que se vivieron en 1995.

Y dedico un especial reconocimiento a aquellos compañeros que murieron como” los guerreros Águilas; con las alas abiertas y mirando de frente al sol” convencidos de que su lucha sería ganada.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	1-2
INTRODUCCIÓN.	3-8
Capítulo I.	
Políticas Económicas.	
La política Económica gubernamental (1982-2000)	9-36
Repercusiones inmediatas al adoptar las políticas neliberales sobre el Estado de bienestar en México y el movimiento sindical	37-45
Capítulo 2.	
La problemática del transporte público en México.	
Historia del Transporte de Pasajeros en la Ciudad de México	46-54
El nacimiento de la empresa de Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta-100	55-60
Capítulo 3.	
El Conflicto Obrero-Sindical en R-100.	
Antecedentes que preceden la conformación del SUTAU-100	
La huelga de 1989 y la participación del SUTAU-100	61-75
Logros y repercusiones de esta huelga en la empresa y sus trabajadores	76-81

Capitulo 4.

La Quiebra

La causa privatizadora	99-103
Las causas políticas	104-106
Las causas Económicas	107-114
Cronología de un años de lucha	115-136

Capitulo 5

La nueva empresa.

Conformación de la nueva Empresa	
17 de Marzo Siglo Nuevo Sociedad Mercantil A.C.	135-145

CONCLUSIONES	146-150
--------------	---------

BIBLIOGRAFÍA.	151
---------------	-----

PRESENTACIÓN.

El fracaso del modelo económico denominado neoliberalismo, se refleja en su avanzada avasalladora en contra de la organización sindical en México, este tiene el objetivo primordial de atentar contra los derechos básicos de la clase trabajadora, atacando directamente la contratación colectivo, así como la pérdida de la representatividad del movimiento sindical, poniendo en riesgo su existencia misma, a su vez promueve la individualización de las relaciones del trabajo.

También ha promovido la restación de fuerza al movimiento sindical hasta casi desaparecerlo, sobre el cual impulsó de manera negativa la libertad sindical, produciendo en el trabajador la posibilidad de optar por la no-afiliación a ningún sindicato. Lo que dejaría como consecuencia inmediata la pérdida paulatina de la conciencia de clase en el obrero, quien ante el desempeño de sus actividades se enajena y refleja en el desempeño de su actividad cualquiera que esta sea. Al sentirse propietarios de los medios de producción dará lugar a la formación de una nueva cultura laboral influenciada

PRESENTACIÓN.

El fracaso del modelo económico denominado neoliberalismo, se refleja en su avanzada avasalladora en contra de la organización sindical en México, este tiene el objetivo primordial de atentar contra los derechos básicos de la clase trabajadora, atacando directamente la contratación colectiva, así como la pérdida de la representatividad del movimiento sindical, poniendo en riesgo su existencia misma, a su vez promueve la individualización de las relaciones del trabajo.

También ha promovido la restación de fuerza al movimiento sindical hasta casi desaparecerlo, sobre el cual impulsó de manera negativa la libertad sindical, produciendo en el trabajador la posibilidad de optar por la no-afiliación a ningún sindicato. Lo que dejaría como consecuencia inmediata la pérdida paulatina de la conciencia de clase en el obrero, quien ante el desempeño de sus actividades se enajena y refleja en el desempeño de su actividad cualquiera que esta sea. Al sentirse propietarios de los medios de producción dará con ello a la promoción de una nueva cultura laboral influenciada por el denominado Neocorporativismo: la cual tiene como función primordial.

La prestación de servicios por medio de la iniciativa privada. Esta se conforma por empresarios y partidarios de la desregulación laboral, es decir no aprueban la existencia de sindicatos en las empresas, los consideran una traba para el mercado de trabajo, ya que éstos, en un momento dado, pueden generar un contrapeso para el modelo económico neoliberal el cual extiende la aplicación de drásticos programas de ajuste estructural, que implican la indiscriminada desprotección y desregulación de los mercados laborales, comerciales y financieros, produciendo con ello la creación de grandes bloques económicos, los cuales tienen la función prioritaria de subordinar lo público al interés privado, haciendo énfasis.

Esta nueva política económica garantiza la concentración de capitales en las grandes empresas, reflejando en el mercado, siendo, significativos recortes en los gastos públicos y desmantelación del sistema de bienestar social reduciendo cualitativamente el llamado Estado de Bienestar, es decir que obliga al Estado a desentenderse de los derechos obtenidos por los trabajadores a través de las conquistas de años anteriores; las cuales se reflejaron en servicios como; Educación, salud vivienda, pensiones jubilaciones, vacaciones etc., atentando con ello a la reducción de los salarios y produciendo el fenómeno de crecimiento desmedido del desempleo.

Lo anterior ha generado el debilitamiento del Estado de Bienestar, hasta llegar al Estado mínimo, el cual promueve en la iniciativa privada la administración de varias empresa pública.

Sólo así podríamos entender el porque durante los tres últimos gobiernos, se vivió un proceso de privatización indiscriminada, así como la desregulación y la libre circulación del capital privado, incluida el financiero y la flexibilización laboral extrema, y la sobre explotación del trabajo.

INTRODUCCIÓN.

La adopción en México del modelo económico neoliberal en las tres últimas décadas del siglo XX, gestó una profunda crisis en el movimiento sindical, debido a la aplicación del drásticos programas de ajuste estructurales, que implicaro la indiscriminada desprotección y desregulación de sus mercados laborales, comerciales y financieros por parte del Estado y el Capital, promoviendo con ello alternativas encaminadas a la concentración de capitales en las grandes empresas, obligando con ello a que los gobiernos de los Estados efectúen recortes significativos al gasto público y a dismantelar los sistemas de bienestar social, ganadas durante constantes años de lucha: lograndocon ello vivienda, pensiones, seguridad social, prestaciones, vacaciones etc,lo que dio como resultado la reducción cualitativamente del bienestar social.

El Estado de bienestar ha sido debilitado al máximo, dando como resultado, la conformación del Estado mínimo, el cual le ha dado prioridad a la iniciativa privada en lo referente a la administración de varias empresas públicas.

De esta manera podemos entender el porque de las privatizaciones indiscriminadas, las desregulaciones, la libre circulación de todas las formas de capital, incluida la financiera, la flexibilidad laboral extrema, (salarios, funciones a desempeñar, categoría contractual) y la supeexplotación del trabajo.

Los salarios tienden a desvincularse de la antigüedad para pasar a depender de los resultados patronales de la productividad (bonos de productividad como se denominan actualmente) declarados éstos semestralmente o anualmente, por las empresas. Por su parte,las funciones de lo trabajadores tienden a indiferenciarse con el surgimiento del obrero polivalente o multicalificado y aquí entramos al tercer elemento de descomposición de puesto de trabajo, relativos ha la categoría y función.

La categoría contractual se vuelve polivalente y flexible gestando la reestructuración económica. La cual consiste básicamente en un proceso global que afecta a la mayor parte de los países del orbe. Este problema de la reestructuración del trabajo lo aborda el autor Benjamin Coriat, en su libro " El taller y el cronómetro" donde aborda las causas de la crisis capitalista, así como el agotamiento de los métodos de producción de la riqueza social y de la explotación de la fuerza de trabajo encaminada a la generación de trabajo excedente y plusvalor para el capital.¹

En términos generales, podemos sintetizar la concepción teórica de Coriat sobre la crisis como sigue: sea por el lado de la tasa de ganancia, de la productividad o finalmente por su combinación , la crisis capitalista involucra la reestructuración, micro y macro del proceso de trabajo, de la organización laboral empresarial, las regulaciones salariales , la productividad y las formas y los contenidos de los programas de capacitación y adiestramiento de la fuerza de trabajo, encaminada a acelerar la calificación obrera a estándares de calidad.

La dirección de esta transformación consiste en el diseño de una división internacional del trabajo fundada en la especialización productiva bajo el liderazgo de los poderosos centros productores de Estados Unidos, Europa Occidental y Japón.

¹ La tesis central de Benjamin Coriat sostiene el origen de la crisis por, la incompatibilidad entre las tasas salariales y de la productividad en condiciones de una rentabilidad ascendente, debido entre otros factores, a la combatividad obrera en la defensa de sus condiciones de vida y trabajo. En efecto, para el autor, la crisis capitalista a partir de mediados de los años sesenta (que es la crisis del fordismo y del Estado de Bienestar) nos enseña como a nivel macroeconómico, la crisis de la organización científica, del trabajo, el agotamiento de los métodos taylorianos y fordianos de organización de trabajo y la ausencia de un relevo significativo en el soporte de la valorización del valor, el cual se traduce en un debilitamiento de la productividad global del trabajo, fenómeno que ahora en numerosos estudios es la base de la explicación de la crisis. Benjamin Coriat, El Taller y el Cronómetro. Ed. México, siglo XXI, 2da edit. 1985, pág. 153.

Los organismos como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM) entre otros, son los brazos institucionales que están imponiendo al resto del mundo una arquitectura del sistema de economía mundial que responde cada vez más a los intereses de estos grandes centros de poder económico.

Ante este panorama económico y la dinámica de los cambios tecnológicos y de la competitividad internacional, se ha obligado a algunas naciones, como el caso de México a adoptar una política, sustentando en la industrialización por medio de la sustitución de importaciones y de protección al mercado interno, por otro lado, el de libre comercio, que se inicia a partir de los efectos de la crisis de 1982, dentro de la cual se generó la reforma del Estado de Bienestar por la del Estado mínimo, que trajo consigo la privatización del sector paraestatal, la compactación y desarticulación del sector central, así como en el rubro de la política laboral dentro de la cual se sustituye el modelo de relaciones laborales y sindicatos corporativas, por otro tipo neocorporativo, el cual se basa en los principios de la productividad, flexibilidad, movilidad y polivalencia.

En suma, estas imposiciones han ocasionado en nuestro país una flexibilización salarial, el estancamiento del empleo y despidos masivos, la reorganización de los mercados de trabajo

(forjando la creciente inestabilidad y destrucción de empleos formales y el aumento de empleo precario en maquiladoras y franquicias) así como el aumento, igualmente, de la fuerza de trabajo campesina migrante en dirección a Estados Unidos.

En la nueva política laboral impulsada durante las últimas tres décadas en México por los empresarios y el gobierno tiene como objetivos principales, el incremento de la productividad, así mismo se atenta directamente contra los derechos básicos de la clase trabajadora, se ataca, la contratación colectiva (haciéndola más ágil y flexible) y la representatividad de los sindicatos así como su propia existencia, promoviendo la individualización de las relaciones de trabajo, y para restarle fuerzas al movimiento sindical, se impulsa la libertad sindical, la cual se utiliza de manera negativa, para posibilitar al trabajador a optar por no afiliarse a ningún sindicato.

Para llevar a cabo sus fines se aplicaron estas medidas en empresas paraestatales, forjando la desmantelación de Estado de Bienestar Social y debilitándolo al máximo. Dando con ello prioridad al Estado Mínimo, el cual ha dejado a la iniciativa privada la administración de una empresa públicas. De esta manera podemos entender el porque la desaparición de la empresa de transporte de pasajeros R-100.

Lo cual ha sido el resultado de las políticas privatizadoras aplicadas por el gobierno, que tienen como orientación prioritaria, el rompimiento con toda relación sindical , así como con contratación colectiva y,por el contrario, tiene la prioridad de incrementar la productividad y eficiencia de esta empresa, de esta manera, ante la carencia de un programa permanente en la modernización del transporte de pasajeros en la Ciudad de México y las zonas conurbadas, se ha generado nuevamente el problema del pulpo microbusero, así como la deficiencia en la prestación de este servicio a las colonias populares, este problema sigue siendo un reto permanente para la secretaria del transporte y vialidad del gobierno del D.F, debido a que el problema permanece desde el año de 1995, sin tener aún una solución viable a este problema después de 5 años de desaparecida la empresa de pasajeros R-100, con la cual ,en el momento de sus conformación se soluciono el problema del transporte público, además dentro de esta nueva empresa se generó una conciencia participativa dentro de estos trabajadores los cuales, con el apoyo del sindicato (SUTAUR-100) vieron mejoradas sus condiciones de vida y sus condiciones laborales dentro de este sector, el cual a sido uno de los más explotados dentro de los movimientos laborales de México.

En el rubro de la participación política este gremio camionero demostró una lucha férrea y sostenida durante su conformación como empresa de transporte de pasajeros, así como la de una organización sindical participativa y consciente de su lucha, trabajaron demostraron su fuerza y participación dentro de la huelga de 1985 , posteriormente después de vivir un año de lucha, al ser declarada la empresa de R-100 en quiebra en el año de 1995 la cual es consecuencia de la adopción de políticas económicas neoliberales adoptadas durante las tres ultimas décadas del siglo XX, en México la cual repercutió no solo en el rubro económico sino que de manera desgarrante a desmantelado al movimiento sindical.

Considero que la problematica solo se logro la conformación de una nueva empresa que pueda solucionar el problema del transporte público en la Ciudad de México.

Las políticas económicas gubernamentales (1982-2000).

La política privatizadora del gobierno de Miguel de la Madrid durante (1982-1988), se caracterizó por ser una política recesiva e inflacionaria, debido a que contó con recursos externos para, financiar la estabilidad monetaria y el crecimiento económico. Es durante este periodo que se reajusta la economía mexicana, con la intención de generar un superávit comercial que permitieran cubrir el pago de servicio de la deuda externa, debido a que no existían las condiciones productivas financieras internas capaces de generar recursos para cubrir el pago del servicio de la deuda, por lo que se procedió a la instrumentación de un tipo de cambio devaluatorio y una política fiscal crediticia contratista, esto contrajo la actividad económica y acentuó la inflación, es durante el gobierno de Miguel de la Madrid que se ha optado por ordenar el proceso privatizador con base en la disfunción constitucional entre empresas estratégicas, prioritarias y no prioritarias.

En esa clasificación son primordialmente importantes las áreas de petroquímica básica, electricidad y energía nuclear, ferrocarriles y en el área de comunicaciones la vía satélite, así como la del sector del transporte terrestre, puertos, puentes y caminos federales, las cuales son consideradas áreas de vital importancia estratégica, debido fundamentalmente para el interés público y los objetivos de la política laboral neoliberal de estos gobiernos priistas.

Las actividades prioritarias han sido todas aquellas que, sin ser fundamentales para el desarrollo económico son para salvaguardar la soberanía, y por consiguiente merecen atención preferentemente por ser causa de interés público.

Objetivos de la política laboral neoliberal.

El gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado aplicó una política orientada a transformar las bases de la acumulación capitalista imperantes. Con ella prevaleció la reordenación de la economía hacia el mercado externo. En su desarrollo y afirmación se produjo la liberación comercial, el ingreso al GTT, La apertura total a la inversión extranjera, la privatización del sector paraestatal y la reestructuración productiva. En estas dos últimas, las funciones del Estado determinaron los contenidos esenciales de la política laboral: abaratamiento del precio de la fuerza de trabajo, fomento de la incorporación de la mujer a las actividades económicas con objeto de amortiguar los efectos de la pauperización salarial sobre los trabajadores y modificación de las condiciones de trabajo en general y en particular en el sector paraestatal y central, y en la regulación y calificación de los conflictos laborales.²

EN EL RUBRO LABORAL.

La política laboral estatal apuntaría, entonces, hacia cinco grandes objetivos.

- 1) Reducción del salario otra vez de topes salariales y la elevación de precios, tarifas e impuestos.
- 2) Racionalización del gasto público y sus impactos negativos sobre el empleo.
- 3) Anulación del contrato colectivo de trabajo, del derecho de huelga y de las funciones tradicionales de la institución sindical, y de la función hegemónica de la CTM, junto con el fortalecimiento de la CROC, la CROM y la COR.

² Max.Ortega .Solis de Alba Ana Alicia. Estado Crisis y Reorganización Sindical. P.84,Edit.UAM-I,México,1990.pág.84

4) Uso intensivo de la fuerza armada del Estado al apartado administrativo del trabajo para recomponer las direcciones de los sindicatos nacionales estratégicos y para contener los procesos de democratización de los mismos.

5) Apoyo, promoción y fortalecimiento de cuatro de los proyectos más importantes del sindicalismo blanco . La Federación Independiente de Nuevo León (FSINL), La Central de Trabajadores y Campesinos (CTM), La Confederación Nacional de Trabajadores Universitarios (CONTU) y la Federación Nacional de Sindicatos Bancarios(FENASIB).

Esta política económica Neoliberal³ buscaba fundamentalmente eliminar todo poder sindical en el proceso del trabajo, suprimir prestaciones y establecer el precio de la fuerza de trabajo ya no en función de su reproducción sino de la producción, la productividad, la intensidad y la calificación, así como el nuevo establecimiento de formas de dominación y control en el proceso de trabajo con la instauración de nuevos recursos, aplicando la tecnología reciente y los círculos de calidad.³

Es durante este proceso que la legislación laboral es utilizada como un instrumento de regulación aplicado a las nuevas relaciones laborales, su papel es de suma importancia debido principalmente a que esta política laboral puesta en marcha entre diciembre de 1982-1985 Cinco artículos fueron referidos a las aportaciones al Fondo Nacional de la Vivienda , a la capacitación y adiestramiento de los trabajadores y al procedimiento de fijación de los salarios mínimos⁴.

³ Idem.Pág.85.

⁴ Idem.pág.88

Este sexenio se caracterizó por ser recesivo e inflacionario, debido a que no contó con recursos externos para financiar la estabilidad monetaria y el crecimiento económicos. Por el contrario, tuvo que reajustar la economía para generar un superávit comercial que permitiera cubrir el pago de servicios de la deuda externa. Como no había condiciones productivas y financieras internas capaces de generar recursos para cubrir el pago de servicio de la deuda, se procedió a la instrumentación de un tipo de cambio devaluatorio y una política fiscal y crediticia contratista. Esto contrajo la actividad económica y acentuó la inflación. En el último año de gobierno de Miguel de la Madrid se instrumentó la Política del Pacto de Estabilización⁵ que establece una paridad cambiaria nominal fija, además de disminuir los aranceles y abrir más la economía. Ello condujo a que el superávit comercial pasara de 8,700 millones de dólares en 1987 a 1,700 millones de dólares en 1988, lo cual generó presión sobre las reservas internacionales para cubrir las obligaciones con los acreedores foráneos. No era viable continuar con la política antiinflacionaria, ya que reducía los recursos financieros para mantenerlas.⁶

⁵ Zapata Francisco. *Sindicalismo Mexicano Frente a la restructuración*. Edit. F.C.E. México 1996. Pág.139.

⁶ Huerta G.Arturo. *Razones del Colapso Económico*. Coyuntura.Núm.56. Tercera Época,feb.1994,pág.3

Las políticas económicas de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994).

La política económica de Carlos Salinas de Gortari puede ser caracterizada como la continuación y profundización de las políticas económicas aplicada por su antecesor, Miguel de la Madrid Hurtado, de quien el propio Salinas fuera Secretario de Programación y Presupuesto. Las políticas de Miguel De la Madrid y Salinas tuvieron como principales rasgos comunes: la privatización de las empresas paraestatales⁷ y la reducción del déficit del sector público mediante la conexión del gasto y la expansión de la base impositiva; la reducción o contención de los salarios reales, y por lo tanto del consumo interno;

el aliento a la intervención privada, especialmente a la extranjera, privilegiando con ello el papel del mercado como principal regulador de las relaciones económicas, internas y externas; apertura de la economía y promoción de las exportaciones de manufacturas producidas sobre la base de mano obra barata, acceso directo e irrestricto a los recursos naturales, impuestos bajos, variables y débiles; regulaciones ecológicas y de seguridad laboral.

En términos generales, podríamos decir que la gestión de Salinas fue más exitosa que la de sus antecesores a punto tal que puede afirmarse que la crisis de los ochentas fue superada durante su gobierno, por lo menos hasta mediados de 1993, en que se hizo visible una marcada desaceleración de la economía.

⁷ En 1982 existieron 1,155 entidades paraestatales, que para 1994 se habían reducido a 216; los fidecomisos, 223 en 1982, eran solamente 29 en 1994, los organismos desconcentrados se dedujeron de 103 a 81, entre los mismos años, los empleados del gobierno federal disminuyeron de 1,337,000 en el primer año considerando, a 870,000 al cierre del período. Cfr. Exélsior, 3 de noviembre de 1994.

Los problemas de la economía no se derivaron del conflicto de Chiapas, ni de los asesinatos de Colosio y Ruiz Massieu. Los límites del modelo neoliberal del país ya se venían manifestando desde 1993. En ese año el PIB sólo creció en 0.4% y la producción manufacturera de creció en 1.4%, con un déficit comercial manufacturero de 28 mil millones de dólares.⁸

La deuda pública interna se había reducido previamente a raíz de los procesos de privatización de empresas públicas, cuyo producto se canalizó a su pago. Ello contribuyó a generar el superávit fiscal. Ante la entrada creciente de capital al país, el gobierno tuvo que emitir valores para contrarrestar el impacto inflacionario que generó la entrada de capitales.

Uno de los instrumentos básicos de la política económica de Salinas de Gortari fueron sucesivos "pactos", acuerdos supuestamente concentrados entre los sectores gubernamental, empresarial, obrero y campesino, pero impuestos en realidad por el Estado.

El primero de ellos data de diciembre de 1987, durante el cual se marcó la tónica general de lo que sería el programa de gobierno, el cual consistía en la liberación de precios para el sector privado, incrementos pautados del tipo de cambio y de las tarifas del sector público, incrementos salariales por abajo de la inflación pasada y también de la inflación esperada. El objetivo central de los pactos fue reducir la inflación a niveles manejables, establecer un deslizamiento uniforme del tipo de cambio, mejorar las finanzas públicas y, en suma, crear un clima de predecibilidad respecto de la evolución de las principales variables macroeconómicas, que permitieran a los agentes económicos planificar a más largo plazo sus decisiones.

⁸ Coyuntura." La crisis del modelo económico neoliberal y la alternativa del PRD. ECONOMISTA y CEN del P.R.D". Tercera Epoca.Fcb.1994.p.7.

Luego de los meses iniciales de 1988, en el que se dio un fuerte ajuste de precios públicos y privados, puede decirse que los sucesivos pactos lograron cumplir sus objetivos. La inflación se redujo significativamente, del máximo histórico del 159.2% alcanzado en 1987, a 8.7% en 1993.

El producto interno bruto comenzó a crecer, superando muy moderadamente al crecimiento poblacional, al igual que lo hizo- con más fuerza- la inversión; ambas variables tuvieron, sin embargo, un pobre desempeño en 1993.

Junto con la aplicación de los pactos, una de las preocupaciones económicas iniciales del gobierno de Salinas de Gortari fue la reducción concertada del servicio de la deuda externa. En 1990 se logró un acuerdo con los bancos privados acreedores, en el marco del "Plan Brady"⁹, que significó una quita considerable al capital adecuado y a su servicio, junto con la inyección de dinero fresco. La reducción de las tasas internas de interés contribuyó, por su lado, a aliviar el servicio de la deuda interna, importante para el gasto público federal dentro del cual se encuentra el gasto social.

Otro aspecto significativo de la gestión económica del gobierno de Salinas significaron los 23 mil millones de dólares.¹⁰ Como resultado de la desincorporación o venta de más de 200 empresas o entidades paraestatales, allí incluidos los bancos nacionalizados por el gobierno del presidente José López Portillo en 1982.

Estas ventas significaron ingresos para el erario público, junto con las reducciones en el servicio de la deuda permitiendo mejorar significativamente los ingresos del sector público; combinado esto con la disminución del gasto total debido a la reducción del servicio de la deuda y a la ampliación de la base y el control impositivos, se entiende que se haya logrado obtener un superávit del sector público sin haber llevado a éste a una extrema languidez.¹¹

⁹ Idem. pág.6

¹⁰ Idem. pág.6

¹¹ Texto reCAPITULADO durante el Sexto informe de gobierno de CSG.

Las reservas de divisas mejoraron a punto tal que a fines de 1993 alcanzaron su máximo nivel histórico: 29,000 millones de dólares.

En 1993, México comenzó a experimentar una desaceleración económica, agudizada en 1994 por la inestabilidad política. La moderada recuperación económica lograda no beneficio al conjunto de la población.

Las reservas de divisas, la estabilidad del peso y la posibilidad de seguir manteniendo una balanza comercial ampliamente deficiaria dependen de que continúen ingresando capitales del exterior en gran cantidad. La gran mayoría de los capitales ingresados o repatriados se orientaron a una muy volátil inversión de cartera, dirigida principalmente hacia la adquisición de acciones y de títulos gubernamentales, generalmente de corto plazo.

Los acontecimientos de Chiapas, y en particular luego del asesinato del candidato presidencial priísta Luis Donald Colosio: de marzo, se había retrocedido más de 25% entre el primer día del año y el 20 de abril, habría un creciente déficit en el comercio de bienes y servicios con el exterior, que pasó de 645 millones de dólares en 1989 a 20,000 en 1992, y otro tanto en 1993. También habría una tendencia deficitaria seguramente se mantendrá en el futuro inmediato. Contribuyen a ello la propia recuperación económica, con su necesidad de importar equipos, insumos y tecnologías; y la propensión de las clases medias y altas a adquirir bienes importados. De estamano urde una acción gubernamental que reduzca el déficit comercial, aunque los márgenes de maniobra son escasos. Una devaluación estimularía las exportaciones y reduciría las importaciones, pero impediría cumplir con las metas de control de la inflación y destruiría la "confianza"

El gobierno de Salinas apostó a que el TLCAN estimularán la inversiones (estadounidenses, canadienses, y de terceros países), que tendrían como meta la exportación hacia un mercado norteamericano de fácil acceso. De esa manera, al convertir a México en una plataforma de exportación hacia Estados Unidos, las nuevas inversiones crearían empleos, incrementarían el potencial manufacturero del país, y disminuirían el déficit comercial vía crecimiento de las exportaciones. La apuesta era riesgosa, porque es difícil soportar una balanza comercial tan deficitaria hasta que se produjera el anhelado salto cualitativo del nivel de las exportaciones. Desde esta perspectiva se comprende que el TLCAN se haya convertido en la pieza angular del gobierno de Salinas y anteriormente con el de Zedillo coherente con la filosofía económica liberal de los últimos gobiernos, que ha llevado a radicalizar la apertura externa de la economía, bajo el supuesto que ésta estimula la competencia y por lo tanto sirve para controlar la inflación; obliga a la modernización de las actividades productivas internas, y proporciona a los consumidores mexicanos una más variada oferta de productos.

Política exterior y libre comercio

Para la década de los setentas la política exterior mexicana había abandonado los rasgos defensivos que históricamente la caracterizaron, para promover con mayor eficacia los intereses de México en el exterior. Según la propuesta de Salinas, México debería seguir por ese camino, pero buscando aprovechar mejor las potencialidades económicas y políticas del país. Para lograrlo era necesario examinar las opciones y concretar las estrategias que permitieran a México proyectar una nueva imagen en el exterior. Habría que convencer a gobiernos, de que la estabilidad lograda por la reforma económica emprendida por el gobierno De la Madrid era duradera.

Según esta perspectiva, era necesario mejorar las relaciones con Washington, cuyo apoyo resultaba particularmente valioso para el cumplimiento de los objetivos de la política exterior esbozada, Salinas sintetizaba los cambios en este terreno en la adopción de posturas que, sin menoscabo de la defensa de los intereses nacionales, evitaran la confrontación innecesario con el poderoso vecino del norte.¹²

El gobierno de Salinas intensificó las acciones en favor de la diversificación de las vinculaciones políticas y económicas del país, con la intención de “crear condiciones más equilibradas en las relaciones con el exterior.

¹² Del Alizal Laura. “ La política exterior de México: planteamientos de campaña “. en Topodrillo, número.3 México, UAM-I, otoño de 1988.págs 20-25

En el terreno de la política exterior, el gran riesgo que implicaba esta nueva relación económica con los Estados Unidos era la pérdida de la independencia relativa de que había gozado, y que en el pasado permitió a México disentir de las posiciones estadounidenses aún en momentos álgidos de la guerra fría, tal y como ocurrió durante los años sesenta, en relación con la Revolución Cubana y en los años ochenta respecto al conflicto centroamericano.

El sindicalismo

Hasta inicios de los ochenta, la mayor parte de los trabajadores mexicanos podían enorgullercerse de la fuerza política de sus sindicatos y el progreso lento, pero sostenido- de sus niveles de vida y de trabajo, eran producto de la organización masiva de los obreros y empleados, legalizada a partir de la Constitución de 1917 y fomentada por muchos de los gobiernos posrevolucionarios, y que ejerció altos grados de influencia en la definición de las políticas salariales y laborales del Estado.

Por otra parte había sectores más combativos de sindicatos principalmente los de tipo independientes los cuales criticaban a los sindicatos oficialistas los cuales buscaban emancipar sus lazo corporativo que unía en una estrecha alianza a las organizaciones sindicales con los intereses del Estado y del PRI.

Los logros obtenidos por los trabajadores a través de su fortaleza organizativa fueron fruto de la lucha revolucionaria de principios de siglo. Eran también producto del pacto entre los intereses de la cúpula sindical dirigente, que controlaba las demandas obreras a cambio de posiciones políticas, y los intereses del Estado, que obtenía apoyo a sus políticas económicas y una fuente segura de votos para el PRI, heredero de la revolución mexicana y partido en el gobierno desde 1929, aunque entonces tuviera otro nombre.¹³

¹³ Reyna J.L y Miquet M. Las Organizaciones Obreras en México. El colegio de México. México. 1976. Pás.52.

A este sindicalismo corporativo se le denomina popularmente "charrismo sindical"¹⁴ y en las investigaciones sobre el sindicalismo mexicano es llamado "burocracia oficial", "sindicalismo oficialista" o "movimiento obrero organizado". Pese a las fricciones y tensiones que en diversos momentos se suscitaron, la alianza entre el sindicalismo oficialista y el Estado no fue rota ni aun cuando tras vertiginosos cambios tecnológicos y comerciales en el mundo, durante la década de los ochenta se impulsaron nuevas orientaciones gubernamentales en la economía nacional. Orientaciones que se dieron en medio de una profunda crisis económica que alcanzó sus expresiones más agudas en el gobierno de Miguel de la Madrid entre 1982 y 1988, un vuelco modernizador en la industria y en las relaciones del Estado con los diversos sectores de la sociedad.

El peso de la crisis recayó principalmente sobre los hombros de los trabajadores: su salario promedio descendió considerablemente, sus prestaciones sociales fueron disminuidas y hubo un alto número de despidos debido al cierre de muchas empresas.¹⁵

Es durante los primeros años de gobierno de Carlos Salinas de Gortari, cuando la política del empleo se caracterizó por el "ajuste" e injustificado despido de miles de empleados y obreros del sector central y paraestatal y a la promoción de la desalarización de la fuerza de trabajo en el sector privado, utilizando para justificar al final la autoempleación en la microindustria, el trabajo a domicilio y la cooperativización.

¹⁴ Desde 1948, al sindicalismo oficial o corporativo se le llama "charrismo" porque en ese año Jesús Díaz de León, al que apodaban el "Charro" y era líder de los trabajadores ferrocarrileros, asaltó el local de ese sindicato con las fuerzas policiacas, el ejército y otros pistoleros, e impulsó su grupo en la dirección sindical en contra de los trabajadores. A este tipo de dirigentes y a los sindicatos que controlaba se les denomina popularmente "charros".

¹⁵ Ortega Maximino. Estado y sindicalismo mexicano, 1986. "renuncia política del sindicalismo". Edit. UAM-I, México 1988, pág. 123.

En el rubro salarial, el gobierno de Salinas se caracterizó por el congelamiento de salarios contractuales por medio de Pactos para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE). Además se realizaron jubilaciones por abajo del salario mínimo y premios a la productividad.¹⁶

En las revisiones de contratos colectivos de trabajo (telefonistas, siderúrgico, petroleros y trabajadores del Seguro Social), la política seguida fue la de modificación del contrato colectivo de trabajo, introduciendo los principios de productividad, flexibilidad, movilidad y polivalencia.¹⁷

Desreglamentados, los contratos colectivos de trabajo, las fuerzas de los trabajadores y sus organizaciones sindicales se vieron disminuidas y, a veces, casi eliminadas.

Para contener el descontento y la movilización de los trabajadores al servicio del Estado se hicieron distintas concesiones económicas y sindicales procurando impedir, al mismo tiempo, que se consolidaran formas autónomas de organización laboral como COTRASE y la CNTE.¹⁸

Corporativismo y neocorporativismo.

No obstante su tropiezo electoral, el PRI ganó finalmente las elecciones presidenciales de 1988, no sin fuertes impugnaciones y alegatos de fraude por parte de los partidos opositores y muchos grupos sociales. Ante esta situación, tal vez por la urgencia de legitimar su gobierno y de dar un escarmiento al liderazgo corporativo que tan mal había cumplido con su misión de proveer al partido gubernamental de apoyos electorales.

¹⁶ Ortega Maximino, Solís de Alba Ana Alicia. Estado, Crisis y Reorganización Sindical. Págs. 112.

¹⁷ Coriat Benjamin. El Taller y El Cronometro. Edit. Siglo XXI, México. 1982, págs-43-51.

¹⁸ Méndez Berrueta Luis. Quiroz Trejo Othón. Modernización Estatal y Respuesta Obrera. Historia de una Derrota. Ed. UAM-A. México. 1994. pág. 262.

Al presidente Salinas de Gortari inició a comienzos de su gobierno una campaña contra algunos de los más corruptos representantes del sindicalismo oficialista en el país. El gobierno salinista, que pese a todo debería mantener una base de apoyo entre el movimiento obrero, dado que no podía contar con el sindicalismo independiente, que prácticamente se había adherido en masa a la campaña presidencial de Cuauhtémoc Cárdenas, tuvo que buscar aliados entre el propio sindicalismo oficial.¹⁹

Carlos Salinas no tuvo demasiados problemas en su intento por rodearse de un sindicalismo que, siendo leal a él y a sus propósitos modernizadores en la industria y en la política económica, fuera capaz al mismo tiempo de mostrar una faz democrática que lo distinguiera del sindicalismo corporativo tradicional. El nuevo sindicalismo debería contar con el consenso de las bases obreras, pero siempre dependiente del Estado. Así surgió lo que se ha dado en llamar “neocorporativismo”, una suerte de resabio de la antigua alianza del Estado con el movimiento obrero oficialista que sigue asegurando la colaboración mutua sobre el soporte de nuevas premisas de intercambio político, de las políticas salariales y laborales, ya no se diga de la economía nacional. No podría explicarse este cambio sin entender la profundidad de los efectos del modelo de desarrollo aplicado por Salinas, que privilegió a los dueños del gran capital privada nacional y extranjero. Enfatizarlo, que este modelo está enmarcado en un proceso a nivel internacional, e incluye la modernización de la planta productiva, la privatización o reprivatización de las empresas públicas y el recorte del gasto público para sanear las finanzas del gobierno.

¹⁹ Indem, pág. 217.

Durante el gobierno de **Carlos Salinas de Gortari** de las 418 entidades paraestatales desincorporadas, 203 fueron dadas de baja mediante liquidación o extinción, se funcionaron 17, y fueron transferidas 11 más, 160 fueron sometidas a la vía de la venta y 27 más entidades dejaron de consolidarse como tales.²⁰

De las 200 restantes se crearon 47 más , 18 en áreas estratégicas y prioritarias para el impulso del desarrollo social y económico del país y 29 para facilitar la privatización además se reinstalaron 8 empresas más, dando un total de 255 parastatales. En el informe de ejecución se contabilizo un total de 254.

Tomando en cuenta estos últimos, 38 entidades se encontraron, para Noviembre de 1994, en proceso de desincorporación, 26 por la vía de la liquidación, 2 por la vía de la transferencia y 10 por la vía de la venta.

Nos restaban, entonces, 216 entidades paraestatales vigentes al 15 de noviembre de 1994, las cuales se agruparon de la siguiente manera:

81 organismos descentralizados.

106 empresas de participación estatal mayoritaria .

29 fideicomisos públicos.

Si realizamos un comparativo del sector paraestal durante los años de 1982, el cual contaba con un número significativo de empresas de 1115 empresas, y para el año de 1994 se cuenta con tan solo 216 empresas paraestatales, no demuestra que la venta de empresas durante el gobierno salinista fue un negocio muy redituable.

Los efectos de estas transformaciones han afectado a todos los sindicatos en México. Los aglutinados en el sindicalismo independiente, en primer lugar, debido a su debilidad orgánica y dispersión.

²⁰ Pérez Arce Francisco. Sindicalismo Hora Cero. Coyuntura , Quinta época. Núm.79. Marzo- Abril.1997.pág.31

Aquí se incluyen los sindicatos universitarios, algunos automotrices y varias secciones de sindicatos nacionales de servicios como los trabajadores de la salud, transporte de la educación el sindicalismo blanco amarillo en muchos otros países, dependiente de los empresarios privados, es ahora menos que nunca han podido responder por los intereses de sus agremiados como es el caso de algunos sindicatos de las empresas de capital mexicano situadas en Monterrey, como la Cervecería Cuauhtémoc, Cartón Titán, Vidriera Monterrey, Hojalata y Lámina S.A. (HYLSA), John Deere (tractores), Caterpillar (maquinaria para construcción), etc.

Respecto al sindicalismo oficialista o "charrismo", que de pronto ha resultado oneroso para el gobierno por su corrupción que se refleja en los bajos índices de productividad de las empresas que, como PEMEX y la Comisión Federal de Electricidad, los ferrocarriles y la mayoría de las grandes empresas del Estado, debieran ser muy productivas para los planes de modernización y por su pérdida de legitimidad entre la base de sus trabajadores (sostenida hasta hace muy poco a causa de los privilegios en las prestaciones, servicios y salarios.²¹

Esa pérdida ya no hace confiable ni suficiente el voto corporativo, dadas las nuevas condiciones de competitividad electoral.

Al finalizar el gobierno de Carlos Salinas, es posible advertir que el sindicalismo oficialista tradicional, encabezado por Fidel Velázquez, ya no es tan poderoso y no parece ser insustituible para el PRI y el gobierno. No obstante, el gobierno de Salinas no logró liberarse de la alianza con el sindicalismo oficial tradicional, lo cual es visible en la continuada permanencia del sector obrero en el PRI, en la presencia del Fidel Velázquez como factor de control entre los líderes sindicales de viejo cuño.

²¹ Huerta G. Arturo. Razones del Colapso Económico. Coyuntura . Núm.56. Tercera época . Feb.1994.pág.7.

Ante la elección presidencial de 1994, el sindicalismo mexicano se encontró más débil y dividido que antes: el independiente apoyó con pocas fuerzas organizadas la candidatura de Cárdenas, postulado por el Partido de la Revolución Democrática (PRD), y el corporativo mantuvo su vieja alianza con el PRI, sosteniendo la candidatura de Luis Donaldo Colosio, primero, y de Ernesto Zedillo después.

La Política económica de Ernesto Zedillo (1994-2000).

En este sexenio presidencial se avanzó en el cumplimiento de la agenda dictada por los organismos internacionales en diversos renglones. Se afirmó la economía de libre mercado en su vertiente neoliberal- neoconservadora y el Estado mínimo evaluador impulsados en los dos sexenios que lo antecedieron. La continuidad fue su sello, junto con los beneficios para el capital nacional y extranjero, la pérdida de la soberanía nacional, la precarización de las condiciones de trabajo y de vida de las trabajadores del campo y de la ciudad, el aumento de la pobreza fueron sin lugar a duda, los saldos más significativos del avance de dicha política. Sus rasgos más sobresalientes fueron los que se anotan a continuación.

1.- La apertura comercial estuvo subordinada a las estratégicas geopolíticas de las potencias, en menoscabo de la soberanía nacional y la distribución equitativa de los beneficios del crecimiento económico. En particular la firma del tratado de Libre comercio con la Unión Europea violó diversos preceptos constitucionales al atribuir poderes supremos y discrecionales al “Consejo Conjunto” para modificar dicho tratado en temas fundamentales sin someter los cambios a la ratificación del senado.

2.- El aumento del ahorro interno se basó en la privatización de las pensiones.

3.- Se promovió el financiamiento al gran capital a través de diversas medidas, entre ellas el Fobaproa, y de la intriga del sector financiero y bancario al capital transnacional.

4.- La política fiscal fue dirigida a favorecer al capital extranjero productivo y especulativo, y a cargar el peso de las contribuciones en las personas físicas. Se elevaron de los impuestos sin aumentar la base de contribuyentes a costa de impuesto del, consumo, el impuesto sobre el valor agregado (IVA), el cual se elevó del 10 al 15%.

- 5.- Se impulsó una política monetaria restrictiva.
- 6.- Se brindó apoyo financiero para los productores agrícolas ganaderos con perfil privado, con veto para los campesinos pobres.
- 7.- Desaparecieron fuentes de empleo y se incrementó el déficit en la generación de puestos de trabajo , la generación de empleos formales en el conjunto de la economía fue menor que el incremento de la población y aumentó el empleo precario e informal con fuerte presencia femenina.
- 8.- Se registró una maquinación del empleo manufacturero, es decir se dio una sustitución de empleos relativamente mejor remunerados por el empleo de la maquiladora.
- 9.- El aumento de la productividad se acompañó con la disminución sistemática de los salarios reales.
- 10.- Se impulsó la desnaturalización del carácter salarial de las percepciones de los trabajadores, mediante la generación de bonos o incentivos.
- 11.-Se dieron reformas del marco jurídico laboral a través de resoluciones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.
- 12.- Se dio la atomización y debilitamiento de los sindicatos nacionales y de las organizaciones campesinas.
- 13.-Se realizó un desplome del gasto social programable en términos reales y relativos.
- 14.-Reducción del presupuesto para las Universidades públicas y la educación, junto con la operación de diversos mecanismos tendientes a la privatización de la educación pública en todos los niveles.
- 15.- Reducción del presupuesto destinado a las secretarías del Estado, excepto los destinados al poder legislativo y al poder judicial.
- 16.- Fortalecimiento de instituciones dedicadas a controlar el orden social interno y utilización de las fuerzas de seguridad.

17.- Privatización de la seguridad social (reforma la ley del Seguro Social y diversas medidas que preparan el terreno para la privatización del Instituto de Seguridad Social de los Trabajadores del Estado²².

²² Solís de Alba Ana Alicia. García Márquez Enrique. Ortega Max. El Último Gobierno del PRI. Balance del Sexenio Zedillista. Edi. Itaca, año 2000. México D.F. pág. 14.

Principios y lineamientos de la política laboral neoliberal.

La política laboral del gobierno zedillista, se encuentra ligada a la estrategia económica y a la reforma neoliberal del Estado Mexicano. el cual se organizó alrededor de los principios de productividad, flexibilidad, movilidad y polivalencia , así como de siete lineamientos centrales:

- 1.- Política de precarización del empleo.
- 2.- Control y flexibilización salarial.
- 3.- Política de contratación colectiva demoledora
- 4.-Abarco a los sectores paraestatales, la política de privatización los sistemas de seguridad social y sus respectivos esquema de jubilación, la educación y la universidad pública, la ciencia y la tecnología y del patrimonio cultural.
- 5.-La descentralización y federalización.
- 6.-La reforma de la legislación laboral (artículo 123 constitucional y la Ley Federal del Trabajo) para darle al modelo neocorporativo de relaciones laborales y sindicales su marco jurídico neoliberal.
- 7.-Política sindical destructiva de las relaciones tradicionales entre el Estado y la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (FSTSE), apoyada en la tesis jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Política de empleo.

De 1982 a 1994, es decir en 12 años, sólo se generaron un millón 417 mil empleos, estos es, un promedio de 118 mil empleos anuales, frente a una demanda de 1.2 millones de jóvenes que se integraban a la PEA cada año.

En total, se registró en ese mismo período una demanda de aproximadamente 14.4 millones de empleos, generándose solamente los empleos requeridos en un año. Por lo tanto, el déficit ocupacional, es decir el número de empleos que debieron haberse generado para cubrir la demanda, dejando en el desempleo a cerca de 13 millones de jóvenes en edad de trabajar durante ese periodo.²³

De 1995 a 1999, el empleo no mejoró, al analizar el informe de ejecución 1999 de Plan Nacional de Desarrollo (PND), elaborado por la Presidencia de la República, se muestran las cifras sobre la generación de empleos en el sector formal de la economía. En 1995 se perdieron 814,500 empleos. En 1996 se crearon 820 mil plazas.

En 1997 se generaron 661,300 empleos formales. En 1997 se generaron 611,300 empleos formales. En 1998 se crearon 753,000 empleos y 706,041 en 1999. El sector formal de la economía sólo generó 2,070,800 nuevos puestos de trabajo, en el período en el que al menos 5.6 millones de mexicanos de se al mercado laboral.

²³ Martínez Miranda Marisela, "Empleo y Salarios 1994-1996". Coyuntura, publicación del P.R.D, Cuarta época, Núm. 72, junio de 1996, pág. 22

De esta manera, al terminar el sexenio, el déficit de empleo en el sector formal de la economía podría alcanzar un monto acumulado de más de 18 millones, agregando a lo anterior la continuación de despidos en los sectores paraestatales y central, de 1982 a 1993 se registraron en estas empresas públicas 429 mil ocupaciones remuneradas menos y 765,730 trabajadores efectivos despedidos, a los que se agregaron, de 1994 a 1998, muchos miles más de despidos entre los trabajadores ferrocarrileros, petroleros, azucareros y otros.²⁴

En el gobierno central se registraron, entre 1983 y 1993, 603,296 ocupaciones remuneradas menos y un total de despidos, entre 1987 y 1996, de 730,962 trabajadores efectivos.

Para 1997, el número total de empleados en la administración central se redujo a 704,169, sin que se diera por terminada entonces la reducción de personal. Para 1999, el gobierno federal anunció un programa adicional de retiro voluntario para desaparecer en el sector central otras 40 mil plazas, de las 10 mil ya habían sido liquidadas para el 15 de abril de 1999.²⁵

Política Salarial.

Durante el gobierno zedillista se siguió aplicando la política de control salarial por medio de "pactos". El Pacto para el Bienestar, la Estabilidad y el Crecimiento (PABEC) fue firmado el 24 de septiembre de 1994 con vigencia programada hasta el 31 de diciembre de 1995. Sin embargo, el 3 de enero de 1995 surgió como plan de choque, de Acuerdo de la Unidad para Superar la Emergencia Económica (AUSEE), pero sin quedar claro si sustituía al anterior o sólo consistía en una serie de medidas temporales complementarias para enfrentar la crisis existente.

²⁴ Mendez Barrueta. Luis.H. Modernización Estatal y Respuesta Obrera. historia de una derrota. AUM-A.1994. Pág.283-320.

²⁵La Jornada. 20 de abril de 1999.pág.35.

El resultado de la política de control salarial han sido absolutamente negativos para los trabajadores, pues desde que se iniciaron los pactos económicos, en diciembre de 1987, y hasta abril de 1996, el salario mínimo registraba una pérdida acumulada de 65.5%.

En los dos años siguientes no se detuvo la continuada acumulación del deterioro salarial. En 1997 la pérdida acumulada siempre en términos de la canasta básica pasó de 28.07% en mayo a 35.05% en agosto, mientras que la tasa de crecimiento acumulado del salario real descendió a -40.78 entre diciembre de 1994 y agosto de 1997, resultando que el salario mínimo sólo pudiese comprar 40.37 por ciento de la canasta básica, y que se requirieron más de dos salarios mínimos para adquirir los bienes de consumo elemental, sin incluir otros satisfactores como vivienda, salud, educación y vestido.

Para 1998 se había modificado muy poco la relación entre salario mínimo y canasta básica, registrándose para el mes de agosto, una pérdida de -34.87% de su valor, registrándose un costo de la canasta básica de \$524.89 a la semana (74.98 al día), presentando un aumento de 14.41% respecto al mes de agosto de 1997 y de 205.06 desde la devaluación de diciembre de 1994.

Otro resultado del control salarial fue el impacto sobre la distribución del ingreso. Mientras el salario mínimo general perdió 28.7% de su poder adquisitivo de 1994 a marzo de 1999, la participación del salario en el PIB el cual se redujo al 40% en 1994 a 30% en 1998²⁶.

²⁶ La jornada, “ Participación del salario en el P.I.B. la más baja en 20 años ” 18 de abril de 1999.pág.18

Política de contratación colectiva.

La destrucción de los contratos colectivos en sectores paraestatal como medida consustancial a los procesos de privatización, la generalización de los contratos de protección y el encuadramiento de la contratación colectiva de la nueva cultura laboral, son algunos de los elementos más característicos de la política zedillista de contratación colectiva.

La política de contratación colectiva inicia en agosto de 1996, una parte de la burocracia sindical encabezada por la CTM y el conjunto de las dirigencias empresariales firmaron los principios de la nueva cultura laboral. Dos ideas esenciales nutrían a dichos principios:

La primera hacía referencia al establecimiento de nuevas relaciones entre trabajo asalariado y capital fundadas en la productividad.

La idea central era la de alentar la cooperación entre los factores de la producción, así como los procesos educativos y de capacitación, al interior de los centros educativos y de capitalización, al interior de los centros de trabajo y fuera de ellos, como los medios privilegiados para la valorización del trabajo, el aumento de la productividad y la satisfacción de las necesidades de los trabajadores y sus familiares, lo que implica igualmente el reconocimiento de su cada vez más amplia capacidad de contribución a los procesos productivos.

La segunda propuesta consistió en reformar la ley de federal del trabajo.

Política de privatizaciones.

Privatizaciones del sector paraestatal.

De las mil 155 entidades que tenía el sector paraestatal en 1982, se redujeron a sólo 185 al cerrar el mes de diciembre de 1996. Durante 1997 se otorgaron las concesiones para la telefonía de larga distancia, las licitaciones para distribuir gas natural, así como el de proveer de energía eléctrica privada, la concesión de los satélites Morelos II y Solidaridad I y II; las licitaciones del Ferrocarril del Noreste y del pacífico del norte, y la concesión de la Administración Portuaria Integral (API) de Acapulco.

Entre 1998 y 2000 se llevó acabo las concesiones de 35 aeropuertos, las concesiones para operar la telefonía básica; las licitaciones de telefonía de larga distancia y las concesiones de administración portuaria integrales. Quedaron pendiente las licitaciones para construir caminos rurales carreteras federales y ejes troncales, además de las licitaciones de más redes de gas natural.

Privatizaciones, deuda pública externa y rescates financieros.

Según reporte de Banco Mundial, entre 1990 y 1998 los gobierno recibieron por las privatizaciones de empresas públicas - incluidos los bancos- la cantidad de 31,458 millones de dólares, correspondiendo al gobierno de Ernesto Zedillo un total de 7,188 millones de dólares.²⁷

Los saldos de la política económica neoliberal.

Ante la estructura de la estrategia económica neoliberal entre 1982 y 1994, durante los gobiernos de Miguel de la Madrid Hurtado y Carlos Salinas de Gortari, se derivaron los siguientes resultados:

- 1.-Reducido crecimiento económico del 1.3% del PIB promedio.
- 2.-Elevada inflación de 51.9% promedio .
- 3.-Quiebra de las empresas dedicadas al mercado interno.
- 4.-Supremacía de las empresas públicas y los recursos nacionales.
- 5.-Concentración del capital en un reducido número de capitalistas y una regresiva distribución del ingreso.
- 6.-Destrucción y desnacionalización de la planta industrial, la banca y las finanzas.
- 7.-Crecimiento de la deuda externa y dolarización de la deuda interna.
- 8.-Apertura comercial y aumento del déficit comercial y de las cuentas corrientes.
- 9.- Flexibilización y caída salarial, aumento del desempleo en más de 14 millones de personas.
- 10.-Destrucción de empleos de empleos formales y aumento del empleo precario en maquiladoras y franquicias.
- 11.-Aumento de la fuerza de trabajo campesina migrante en dirección a los Estados Unidos.

²⁷ La Jornada, 16 de abril de 2000. pág.18.

Repercusiones inmediatas al adoptar las políticas neoliberales sobre el estado de Bienestar en México y el movimiento sindical.

El procesos de modernización en América Latina y en México, se producen especialmente a partir de los años de la gran depresión - los años treinta-, cuando los sectores líderes de la conducción política y económica asumieron el fortalecimiento de los Estados y la adopción de políticas de industrialización basadas en la sustitución de importaciones.

En general, la modernización se tradujo en el fomento en las organizaciones políticas y laborales que llegaron a ser lo que la bibliografía ha denominado populismo, fenómeno político de masas cuya caracterización incluye una fuerte intervención estatal en la esfera económica y por supuesto en lo laboral. Estos condicionantes trajeron consigo políticas proteccionistas para el desarrollo económico y laboral. Además estos condicionantes trajeron consigo políticas proteccionistas para el desarrollo económico. Bajo este amparo el Estado asumió el papel de protector del trabajador individual, dando lugar a una voluminosa legislación laboral.

La creación de la OIT en 1919 y la difusión de encíclicas con contenido social son parte de la iglesia católica ofrecieron sustento adicional al papel protector del Estado, el cual en este esquema de organización social, se definió como planteó el Estado Benefactor.²⁸

²⁸ De la Garza Toledo Enrique . Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo. Edit. Colegio de México, año 1996, pág.431.

La necesidad de la intervención estatal residía en el hecho de que el proceso de reproducción capitalista presuponia estructuralmente funciones sociales que no pudieron o no quieren, cumplir el capital privado, por ello el Estado se ve obligado a asegurar los costos de este proceso, empeñado directamente en renovar y mantener las fuerzas productivas.

Para cumplir con esta función el Estado ha de gozar de una autonomía capaz de enfrentar no sólo a las reivindicaciones de las clases trabajadoras, sino también a los intereses de algunos grupos del capitalismo privado.

El Estado se encargó de asegurar el crecimiento, la estabilidad de precios, el empleo y los servicios sociales básicos como: salud, educación, vivienda, jubilación, la incertivación del mercado y la producción, es decir que este promovía el crecimiento económico, para y así asegurar la integración social, en beneficio de los sectores más desfavorecidos, esto es el Estado de Bienestar.

Definir al Estado de Bienestar, en el sentido económico, equivale a decir fortalecimiento del poder adquisitivo del salario y ampliación del mercado consumidor, en sentido político democracia significa representativa avanzada, lo que equivale a decir aumento sensible de la seguridad social (Políticas de beneficio social, es decir Estado Populista).

Pero debe quedarnos claro que el Estado de Bienestar representó un conjunto de reformas al sistema capitalista que si bien respondieron a la presión de la lucha de clases, son reformas que no tocaron sus cimientos económicos; también respondieron a las necesidades del capitalismo en su evolución, es decir se vivió una práctica generalizada de humanización colectiva pese a la desigualdad económica que se vivía.²⁹

²⁹ Pico Josep. Teorías Sobre el Estado de Bienestar. Edit. Siglo XXI, España. Pág. 145.

A partir de los años sesenta en diversos países se vivieron cambios en el entorno económico y político, los cuales afectarían la estabilidad institucional y por consiguiente el Estado de Bienestar, el cual ya no podría mantener un aparato productivo y generar un mercado interno, ni evitar la alta concentración de ingresos, aunados a la carencia de modernización de los métodos productivos, lo que dio lugar a un estancamiento en las oportunidades del progreso, lo cual condujo a la ruptura de este modelo Económico.³⁰

Es durante la década de los años ochenta, cuando se incorpora un nuevo modelo de acumulación - neoliberalismo - la adopción de políticas basadas en la liberación y el libre mercado, donde el mercado externo desempeña un papel fundamental.³¹

Este modelo sustituye al Estado de Bienestar, el cual se había traducido en estancamiento económico, excesivo tamaño del Estado, con el consecuente gasto público y número de funcionarios, deuda externa, falta de competitividad ante la inminencia de la apertura global, desempleo crónico, deformación del mercado de trabajo, informalidad e hiperinflación.

El impulso del neoliberalismo tiene su antecedente en "la revolución conservadora" de los gobiernos del Reino Unido y Estados Unidos, Margaret Thatcher del Partido Conservador y Ronald Reagan del Partido Republicano, quien a partir de 1979 la primera y de 1980 el segundo, promovieron la difusión de políticas neoliberales en el resto del mundo, aunado con ello a la caída del muro de Berlín, del socialismo real, se fortalecieron las corrientes neoliberales.

³⁰ De la Garza Toledo Enrique. Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo. Edit. Colegio de México. 1996, Pág.425.

³¹ Indem.pág.428.

En América latina el neoliberalismo fue promovidos por gobiernos militares en un primer momento, pero luego por regímenes civiles que provenían de raíces corporativas populares (Argentina, México), gobiernos de centro derecha (Perú, Colombia, Bolivia), gobierno social demócratas (Venezuela, Brasil) y organismos financieros multilaterales: Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial (BM) y Banco Interamericano de Desarrollo (BID).³²

El tránsito del viejo modelo de Estado de Bienestar al esquema neoliberal produjo impactos muy significativos en el Estado. Las posturas iniciales del neoliberalismo plantearon una reducción de Estado.

En el ámbito laboral el neoliberalismo da lugar a que los procesos productivos se organicen de manera nueva, lo que tendrá implicaciones en la fuerza de trabajo y las relaciones laborales, la nueva estrategia no descansa en la distribución de producto, sino en un descarnado esfuerzo por acumular capital en manos privadas. También constituyen el marco de referencia dentro del cual se debe analizar las modificaciones de la estructura sindical y de las bases de reclutamiento del movimiento obrero, las cuales son útiles para interpretar las formas que asume el conflicto laboral y los cambios que experimenta la legislación laboral, dentro de esta nueva política.³³

El modelo económico neoliberal adoptado en América Latina y México ha sido un rotundo fracaso y sólo ha dado pasos gigantes en lo referente a la liberación de los mercados y en rubro del aspecto económico y en lo que se refiere a la adopción de la ideología y forma de conducción del Estado transnacional sólo ha servido para fortalecer los mecanismos de control social.

³² Ídem. Pág. 429.

³³ Ídem. pág. 432.

El sector mayormente afectado a sido el sector obrero el cual es la primera y más desgarrada víctima de sus estragos, y es a partir de los años 80s cuando el sector obrero es mayormente atacado y sorprendido, en virtud de la globalización, la cual no es otra cosa que la nueva división internacional del trabajo, dando con ello la consecuente reestructuración productiva, la cual se modifico, en lo concerniente a la transformación de los medios de producción los ritmos , los oficios, y las aptitudes , los perfiles escalafonarios , las formas de contratación y remuneración, así como a la recomposición del mercado laboral.

Pareciera que en esta etapa los líderes obreros, y también los ciudadanos comunes, no acaban aún de comprender que es el nuevo modelo económico implantado por el FMI (Fondo Monetario Internacional).³⁴

llámese:

- a). Globalización.
- b).-Neoliberalismo.
- c).-Reestructuración.
- d).- Tercialización.
- e).- Flexibilización.
- f).- Polivalencia etc,etc.

Los cuales son solo conceptos que están llenos de contenido y no de soluciones, los cuales afectan nuestras vidas hasta en los detalles más íntimos, desde la generación de una frustración personal, así como la creciente imposibilidad de amar, hasta la de habitar una casa digna, así como de educarse o alimentarse adecuadamente e incluso de obtener un empleo redituable como profesionista egresado de cualquier universidad pública.

³⁴ Nestor del Buen. "Sobre la Critica al Neoliberalismo" la Jornada.2000.pág.6

Ante esta problemática y para poder entender todo lo antes escrito es importante promover en los trabajadores y en el común de la gente un importante grado de cultura política así como sindical, generando con ello así el fortalecimiento de una nueva estructura organizativa que Gramsci define como la sociedad civil³⁵, la cual es el punto de contacto que desencadenaría el incremento de una mayor participación política, sindical intelectual, cultural, e ideológica de las clases dominadas, la cual crearían los mecanismos de acción que permitiría enfrentar al nuevo modelo económico neoliberal implementado en México y América Latina.

En donde este modelo a causado más estragos que beneficios, y ante los resultados nada favorables, existen defensores fervientes de este modelo, los cuales con la ayuda de los medios masivos de comunicación han promovido y evitado que aquellos grupos que critican severamente al modelo, puedan generar una conciencia crítica en los grupos dominados: (obreros, campesinos, amas de casa, estudiantes, etc, etc, etc.), a los cuales no se les que permite generar nuevas formas de organización política, ni mucho menos el permitirles que estos grupos desarrollen una nueva conciencia ideológica que les permita exigir a sus gobernantes una solución inmediata a problemas, tan comunes como son: el problema del transporte, la seguridad pública, la contaminación ambiental, el ambulante, el problema del desempleo, los cuales son el reflejo inmediato de la adopción de las políticas económicas neoliberales adoptadas durante las tres últimas décadas del siglo XX, en México en los que se analiza los problemas generados por la aplicación de este modelo el cual a repercutido en varios aspectos de la vida social así como la profundización de sus efectos negativos en la adopción de la privatización de empresas paraestatales.

³⁵ Gramsci Antonio. La formación de los intelectuales. Edit. Grijalbo, Colección 70, México, 1997. pp. 158

“Este proceso de privatización es tan sólo una parte de la reducción de la intervención estatal y sólo formalmente buscaba mejorar la eficiencia y competitividad de la economía”, Esto solo se llevo a acabo en el discurso político, ya que en la practica no existe.³⁶

Las repercusiones inmediatas en México durante la apertura al mercado internacional, implico cambios en la organización de empresas, la introducción de la flexibilidad en los métodos de trabajo, el alineamiento de los costos y de los salarios con los vigentes en el exterior, la redistribución de las prácticas cooperativas tanto por parte de los empresarios como por el liderazgo sindical, y también la reestructuración político social.

Este modelo no solo trata de modificar las condiciones de remuneración de la fuerza de trabajo, sino también y sobre todo de transformar el marco institucional dentro del cual se ha desenvuelto la vida productiva, desde la implementación de la política de industrialización por sustitución de importaciones la transición de mercados cerrados hacia (abiertos), lleva consigo un cambio radical en los procesos de toma de decisiones, llevándolos a nivel de la empresa y quitándole al Estado una serie de atributos para su intervención en la vida económica.³⁷

Además este modelo no sólo trata de romper con la alianza entre dicho Estado y el movimiento obrero, que había dado sustento al populismo; asimismo se requiere introducir nuevos mecanismos de legitimación política que no pasen por conservación del régimen corporativo. Estas modificaciones implican la eliminación de subsidios tanto al consumo como a la producción y la búsqueda de un manejo económico eficiente en donde la prioridad central sea la disminución de costos.

³⁶ Pérez Arce Francisco. “Refundación del Movimiento Obrero” UAM-I.1997.Pág.30.

³⁷ Sotelo valencia Adrian. Estudio latinoamericanos. reestructuración productiva y crisis laboral en America Latina, México.UNAM,FCP y S. 1984.pág.31

La política económica adoptada por México entre 1987 -1994, centrada en la apertura al exterior, se profundizó con el inicio, a principios de los de 1990, de la negociación del tratado de libre comercio (TLC) entre México, Estado Unidos y Canadá. La implementación de dicho proceso abrigará al aparato productivo mexicano a introducir los cambios en sus formas tradicionales de operar y tendrán repercusiones sobre el marco institucional de regulación de las relaciones laborales, gobernado por el régimen corporativo³⁸.

Esas transformaciones se intensificaron en la década de los ochenta y dieron lugar al aumento dramático, en el desempleo del sector terciario., dentro del los cuales encontramos a los sectores de la industria minera, siderúrgica, extractiva, eléctrica y sectores de comunicaciones vía terrestres, aérea y marítima.

³⁸ Zapata Francisco. El Sindicalismo Mexicano Frente a ala Reestructuración . Edit. F.C.E. México. 1996. pág.19

HISTORIA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MÉXICO.³⁹

El nacimiento de la industria de los camiones de pasajeros tiene su origen ante las constantes huelgas tranviarias apoyadas por la alianza de tranviarios de México, la cual se viviera a principios del siglo XX, lo que provocaría la necesidad de que particulares con iniciativa y vocación de empresarios y las propias autoridades capitalinas improvisaran un medio de transporte urgente que solucionara el problema de transportación de pasajeros en la ciudad de México.

Así surgirían los primeros camiones de pasajeros “ con vigas de madera, tablas y manteados, acomodaban a unas cuantas personas y daban el servicio” aún terminado el conflicto de huelga de los tranviarios; se continuo dando este servicio; principalmente en calles y colonias alejadas del servicio de tranvía. Según la referencia de Diego G. López Rosado. En “ Servicios Públicos de la Ciudad de México” .

El autor Francisco Ramírez Plantea en su obra “ la ciudad de México durante la Revolución Constitucionalista ”describe así el ambiente en el rubro de la transportación y la vida cotidiana de los ciudadanos“ durante los años más críticos de la Revolución, los capitalinos sufrieron una serie de calamidades, como la suspensión de los medios de transporte ; los establecimientos , comerciales y públicos que interrumpieron sus actividades cotidianas , así como la nulificación de la moneda lo que agravó más la miseria y el hambre que azoto a la capital del país.

³⁹ Todo este capítulo excepto las fuentes citadas han sido producto de la recopilación del suplemento especial sobre la historia el transporte .en el diario el El Universal, con fecha febrero-marzo 2001.

El autor Juan C. López; en la revista "Transporte ", 1944, Pág.79., editada por Manuel Mejía; refiere que la línea camionera más antigua fue la de Santa María, ahora mixcalco, siendo esta la primera colonia que recibió el beneficio de transporte en camión no porque fuera acordada en alguna junta; sino porque era donde mejor pavimento había, además de que esta colonia no se contaba con el servicio de la compañía de tranvías. "Narra el autor que corría el año de 1916, donde el servicio de esta empresa tranviaria , era insuficiente para transportar el gran número de empleados y obreros que tenían la necesidad de transportarse al centro de la Ciudad".

Un hecho asombroso del surgimiento de la industria camionera para el transporte de pasajeros fue que nació sin apoyo. Más tarde cuando el presidente Alvaro Obregón apoyó a los permisionarios afiliados a la Alianza de Camioneros de México, nacida oficialmente en 1919, realizaron un amplio desarrollo con 2,849 unidades en 1924.

Esto cuando en la Ciudad de México, circulaban únicamente 15,781 vehículos, de los que 10,789 eran autos particulares y 2,1456 coches de tracción animal.⁴⁰

La operación de los camiones afiliados desde 1919 a la Alianza de Camioneros de México no significó para el gobierno del Distrito Federal ninguna erogación presupuestal, es decir no fueron carga para el erario de la Ciudad de México.

Durante este mismo año el organismo " Alianza de Camioneros de México A.C" el cual integró a los que antes era conocido como sindicatos de permisionarios , dicha alianza aglutinó a dueños de autobuses operadores y cobradores por igual, con un resultado a la larga, inequitativo a favor de los dueños de autobuses que encontrarían el apoyo de funcionarios del D.F.

⁴⁰ Datos retomados del anuario correspondiente al Departamento del Transporte Público y Vialidad del Distrito Federal. .

“La consolidación de estas organizaciones sindicales para con la CROM. (Confederación Revolucionaria Obrera de México), se convertiría posteriormente en un aliado incondicional del gobierno y se le atribuiría nuevas funciones que harían de estas organizaciones , en un aparato informal del Estado, que posteriormente con la crisis desencadenada en 1928, la CROM, sufriría una desestabilización, lo que evidenciaría las limitaciones de un proyecto obrero sectorial y subordinado a los intereses políticos de los líderes sindicales”.⁴¹

En 1928 al ser fundado el Departamento comercial de la Alianza de Camioneros de México; fue establecido el sistema de “ Planilla Única”, con precio de 25 centavos únicamente y valida esta adquisición para 3 pasajes.

Al cumplir la Alianza 25 años en 1944., el atrevido movimiento, del que formaban parte únicamente obreros, se percibe a muchos kilómetros de distancia; ya no son solamente rutas urbanas las que circulan , sino que extienden también ese servicio a poblaciones del D.F, que entonces no se encontraban conurbadas como era el caso: Tacubaya, Mixcoac y Coyoacán, y los domingos hasta San Ángel y Xochimilco.⁴²

Fernando C. López refiere que el ayuntamiento por conducto “ de uno de los primeros administradores de coches” Francisco Rergo, comenzó a tomar injerencia en los asuntos camioneros, extendiendo permiso para circular etc. sin tomar en consideración las necesidades futuras. Este dato estima que fue como, con el tiempo, los camioneros fueron aumentando en gran numero, dando con ello origen al pulpo camionero.

⁴¹ Guadarrama Rocio. Los Sindicatos y la Política en México. La CROM. Edit. Era , México 1985,pp.13-22.

⁴² López C. Fernando. En la Revista del Transporte al Cumplir la Alianza 25 años en 1944.

Durante sus 65 años de vida (1916-1981), las unidades de la Alianza Camioneros de México protagonizaron un espectáculo multicolor en la ciudad de México, debido a que cada línea tenía un color propio que los distinguía.

Por ejemplo:

Color	Ruta
Rojo- Blanco	Peralvillo, Cozumel y Anexas
Amarillo-Café	Roma -Mérida
Gris	Circunvalación
Amarillo - Franja Azul	Circuitos Hospitales, circuitos Coloniales
Amarillo - Rojo	Penitenciaría - Niño Perdido
Verde - Grís	Santa Clara- San Pedro de los Pinos
Verde - Grís	San Lázaro - Gustavo A. Madero
Rojo - Blanco	Lindavista
Pistache	La Villa - Álamos - Narvarte
Gris	Los 18 de Marzo conocidos como los "postergados"
Morrón - Oscuro	La Villa Guadalupe - . etc.

Los recorridos de la Alianza de Camioneros de México fueron estructuradas en base a las necesidades de los pasajeros. Los recorridos cubrían puntos diversos de la capital y de esta forma se eliminaba el problema de los transbordos.

La Alianza de Camioneros de México es punto de referencia para cualquier proyecto en relación al transporte masivo de pasajeros en la Ciudad de México.

Las bases de esa organización estuvieron en la Federación Camionera del D.F. y el Centro Social de choferes. Fundamentalmente, la Alianzas se formó con elementos del segundo de los mencionados organismos, mismos que se independizaron y en esta labor participó un político con talla de candidato presidencial, Antonio Díaz Lombardo.

Un gran amigo del gremio fue el presidente Alvaro Obregón, en agradecimiento a que los camioneros contribuyeron con él a derrotar al general Francisco Villa en la batalla de Celaya.⁴³

Al arrastrar ramas en la polvosa escena de dicho crucial encuentro militar, para hacer creer al centauro del norte que se disponía de efectivos más grandes de los que realmente se tenía y a la vez, para distraerle.

Durante 65 años, el servicio de transporte masivo de pasajeros de autobuses, dependió de la Alianza de Camioneros de México, fueron trabajadores del volante en su mayoría, que supieron transformarse en empresarios destacando en esta labor: Juan P. Morales, Francisco M. Zubillaga, Enrique Aguirre Fierro, Martín Ruiz, Ricardo Arenas, Evaristo Rodriguez, Fernando C. López, Humberto Guerra, Miguel Barrón, Refugio Martín del Campo, Felipe Segura Chavéz, José Gutiérrez y Napoleón Luviano, posteriormente aparecería Rubén Figueroa.

⁴³ Luis Reina Jose Luis. Tres Estudios Sobre el Movimiento Obrero en México, 1976. (Jornada 80), pag. 17, copias.

Durante la Segunda Guerra Mundial.

Hernandez Casanova destaca que durante el periodo de la Segunda Guerra mundial, el número de camiones utilizados para una población que no llegaba a 2 millones de personas fue de: 2,297 unidades en 1939, 2,225 en 1940, 2,183 en 1941, 2,634 en 1942, 2,493 en 1943, 2,565 en 1944 y 2,621 en 1945.

Ante la escasez de energéticos se implanto el programa de suspensión de circulación de algunos vehículos con placas determinadas, dentro de un sistema que puede ser el antecedente de programas "Hoy no Circula".

Hernandez Casanova nos hizo saber que durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial, la Alianza llegó a fabricar con gran éxito herramientas y con material sintético se pudo disponer de llantas.

EL AUJE CAMIONERO.

La alianza de camioneros de México llega a estructurar un sistema que ahora no tienen paralelos en la industria del transporte de pasajeros en el D.F. Interiormente crearon, antes de que fuera fundado el Instituto Mexicano del Seguro Social, en 1943, por el presidente Manuel Ávila Camacho, la protección mutua, sociedad general de seguros. Este hecho se considera como un antecedente que preceden al Seguro Social, porque con dicho organismo que tuvo a su cargo el doctor Alejandro Malo, se dio protección medico asistencial a los camioneros.

Fue durante el año de 1959 cuando existió por primera vez una competencia entre "La Unión de Permisarios del Transporte de Pasajeros y Autobuses del D.F" con "La Alianza de Camioneros de México " pero no ejerce relevancia, debido a que la segunda contaba con la colaboración de grandes funcionarios.

Durante este periodo era posible distinguir entre los camioneros dos tipos de prácticas, por un lado las líneas de camiones, integradas en su mayoría por pequeños propietarios, en las que cada propietario actuaba directamente en el cuidado de sus intereses. Si bien existía una organización general que abarcaba a todos los propietarios, los cuales cada uno de ellos vigilaba y controlaba sus propios autobuses. Por la otra parte, existían líneas organizadas en forma de sociedades mercantiles en las que sus directores eran propietarios de innumerables vehículos. En este caso la administración y el mantenimiento de las unidades e incluso las contrataciones de los operadores y demás trabajadores, eran realizados en forma conjunta con la empresa.⁴⁴

Debemos destacar que no existía una relación armoniosa entre permisionarios y los choferes, en los hechos las cosas eran totalmente diferentes debido a que los permisionarios obligaban a los choferes a desempeñar jornadas de hasta 16 hrs al día, sin goce de un salario respetable, que cubrían mínimamente sus necesidades, no había pago de horas extras ni mucho menos prestaciones sociales pactadas, no existía apoyo económico en caso de defunción de algún trabajador por accidente de trabajo, no se contaba con apoyo jurídico en caso de accidente, así como también la no existencia de estabilidad del empleo.

⁴⁴ Loyzaga de la Cueva Octavio. El Estado Como Patrón y Arbitro. El conflicto de la Ruta-100. UAM-A. Edt. Cultura popular México. 1a. Edición 1987, pp. 18 y 19.

Ante estos hechos no es extraño que con el tiempo “ La Alianza Camionera” se convirtiera en una representante exclusiva de los intereses de los permisionarios, ó sea del “ Pulpo Camionero”. Esta practica generaría uno de los conflictos laborales más espinoso de la historia de la administración del D.F en lo referente al rubro de la transportación de pasajeros en México, ya que este problema se arrastra desde el siglo, XX y no se tiene aún hoy una solución viable en el XXI, debido a la carencia de un programa de planeación en el rubro de la transportación de pasajeros en el D.F y el área Metropolitana.

Así como también ante la imposibilidad de mantener una empresa municipal subsidiada por el Estado, la cual no le genera ganancia y se ha demostrado que este rubro es uno de los más importantes en cuanto a la generación de ganancias económicas.

Dentro de la problemática que ha vivido el sector del transporte publico en el D.F desde 1974, el D.D.F intervino la línea de autobuses urbanos” Lomas de Chapultepec-Reforma Ruta-100” ante el chantaje de los permisionarios de suspender el servicio, si no se accedía a su exigencia de alza de tarifa.

El proceso de intervención por parte del D.D.F se conoció como la “Municipalización: la cual consistía en que un ente público en este caso el D.D.F se hacía cargo de este servicio, por estimar que su satisfacción era de interés colectivo y esta más allá de la ganancia privada”.⁴⁵

⁴⁵ Gonzales Ruiz José Enrique. Ruta-100 La Quiebra del Estado de Derecho. Edit Planeta.México,1996.pag.30.

Este servicio no debe quedar sujeto al juego de la oferta y la demanda, debido a que involucraba a grupos sociales muy amplios, dejando en claro que los servicios públicos no cabría en la regla del mercado, dentro de las cuales se daba el marco a la obtención de utilidades por quienes realizaban la actividad económica, esto se debía a que se respondía a un principio de Justicia Social, la cual se encontraba por encima del interés individual. De esta manera podemos ver que estamos hablando de un Estado paternalista y proteccionista.

Durante sus declaraciones de ingreso en el rubro fiscal, la alianza de camioneros manifestó utilidades en 1975 por 645.1 millones de pesos, cifra que contradice sus frecuentes quejas de “incosteabilidad”, ante las baja tarifas que estos tenían que brindar por el servicio.

En 1981, nuevamente entran en conflicto la Alianza de Camioneros con las Autoridades de D.D.F, cuando éstas declararon su intención de que el servicio en los ejes viales fueran cubiertos exclusivamente por vehículos electrónicos, lo que generó una declaración abierta en contra del “ Pulpo Camionero” al cual se le acusó de ser altamente contaminante, y contar con unidades en muy malas condiciones, así como por la prestación de un servicio pésimo, irregular, así como el de contar también con pésimas condiciones higiénicas .

Ante esta problemática el D.D.F volvió los ojos a la línea “ Lomas de Chapultepec-Reforma” , la cual recorría varias rutas dentro de la Ciudad de México y había contribuido de contra peso a las presiones de la Alianza de Camioneros, dentro de las cuales las condiciones de trabajo de los primeros, era mucho mejor que la otorgada por la alianza de camioneros a sus trabajadores.

Quienes conformaban el "Pulpo Camionero" en la década de los años ochenta, eran 20 grupos aproximadamente, dentro de los cuales se encontraban 76 empresas y aproximadamente la conformaban 7,000 autobuses, los nombres de los permisionarios más importantes eran: Los de Isidoro Rodríguez, Ruben Figueroa, Antonio Díaz Lombardo y Carlos Hank González.

Para el autor José Enrique González Ruiz, en su libro R-100 La Quiebra del Estado, Carlos Hank González (al conformar R-100) no atentaba contra sus intereses como empresario, ni le importaba satisfacer los reclamos de la sociedad, en realidad no sacrificaba sus intereses económicos, por el contrario lo que ocurrió es que el vendió parte de sus vehículos al nuevo organismo creado y beneficiando con ello al grupo "atlaacomulco" demostrando con ello que los negocios no distinguen color ni tamaño y que siempre los empresarios, así como los funcionarios van por la ganancia, Hank es una prueba viviente sobre la corrupción que juegan los funcionarios dentro del rubro del transporte , derivado de su descomunal poder político.

La conformación de la empresa R-100, fue una respuesta al reclamo social, con personalidad jurídica y patrimonio propio, para la prestación de este servicio público de transporte de pasajeros en el D.F y zonas conurbadas.

El problema del transporte público en la ciudad de México es importante destacarlo debido ha que ha generado uno de los conflictos obreros laborales más sonantes que se arrastra desde la década de los años veinte hasta nuestro días

EL NACIMIENTO DE LA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100.

El nacimiento de esta empresa se generó a partir de la municipalización del transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México llevada a cabo en agosto de 1981.⁴⁶

Uno de los factores que más influyó en aquel entonces fue, el que los concesionarios obtuvieran desproporcionadas utilidades, derivadas en este sentido de la explotación de las jornadas de trabajo de los operadores de autotransporte, lo que desencadenaría la conformación de la empresa de autotransporte urbano de pasajeros Ruta-100.

Cabe destacar que las jornadas que llegaban a laborar los trabajadores del transporte, (es decir los choferes) los cuales padecían las peores condiciones laborales sueldos miserables (a veces se trabajaba sólo por comisión), jornadas desgastantes (16 horas continuas) físico y psicológicos, inexistencia de prestaciones, violaciones flagrantes a sus derechos etc. lo anterior repercutió en que se generó la prestación de un servicio pésimo para los usuarios (peleas por los boletos con los usuarios, así como las constantes y peligrosas carreras entre los camioneros por ganar pasaje).

Ante estos hechos surgió una clamorosa exigencia social lo que determinó la creación de la empresa paraestatal denominada "Autotransporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas".

⁴⁶ Loyzaga de la Cueva Octavio. El Estado Como Patrón y Arbitro. El conflicto de la Ruta-100. México, Ed.i. Cultura Popular. AUM-A.1987. Pág.45

La creación de Ruta-100 fue totalmente contraria a los vientos capitalistas, pues el entonces presidente José López Portillo invocó el Plan Global de Desarrollo (1980-1982), dentro del cual se incluyó la creación de la empresa Ruta-100, estos es totalmente contrario a los vientos capitalistas pues el entonces presidente José López Portillo invocó el plan global de desarrollo (1980-1982), conforme el cual es obligación del gobierno "propiciar las condiciones favorables para que la población del D.F, tenga accesos a los beneficios del desarrollo urbano, entre otros aspectos en materia de servicios públicos, admitía el ejecutivo que era su deber "optimizar la prestación de los servicios públicos", en beneficio de la población urbana, siendo imperativo resolver adecuadamente y eficientemente los problemas que planteaba el traslado colectivo de personas en el Distrito Federal.⁴⁷

Esta clamorosa exigencia social, así como la acentuada explotación dentro del ámbito laboral mexicano la cual se encontraba en el transporte público desencadenaría la cancelación de las concesiones del pulpo camionero.

Fue durante el año de 1981, cuando el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F estuvo a cargo de particulares, quienes desarrollaban la actividad mediante concesiones otorgadas por el Departamento del Distrito Federal, en los términos de la " ley que fijan las bases que habrán de sujetarse el transito y los transporte en el Distrito Federal y su reglamento, publicados en el Diario Oficial de la Federación de fecha 23 de marzo de 1942 y 14 de abril del mismo año respectivamente.⁴⁸

⁴⁷ Gonzales Ruiz José Enrique. Ruta-100. La Quiebra del Estado de Derecho,Edit. Planeta, México,1996,pag.34.

⁴⁸ Proceso El problema del transporte.No.963,17 de abril de 1995.pag.9

Esta empresa se conformo mediante resolución del 25 de septiembre de 1981. El jefe del departamento del D.F, revocó unilateralmente y anticipadamente las concesiones otorgadas a particulares para las prestaciones del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses, con fundamento en la entonces vigente ley orgánica del D.D.F

Para estar en posibilidades de dar continuidad a la operación del servicio público, se creó el organismo público descentralizado Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100, el cual mediante decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación de Fecha 18 de agosto de 1981, se le fijó por objeto "la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el D.F y zona conurbadas", este decreto referido fue modificado en dos ocasiones:

La primera: Publicada en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1982, determinó que las relaciones de trabajo entre el organismo y su personal se regirían conforme al apartado "B" del artículo 123 Constitucional y el rubro de la seguridad social se aplicaría a la ley del ISSSTE.

Esta reforma obedeció a que el decreto original señalaba como base de las relaciones laborales el apartado " A " del citado Artículo 123. Considerando en ese momento el Departamento del Distrito Federal solamente tenía intervenida la " Línea de Autobuses Urbanos Lomas de Chapultepec- Reforma R-100".

La segunda modificación, publicada en el diario oficial de 21 de junio de 1984, se refiere a la composición de Consejo de Administración del Organismo, en el que se incorporaron cuatro secretarías (Hacienda y Crédito Público, Programación y Presupuesto, Energía, Minas e Industria Paraestatal, y Comunicaciones y Transporte) y la Nacional Financiera S.A, así como la creación de un organismo interno de control denominado Comisario.

El hecho de tener a la empresa de autotransporte de pasajero R-100 en el apartado "B" del Artículo 123 constitucional, le convenía al D.D.F, debido a que al tenerla sujeta constitucionalmente, podría ser en un momento dado un arma estratégica para su posterior desaparición, esto fue constatado durante el conflicto de declaración de quiebra de la empresa realizado el 8 de abril de 1995, cuando el D.D.F rompe con las relaciones laborales que mantuviera con la empresa y el sindicato durante sus aproximadamente 13 años de existencia.

A partir de 1981, se creó el organismo público descentralizado Autotransporte Urbanos de Pasajeros Ruta-100. Hay quienes han señalado que se conservaron todas las prestaciones contenidas en los contratos colectivos que regían las relaciones de trabajo entre los choferes y las concesionarios del servicio, de suerte que al modificarse el decreto de creación del Organismo, estableciendo que a partir del 19 de febrero de 1982, las relaciones de trabajo entre este y su personal, se regirán por lo dispuesto en la ley federal de los trabajadores al Servicio del Estado, lo cual se encontraban reglamentados en el apartado "B" del Artículo 123 Constitucional, en el cual se plasmaron las condiciones generales de trabajo y todas las prestaciones que contenían estos contratos.

La creación de esta nueva empresa de transporte por resolución presidencial, revocaba las concesiones que por más de 60 años habían ostentado los permisionarios agrupados en la alianza camionera de México, detrás de la cual se ocultaban los nombres de Carlos Hank González, Isidoro Rodríguez, Ruben Figueroa y Antonio Díaz Lombardo.

Esta decisión de estatizar el transporte se dio después de ásperas negociaciones entre el D.D.F, a cargo del entonces Hank González y los permisionarios, dentro de los cuales hicieron crisis y se llegó incluso al enfrentamiento violento entre los usuarios y transportistas, debido al aumento del precio del pasaje. Fue entonces cuando el presidente José López Portillo decidió darle vida a este organismo, con el mismo nombre de la única ruta oficial que operaba, Ruta-100 (Lomas - Chapultepec).

Esta ruta era dirigida por Gabino Camacho Barrera y Ricardo Barco López.

Al entrar en operación esta nueva empresa el entonces regente D.F, Hank González prometió reparar 4500 autobuses y adquirir 5,000 más, adquiriendo el compromiso adicional de que, en no menos de 12 meses se contaría con un servicio de "transporte eficiente y suficiente", dentro del cual se contaría con un parque vehicular de 1000 autobuses, este proyecto no fue cumplido debido a que existían intereses políticos en el rubro de la iniciativa privada en incrementar el parque vehicular y fortalecer con ello el nuevo pulpo camionero en este caso del microbuses.

Anuncio además la construcción de diez talleres de mantenimiento con un costo de 1,000 millones de pesos.⁴⁹

La nueva empresa estaría conformada por 39 módulos los cuales albergarían, aproximadamente a 23 mil trabajadores, los cuales se encontraría conformada por operadores de unidades (choferes), mecánicos, técnicos, despachadores, supervisores de ruta, administrativos etc..A su vez estos se encontraban estructurados en tres departamentos.

- a).- Administración.
- b).- Mantenimiento
- c). -Operación

⁴⁹ Indem.pág.9.

La conformación de esta nueva empresa de autotransporte de pasajeros, desencadenaría nuevamente un nuevo conflicto de orden obrero- sindical, debido a la disputa que resultó del hecho de que este nuevo gremio albergaba a aproximadamente 23, 000 mil trabajadores, de los que aproximadamente 17 mil eran operadores y 5 mil eran empleados de mantenimiento, los cuales se encontraban afiliados a las grandes centrales obreras oficialistas (CTM, CROC, CRT, CROM), esta situación generaría una confrontación legal, ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la cual tendría que resolver bajo una instancia jurídica, la representación sindical de este nuevo gremio de trabajadores del transporte público recién conformado, lo anterior desencadenaría grandes intereses para cualquiera de las grandes centrales obreras que ganara su representación sindical, y la firma del contrato colectivo de trabajo. La pelea que se viviría por este hecho, tiene un trasfondo de intereses no mutualista, este trasfondo embarga intereses políticos y económicos para la central obrera que ganara la licitación, y por consiguiente el contrato colectivo de este nuevo gremio.

ANTECEDENTES QUE PRESIDIERON A LA CONFORMACIÓN DEL SUTAU-100.

Nuevamente en el año de 1981 se volvió a vivir un nuevo conflicto obrero-patronal el cual daría como resultado la municipalización del transporte urbano de Pasajeros R-100, conformada por decreto presidencial en septiembre de 1981, dentro de esta nueva empresa se vivirá nuevamente un conflicto de orden Obrero-Sindical, debido a que en el momento de la municipalización del transporte urbano de pasajeros, se encontraban laborando aproximadamente 23 mil trabajadores, de los que aproximadamente 17 mil eran operadores y 5 mil eran empleados de mantenimiento. La mayoría de estos trabajadores se encontraban como lo refiere el autor Octavio Lozaga de la Cueva, en su libro , El Estado como Patrón y Arbitro, en el Conflicto de la R-100, afiliados a las grandes centrales obreras y a diversos sindicatos entre los que destacaba la Confederación Revolucionaria de México (CMT), la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), la Confederación Regional de Trabajadores (CRT), la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), los Sindicatos de Obreros Libres (SOL), y la Unión de Operadores Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMAS).

Dentro de los cuales se encontraba agrupados 93 sindicatos, 36 de los cuales eran independientes.

Después la municipalización del transporte, existieron tres hechos:

- 1).- Los trabajadores de Autotransporte de Pasajeros antes dispersos ahora, tenían una relación con la empresa Autotransporte de Pasajeros R-100.
- 2).- los trabajadores se regirían por el apartado "A" del artículo 123 constitucional.
- 3).- Los trabajadores gozarían de los derechos adquiridos con anterioridad, ya que la empresa había pasado hacer patrón sustituto.

El problema más importante, que se presentaba en ese momento era determinar que sindicato era el representante de los intereses laborales de los trabajadores del autotransporte, este sería resuelto después de varios meses de lucha jurídica, entre las principales centrales obreras (CROC, CTR, CTM) y los sindicatos independientes (SOL),(UOMAS), quienes tuvieron que esperar el fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la cual determinaría, cual de estos sindicatos se quedaría con el contrato colectivo de los más de 23 mil trabajadores, que conformarían el nuevo gremio del transporte camionero.

La lucha que vivieron los trabajadores del transporte público para no pertenecer a las centrales obreras oficialistas, (CROC, CRT, CTM), fueron caracterizadas por las movilizaciones, plantones, emplazamientos a huelga, conatos de violencia dentro de gremio de los transportistas, provocado por los golpeadores pagados por las principales centrales obreras para intimidar a los trabajadores y obligarlos a afiliarse a cualquiera de ellas y evitar así la conformación de un nuevo sindicato independiente.

Es interesante observar que la empresa de Autobuses Chapultepec-Reforma R-100, representada por su administrador Ulises Vidaña Saldaña , había celebrado un contrato colectivo de trabajo con la Unión Sindical de Trabajadores del Autotransporte y Actividades Similares y Conexas de la República Mexicana,(USTAASCRM), sección "Lomas de Chapultepec" que se encontraba afiliada a la (CRT),cuyo secretario general era Gabino Camacho Barrera quien había depositado ante la Junta de Conciliación y Arbitraje el 12 de febrero de 1981, la celebración de la firma del contrato colectivo de trabajo, sin embargo, pese a la firma realizada con anterioridad, la misma empresa con la representación de Ulises Vidaña Saldaña" celebraría "un nuevo contrato colectivo de trabajo el día 7 de abril, con el sindicato Único de Trabajadores de Autotransporte Urbano Similares y Conexos del Distrito Federal,(SUTAUSCDF), afiliado a la CTM, cuyo secretario general era Refugio Gutiérrez Ortega depositada el mismo día".⁵⁰

Al ser depositada ante la Junta de Conciliación y Arbitraje la celebración de un contrato colectivo de trabajo, en el cual Autobuses Lomas de Chapultepec- Reforma R-100, se encontraba representada por la CRT y al mismo tiempo estaba representada por la CTM, se inició el juicio legal para determinar cual de las dos centrales obreras serían la que obtendrían la firma del contrato colectivo de trabajo, así como la representación sindical de estos trabajadores.

⁵⁰ Loyza de la Cueva Octavio. El Estado Como Patrón y Arbitro. EL Conflicto de la Ruta 100. Edit.cultura popular , México 1987,p .38 .

Los trabajadores representados por el (USTAASC), afiliada a la CRT habían conseguido mejorar las condiciones laborales, convirtiéndose en un ejemplo para los demás trabajadores del autotrasporte urbano, los cuales se encontraban representados por sindicatos charros, para los cuales era primordial que los obreros no actuaran por cuenta propia ni se organizaron de forma independiente, estos sindicatos cumplen la función de impedir y de neutralizar las inconformidades para los cuales cuentan con el respaldo del Estado; con la formalidad de someter a sus agremiados.⁵¹

Este tipo de sindicato lo representaba Refugio Gutiérrez Ortega y Joaquín del Olmo Reyes, los cuales representaban al sindicato (SUTAUSCDF), afiliado a la CTM.

Este último cual fue conformado al vapor después de la firma de contrato colectivo que se efectuó el 15 de enero por la sección “Lomas de Chapultepec” del sindicato de la CRT. Podemos referir que el sindicato de (SUTAUSCDF) era considerado un fantasma, en términos jurídico laborales.

Este hecho favorecerá al sindicato, (USTAASC), representando por Gabino Camacho Barrera. “ Nuestro contrato es el único documento legal porque esta de acuerdo con la ley “ EL QUE ES PRIMERO EN TIEMPO, ES PRIMERO EN DERECHO”⁵² Ello es debido a que este sindicato había registrado su contrato colectivo con R-100, el día 12 de Febrero de 1981, ante la Junta de Conciliación y Arbitraje y el segundo contrato firmado por (SUTAUSCDF), se encontraba fechado el día 7 de abril de 1981, firmando por Ulises Vildaña Saladaña, en la junta de Conciliación y Arbitraje del D.F.

⁵¹ Datos retomados en el libro de Gonzales Ruiz José Enrique . R-100. La Quiebra del Estado de Derecho.pag.46.

⁵² Loyzaga de la Cueva Octavio. El Estado Como Patrón y Arbitro. El Conflicto de la Ruta-100. Pag.40.

Bajo estas circunstancias la sección "Lomas de Chapultepec" representada por el sindicato (USTAASC), gana la firma del contrato colectivo. Posteriormente los trabajadores pugnarán por la conformación de un Sindicato Independiente, esta propuesta deciden hacerlo realidad en el mes de junio de 1981.

Ante tales circunstancias durante el mes antes mencionado, se realizaron varias asambleas generales en la plaza de Toros el Cortijo y el resultado de ello, fue abandonar la Unión Sindical dependiente de la CGT y afiliarse a la UOMAS.

Es importante señalar que la decisión de los trabajadores en abandonar la CGT obedecía a varias razones.

- 1).- Los trabajadores se encontraban afiliados a la CGT, no por simpatía, sino como táctica de lucha.
- 2). También influyó, el hecho de que la mayoría de los trabajadores repudiaban al asesor jurídico de la sección " Lomas de Chapultepec" afiliado a la CTR.
- 3).-El autor aclara que la (UOMAS) obtuvo su registro como sindicato independiente desde el 3 de octubre de 1968, después de una larga lucha jurídica política, dentro de la cual tuvo que recurrirse al amparo, aun que el sindicato no gozaba de la simpatía, ni de respaldo de algunas centrales obreras (CRT, CTM), pero gozaban de la simpatía y del respaldo de la Unidad Obrera Independiente (UOI), liderada por Juan Ortega.⁵³

Al tomar la decisión de abandonar la sección "Lomas de Chapultepec" del sindicato afiliado (CGT), los trabajadores resolvieron demandar ante la Junta de Conciliación y Arbitraje, la titularidad del Contrato Colectivo a este sindicato.

Este juicio de titularidad por la (UOMAS), ante la Junta Federal de Conciliación, permaneció congelada por varios meses.

⁵³ Indem. Pag.41.

Este hecho indicaba que los funcionarios de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje actuaban bajo consigna y favoreciendo a la empresa R-100, que para entonces ya se encontraba conformada como la paraestal "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", la cual fue decretada por orden presidencial en el mes de septiembre de 1981.

Ante esta incertidumbre un grupo de dirigentes Sindicales Independientes encabezado por Alfredo Pantoja encitaron el día 28 de octubre su posición a que los trabajadores del autotransporte no se afiliaran nuevamente a la CTM.

Es durante el mes de Noviembre, cuando los trabajadores del volante manifestaron su descontento, debido a que además de la municipalización del transporte, existían una gran incertidumbre respecto a la situación sindical, así como en lo que respeta al pago salarial debido a que en algunas casos no se había realizado.

Dentro de esta coyuntura las autoridades del D.D.F, reconocieron como sindicato representativo al sindicato Único de Autotransporte Urbano Similares y Convexos de la República Mexicana afiliada a la CTM,(SUAUSCRM), el cual intentaba negociar el contrato colectivo de trabajo, Camacho Barrera, declaraba que los trabajadores de esta empresa habían recibido con beneplácito el anuncio hecho por las autoridades del D.D.F, de que los choferes obtendrían mejoras en sus salarios Sin embargo "Camacho" era claro al señalar que los trabajadores no concebían que los adherieron a la CTM.

Días más tarde la CTM anuncio, su intención de celebrar un convenio entre los diversos sindicatos del Autotransporte Urbano del D.D.F, pertenecientes al sindicato oficial, liderado por Refugio Gutiérrez Ortega.

Ante estos hechos, los trabajadores del transporte de pasajeros llevaron a cabo un plantón frente al palacio nacional para pedirle al entonces presidente José López Portillo su intervención, a fin de que se reconociera su afiliación a (UOMAS).

Ese mismo día apareció un desplegado en los principales periódicos del país, publicado por la UOMAS, dirigido al presidente y al regente Hank Gonzáles, en el cual se demandaba, el respeto irrestricto a la libertad sindical, derivado de los derechos laborales “ plasmados en la Constitución”.

A medida que pasaba el tiempo, el movimiento emprendido por los trabajadores del Sindicato Independiente,(UOMAS) ganaba adeptos entre los demás trabajadores del transporte debido al trabajo y a la honestidad de sus líderes.

Durante el mes de diciembre, un numeroso grupo de operadores del modulo 35 , pertenecientes al sindicato independiente, fueron agredidos, por grupos de choque pagados por la CTM, los cuales trataban por este medio de amedrentarlos y obligarlos así a incorporarse a esta central obrera.

Los trabajadores ante estas medidas de hostigamiento efectuado por la CTM, emplazaron a huelga , contando con el apoyo y la asesoría de sus apoderados sindicales, Antonio Fabre Olivero y Gabino Camacho Secretario General, ésto ante el conocimiento de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. El objetivo de esta huelga; era exigir la revisión salarial anual del contrato colectivo celebrado el 15 de enero con la empresa R-100.

El sindicato solicita el 50% de aumento salarial y señalaba en su pliego petitorio de no responder a sus peticiones estallarían la huelga el día 16 de enero de 1982 a las cero hrs. El secretario general Gabino Camacho al dirigir el escrito al "representante legal de la empresa R-100, en el punto VII, manifestaba que aunque en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, se ventila aun el juicio de titularidad en lo referente a la firma de contrato colectivo de trabajo entre (UOMASRM), demandada y (USTAASCRM), afiliado a (CGT) y (SIRTARM) afiliado a la (CROC), dentro del cual se pedía que se respete, la personalidad jurídica (USTAASCRM) afiliado a (CGT), lo que deberá impedir que en el juicio de titularidad se defina por la voluntad de los trabajadores de pertenecer o no a un sindicato independiente.

En este escrito, como lo refiere el autor Octavio Loyzaga se demandaban el cumplimiento de las siguientes peticiones.

- a).-Que fueron respetadas las cláusulas de contrato colectivo de trabajo.
- b).-Que no se obligaran a los trabajadores a afiliarse a un sindicato que repudiaban (CTM, CRT, CROC).
- c).-Que se cumpliera cabalmente con la cláusula 34 de contrato colectivo vigente "dentro de los cuales se cubre todas las prestaciones ganadas y pactadas.

Ante la negativa de las autoridades del D.D.F y de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en definir que sindicato debería afiliarse a estos trabajadores y por consiguiente darle la firma del contrato colectivo, finalmente el día 14 de enero de 1982, la empresa de la R-100, decidió celebrar nuevamente un nuevo contrato colectivo de trabajo adherido a la CTM. Ante estos acontecimientos, la UOMAS decidió estallar la huelga, siendo esta apoyada por los sindicatos independientes; como el Sindicato Independiente de la Universidad Autónoma Metropolitana (SITUAM), Sindicato Independiente de la Universidad Autónoma de México (STUNAM), Sindicato de Trabajadores del Sistema de Autotransporte Colectivo Metro (STSACM).

El día 16 de Enero estalló la huelga, dejando de prestar el servicio los 39 módulos que conformaban la empresa, contando con el apoyo de otros sindicatos independientes los cuales exigieron a las autoridades correspondientes, el reconocimiento a la afiliación de la UOMAS, y un alto total a la represión de la que era objeto los trabajadores.

Debido a la fuerza que había tomado el movimiento entre los trabajadores, así como el gran número de apoyo recibido de los diversos sectores las autoridades optaron, por buscar una solución rápida al conflicto. Ante lo cual se sentaron a negociar las autoridades y el sindicato independiente, poniendo así fin a la huelga estallada, dando como resultado la firma del siguiente convenio:

- 1.-Se comprometían a reanudar el servicio de transporte inmediatamente, independientemente del conflicto legal que existía entre ambas partes.
- 2.-La empresa descentralizada se comprometía y obligaba a otorgar las garantías necesarias, para el desempeño de las labores de los trabajadores.
- 3.-La empresa se obligaba " a sujetarse a los procedimientos que estableciera a la STPS, relacionada a las cuestiones obrero patronales.

Aun firmado este convenio el conflicto seguía latente, debido a que el día 21 de enero, el Congreso del Trabajo, publicó un desplegado en varios periódicos, dirigidos a la opinión pública en el que ofrecía su apoyo incondicional al sindicato oficialista, representado por Joaquín del Olmo perteneciente a la (CTM).

Dentro de este contexto, y en un ambiente de tensión el clima se recrudece el día 24 de enero, cuando se lleva a cabo una magna asamblea en el Auditorio Nacional, a la que concurrieron aproximadamente 10 mil trabajadores afiliados a la UOMAS. En la asamblea se tomó nuevamente la decisión por parte de los trabajadores de estallar otra huelga, ante lo cual el asesor jurídico Ricardo Barco, logró calmar los ánimos, recomendando esperar el fallo de las autoridades laborales, las cuales se habían comprometido en dar su resolución el día 27 de enero, para determinar que sindicato tenía la titularidad de contrato colectivo de trabajo.

Al llegar la fecha del dictamen por parte de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, este volvió a posponer, motivo por el cual los trabajadores deciden nuevamente colocar las banderas roji-negras. Ante estos hechos, el presidente José López Portillo, mostraba su preocupación ante la nueva amenaza de huelga, la cual afecta directamente a los usuarios, ante lo cual pidió a los trabajadores, vía telefónica y ante el representante jurídico Juan Ortega Arenas acudir nuevamente a la negociación.

Tras la intervención presidencial los trabajadores del transporte aceptaron reiniciar pláticas con Cuauhtémoc Santana, Secretario de Obras y Servicio del D.D.F.⁵⁴, para la cual se convocaron comisiones encabezadas por el líder de la (UOMAS), Gabino Camacho y por el asesor jurídico Ricardo Barco, así como por un representante de cada módulo.

Para el día 29 de enero, se creó la subcomisión legislativa encargada de analizar el conflicto, la cual se encargaba de el estudio y proponer soluciones al conflicto "intersindical" de los trabajadores de la R-100.

Esta subcomisión se encontraba conformada por senadores y diputados ante esta propuesta los voceros de la (UOMAS) que se complacieron con esta subcomisión, manifestaron estar dispuestos a mostrar información que les proporcionaba una mayoría dentro de la titularidad del contrato colectivo, sobre (USTAASCRM) afiliada a la CGT.

El 17 de febrero de 1982 la resolución de la Junta Local, no favoreció al sindicato UOMAS, debido a que el sindicato demandado argumentaba que el ejercicio de la profesionalidad del sindicato actor estaba limitado al campo de la actividad de trabajadores operadores mecánicos y similares en el ramo de la construcción.

Esta argumentación hecha por la Junta Federal carecía de una verdadera realidad jurídica, esta resolución demostraba una verdadera aberración jurídica, según la opinión del doctor Nestor del Buen.

Quien advirtió, que resultaba evidente que la resolución se había dictado con un criterio eminentemente político, alejado de toda interpretación y técnica jurídicas.

Ante esta respuesta los trabajadores empezaron a movilizarse y realizaron una marcha a los pinos, encabezados por una comisión integrada Ricardo Barco, Juan Ortega Arena, Felipe Landeros, Hector Cruz y Rafael Sarabría.

El día 18, el D.D.F daba a conocer en un boletín informativo según el cual Ricardo Barco, Juan Ortega Arenas, Felipe Landeros, Gabino Camacho y Rafael Salaburía, habían sido detenidos. Estas detenciones hechas por el D.D.F a los dirigentes de UOMAS, tenían el fin de desaparecer el movimiento y evitar otra huelga constitucional ante la detención de sus dirigentes. Los trabajadores realizaron un plantón frente a la Secretaría de Gobernación, donde exigían la libertad de sus líderes sindicales.

El día 19 los trabajadores disidentes recibieron el apoyo de diversos sindicatos independientes. Sindicato Independiente Nacional de Trabajadores del Colegio de Bachilleres (SINTCB), y el apoyo de la sección 147 del sindicato de trabajadores mineros y metalúrgicos de Coahila.

Ese mismo día cerca de 25% de los trabajadores del autotransporte realizaron paro de labores, dentro de este contexto apareció en el Diario Oficial de la Federación , el decreto presidencial que exponía a la situación jurídico laboral de los “Trabajadores del Autotransporte de Pasajeros de la Ruta-100” este decreto asentaba que las “relaciones de trabajo entre el organismo y el personal, se regían por lo dispuesto en la ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado reglamentaria del apartado “B” de artículo 123 Constitucional.⁵⁵

El secretario del gobierno del D.D.F Manuel Gurría Ordoñez en representación de regente Hank González, señala a la prensa que con este decreto se resolvía el enfrentamiento entre los dos grupos que se disputaban el contrato colectivo de trabajo.

Durante el pleno de una Asamblea los trabajadores llegaron a la conclusión de sujetarse al decreto presidencial, sin embargo durante la asamblea se dejó en claro dos cuestiones: que lucharían por lograr una verdadera autonomía sindical y solo los trabajadores intervendrían en la designación de sus representantes.

El 28 de febrero y ante estas circunstancias, en la sala de armas de la Magdalena Mixuca; en una asamblea a la que asistieron más de 7 mil trabajadores de Autotransporte Urbano, se conformo el nuevo sindicato.

En la asamblea a los trabajadores ratificaron su apoyo y nombraron a Gabino Camacho, como secretario general a Ricardo Barco como asesor jurídico. Durante esta asamblea se estableció que el comité ejecutivo durara 2 años.

⁵⁵ Indem.pág.77.

Asimismo aprobó el nombre del nuevo sindicato " Sindicato Único de Trabajadores de Autotransporte Urbano" SUTAUR-100.

Cuyo lema sería "Por la Organización y Emancipación de Trabajadores"⁵⁶

Por su parte Gabino Camacho afirmó que la incorporación de los operadores al apartado "B" significaba límites al sindicato independiente. Pero afirmaba que mientras se respeten sus derechos colaboraría con las autoridades y agregaban que no pensaba hacer huelgas mientras el D.D.F y al Federación de Trabajadores al Servicio del Estado, respetara su demandas.

⁵⁶ Indem.Pág.80

En lo que respecta a las condiciones generales de trabajo esta significarian importantes reivindicaciones para la mayoría de los trabajadores, dentro de las cuales se obtuvo un incremento al salario, que ascendió de 70 pesos a 117.00 pesos, por hora laborada Otorgación de una prima de salario complementario, a partir del 5 año de servicio, la cual se incrementaría cada 5 año

Incremento en el aguinaldo, este paso de 15 días a 40 días, prescrita en la Ley Federal Trabajadores al Servicio del Estado artículo. 42.

Incremento a vacaciones se estipulo que los trabajadores gozarían de 20 días de vacaciones por año.

En los casos de causas de despido, los trabajadores no serían necesariamente separados de la empresa inmediatamente.

Incremento al seguro de vida de 100,000,00 a \$ 300,000,00.

La empresa se comprometió a instalar comedores para el personal en las terminales, de todas las rutas.

Proporcionar a los trabajadores 3 uniformes por año.

La empresa R-100 comprometió a donar un terreno para el local del sindicato.

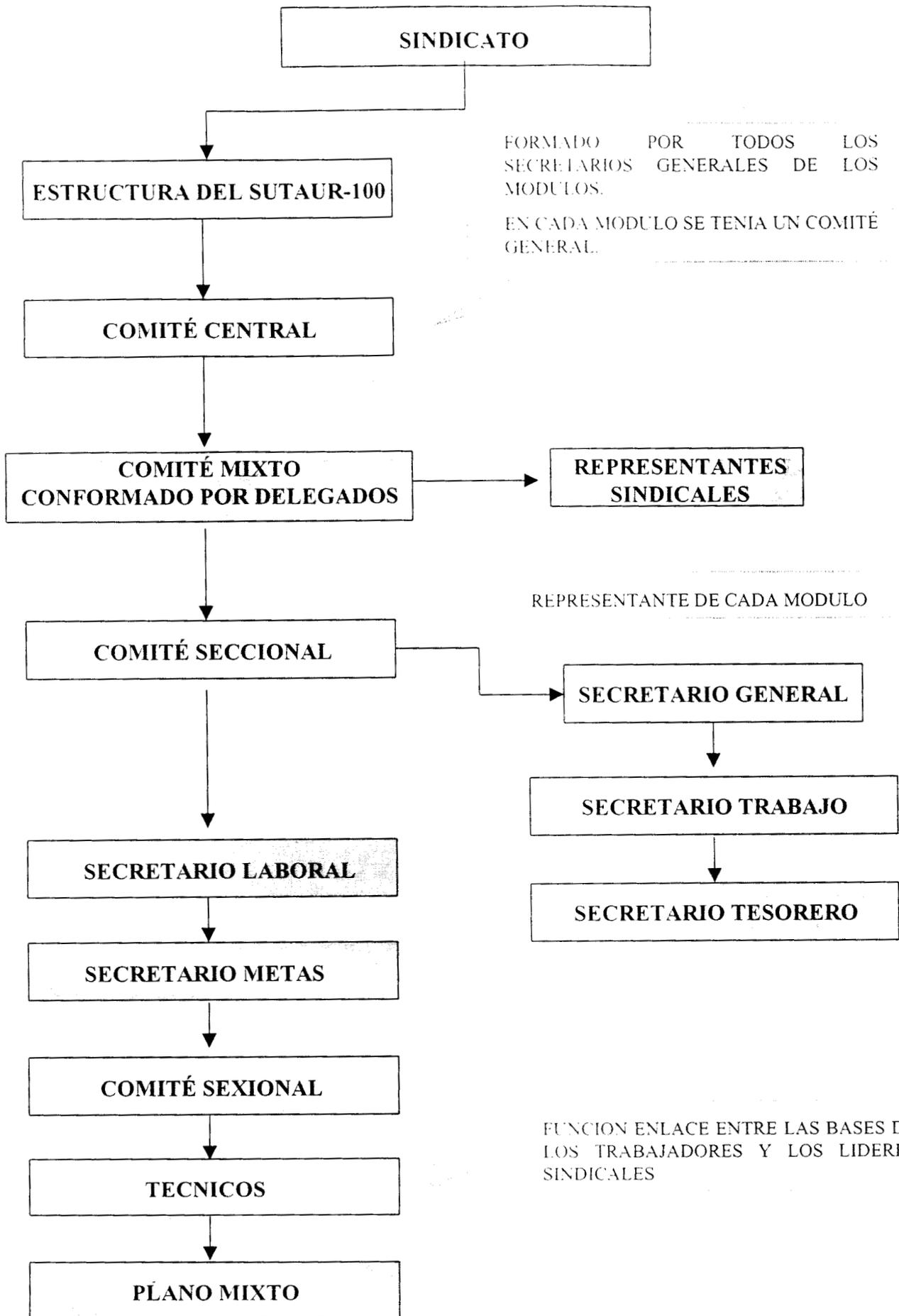
El trabajador que presentara iniciativas, estudios o sugerencias para la acelerar o simplificar labores sería recompensado con \$50,000,00.

Se garantizaría también que los trabajadores gozaría de los derechos de jubilación y pensión por invalidez, vejez o muerte.

Disfrute de atención medica, quirúrgica farmacéutica y hospitalaria en el ISSSTE.

Indemnización correspondiente por riesgo de trabajo.

Estas son sólo algunas de las condiciones generales de trabajo que significaron importantes reivindicaciones en beneficio de los trabajadores del autotransporte, después de ser municipalizado este servicio en el años de 1981, posteriormente se viviría un conflicto obrero patronal que desencadenaría la huelga de 1989, dentro de la cual el Servicio de Autotransporte de pasajeros Urbanos R-100, suspendería su servicio después de más 7 años, de haberse vivido otra suspensión del servicio.



LA HUELGA DE 1989 Y LA PARTICIPACIÓN DEL SUTAU-100.

El conflicto laboral de trabajadores de la Ruta-100 llevado a cabo en 1989, se presentó dentro de un marco distinto al que se presentó en 1981 y 1982.

Como todos los años, con fecha del 2 de marzo, el Sindicato Único de trabajadores del organismo, presentó a la administración de éste un pliego petitorio para la revisión de contrato colectivo de trabajo, el cual contemplaba un incremento al salario diario del 60% y un porcentaje de incremento en prestaciones contenidas en 76 puntos. La administración del organismo ofreció un incremento al salario del 10% y un aumento a las prestaciones vigentes de un 4%, planteando a su vez la urgente necesidad de reestructurar el organismo al fin de hacer eficiente el servicio.⁵⁷

Como respuesta el SUTAU-100, abandonó las pláticas; presentando el 17 de abril de 1989, tanto a la administración como al Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, un emplazamiento a huelga, para estallar el 3 de mayo, en caso de no conceder las peticiones formuladas en su pliego petitorio del 2 de marzo.

El Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje al estudiar el escrito de emplazamiento a huelga presentado por el sindicato, contenido en el expediente 780/89, el 22 de abril de 1989 resolvió declarar ilegal dicho emplazamiento intentado por el sindicato, previniendo con ello a los trabajadores del organismo por conducto de sus representantes de que en caso de suspender labores, el acto sería considerado como causa justificada de cese; sin responsabilidad para el titular, en este caso la empresa de Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100.

⁵⁷ Datos retomados de la revista, Proceso. No. 963/17/1995.pag.10.

Llegó finalmente el 1o. de mayo y no hubo arreglo. el SUTAU-100 se declaró en huelga la madrugada del miércoles 3 de mayo; luego de la realización de una maratónica asamblea efectuada en el Palacio de los Deportes, donde los trabajadores, ha sabiendas de que corrían el riesgo de ser despedidos, aceptaron con temeridad la decisión de la huelga, suspendiendo sus labores en los 39 módulos; ante lo cual la Ciudad de México se paralizó al no contar con el servicio; por lo que el organismo, con apoyo en la resolución del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje de 22 de abril procedió a dar por terminadas las relaciones laborales individuales y colectivas del trabajo, notificando al sindicato; el cual, mediante un comunicado, el mismo día 3 de mayo a las 16:00 hrs, informaba a sus afiliados que habían sido suspendidos, pero sus asesores informaron que se encontraban amparados, ante el Juez 3o del Distrito en Materia de y trabajo, documento que los defiende de las intenciones del Organismo y el D.D.F, representado por el entonces regente: Manuel Camacho Solís, el cual tenía la intención de terminar con el SUTAU-100, que desde su conformación había generado problemas para el Estado debido a la creación de un sindicato de enormes proporciones quien llegó a aglutinar a 23,420 trabajadores, con tendencia radical de sus líderes y asesores, los cuales después de conformar el sindicato SUTAU-100, se encargaron de manifestarse abiertamente en contra de las políticas económicas neoliberales adoptadas por el gobierno.

De esta manera se generó con ello un nuevo conflicto entre el D.D.F y el SUTAU-100, lo cual propiciaba que por esta huelga se diera la posibilidad de desaparecer a la empresa de Transporte Urbano de Pasajeros y por consiguiente terminar toda relación laboral individual y colectiva con el sindicato, y dar con ello pie a la conformación de una nueva empresa que reuniera las cualidades de productividad que reclamaba el servicio, bajo nuevas condiciones, con prestaciones adecuadas que hicieran posible la viabilidad de un organismo autofinanciable, y de esta manera terminar con las relaciones colectivas de trabajo que el SUTAU-100 había logrado conseguir a través de varios años de lucha, en beneficio de sus agremiados.

En cuanto a la medida tomada por el sindicato y los trabajadores de iniciar una huelga, esta medida invocaba el procedimiento de quiebra del multicitado organismo, la cual fue suspendida por sus asesores y dirigentes sindicales pertenecientes al SUTAU-100, los cuales se respaldaron en:

El artículo 1o. de la Ley de Quiebras y suspensión de pagos, la cual dispone claramente: " Podrá ser declarado en Estado de quiebra el comerciante que cese en el pago de sus obligaciones". Esto es sólo aplicable a los comerciantes los cuales son susceptibles de ser declarados en estado de quiebra.

Es el artículo 3o. del Código de Comercio que establece que quienes se reputan en derecho son sólo comerciantes, siendo el caso que la aludida entidad tiene la naturaleza jurídica y/o patrimonios propios sin fines de lucro y para la prestación de un servicio social, creado por decreto del ejecutivo federal, en consecuencia no se le puede adjudicar la calidad de comerciante aun organismo público descentralizado, por lo que para ser liquidado debe seguir la misma vía por la que se le dio origen, esto es, un decreto del Ejecutivo Federal.

En efecto de conformidad con lo dispuesto por el artículo 16 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, cuando algún organismo descentralizados creado por el ejecutivo deje de cumplir sus fines u objetivos, o su funcionamiento no resulte ya convincente desde el punto de vista de la economía o del interés público, el gobierno Federal procederá a su disolución , liquidación o extinción.

Esta misma disposición se reitera en el artículo 6o, del Reglamento de dicha ley, enfatizándose en su artículo 7o. que la aludida extinción de un organismo descentralizado se llevará a cabo según se determinen en la ley o decreto respectivo, el que señalará las bases para el desarrollo del procesos y designará un liquidador.⁵⁸

Bajo estos artículos no se podía proceder a la desaparición de la empresa de Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100, ya que no se encontraba especificada como una empresa particular pero sí como empresa paraestatal, la cual cumplía con un función social por lo tanto sólo por decreto presidencial se procedía a la quiebra.

Durante los días que duró el conflicto el servicio de transporte fue brindado por unidades del ejercito, el cual remplazó las unidades de Ruta-100, para brindar el servicio a la ciudadanía mientras dura la emergencia.⁵⁹

Al enterarse los trabajadores de haber sido despedidos éstos, llegaron al Zócalo a manifestarse frente al edificio del D.D.F amenazaron con realizar un plantón indefinido, hasta que se solucionara su problema, exigiendo su reincorporación a su fuente de trabajo.

⁵⁸ Indem.Pág. 11.

⁵⁹ Indem.Pág. 11.

El día 6 de mayo, al conocer el SUTAU-100, el acuerdo Ejecutivo Federal mediante el cual declaraba de utilidad pública la conservación de este servicio de transporte de pasajeros en D.F., publicado en el Diario Oficial de la Federación, el sindicato de SUTAU-100, comenzó a movilizar a los trabajadores anunciando nuevamente un plantón indefinido en el Zócalo, bloqueando todos los accesos a este, ello generaría que D.D.F ordenara a funcionarios menores reunirse en juntas permanentes con los líderes sindicales, dentro de los cuales se encontraba el asesor jurídico Ricardo Barco y el Secretario General, Gabino Camacho Barrera, los cuales iniciaron pláticas con el D.D.F y la empresa de Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta-100, para poder encontrar una solución satisfactoria a este conflicto.

Esta sesión se prolongó durante todo el día sábado, hasta la madrugada del día domingo, en que se firmó el siguiente convenio:

- 1).- Reestructuración del Servicio Público de Transporte Urbano a partir de las siguientes bases.
 - a).- Mejor servicio para los usuarios.
 - b).- Respeto a los derechos de los trabajadores sindicalizados.
 - c).- Formación de sociedades cooperativas con la participación del gobierno y trabajadores.
 - d).- Reestablecimiento inmediato del servicio.
- 2).- Poner de inmediato un nuevo esquema de trabajo a partir de cooperativas de participación estatal para asegurar un mejor servicio a los usuarios mediante el incremento en la productividad en la operación y mantenimiento de las unidades, así como el fortalecimiento de la disciplina de trabajo, y la aplicación del principio según el cual cada trabajador debe obtener sus ingresos de acuerdo a su desempeño.

3).- A fin de reanudar el servicio a la mayor brevedad y en virtud de que el proceso de organización de las cooperativas, aunque inmediatamente, no abarcará en los próximos días la totalidad de las rutas que a cubierto R-100, el administrador general del organismo convoca a los trabajadores a laborar en los términos de las nuevas condiciones generales de trabajo. Sosteniendo el incremento salarial de 14.4% y las prestaciones acordadas y depositadas en el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, convenio correspondiente (1988-1989).

4).- Aquellos trabajadores que no deseen participar en cooperativas, tendrán derecho a solicitar su liquidación por retiro del organismo. Los trabajadores que decidan incorporarse al esquema de trabajo por cooperativa deberán manifestar su voluntad, mediante escrito firmada, a partir del 8 de mayo, en cada uno de los módulos.

5).- Los trabajos consecuencia de este documento se empezarán a ejecutar de inmediato, con un programa que detalla las acciones respectivas.

Por acuerdo presidencial del 6 de mayo de 1989, fueron revocados los organismos de dirección y administración y en su lugar, se nombro un administrador, Enrique Jackson Ramirez.

Es así como el D.D.F terminado el conflicto de huelga estallado el 3 de mayo de 1989, por el SUTAU R -100 y sus agremiados, dando con ello fin a un problema, que posteriormente se volvería a vivir en 1995, en el cual se declararí la quiebra de este organismo y por consiguiente la desaparición del SUTAU R-100, el cual era ya un problema político para el Estado, debido al poder que este ejercía para convocar a sus agremiados y a otros grupos afines con ellos y los líderes, en este caso nos referimos al FPFV, y al MPI, los cuales tenían una participación activa con el sindicato, y quienes se manifestaban en contra de las políticas económicas neoliberales adoptadas por el gobierno.

LOGROS Y REPERCUSIONES DE ESTA HUELGA EN LA EMPRESA Y SUS TRABAJADORES .

LOS LOGROS DEL SUTAU-100, DESPUÉS DE LA HUELGA DE 1989.

Al realizar un balance de los logros obtenidos por el sindicato y su agremiados en las mejoras en las condiciones de trabajo de los trabajadores del autotransporte público estos logros fueron producidos simplemente por los efectos de su incorporación a la burocracia: esto se confirma al observar el caso de la prima de complemento al salario a partir del quinto año de servicio, el aguinaldo, y los dos periodos de vacaciones de 10 días hábiles y sobre todo, la garantía de inamovilidad en el empleo.

Sin embargo lo que debemos reconocer y verdaderamente sorprendernos es del poder que tuvo el sindicato del SUTAU-100, en cuanto a la estipulación de las condiciones generales de trabajo.

Después de la huelga del SUTAU-100 , éste obtiene plena participación en la organización y evaluación del proceso de trabajo a través de numerosas comisiones mixtas que reglamentan los señalamientos de las condiciones generales de trabajo como lo refiere el art.7 y así mismos, tiene la facultad para realizar estudios y propuestas acerca de la prestación del servicio.⁶⁰

Resulta relevante el premio y reconocimiento establecido por una comisión mixta “ al trabajador que presente iniciativas valiosas, estudio o sugerencia para el acelerar o simplificar las labores en beneficio general del organismo” art.120.

En el rubro del empleo, la estabilidad está garantizada por el artículo 61 de la Ley Federal de Trabajo al Servicio del Estado (LFTSE), que señala la inamovilidad de los trabajadores de base, y que se consigna en el art.10 de las Condiciones Generales de Trabajo.

⁶⁰ El Cotidiano 70, julio-agosto, 1995, pag.46

Para el ingreso del personal, es requisito indispensable la postulación del sindicato, el cual participa en el examen de los candidatos a ocupar las plazas. Existe además el mecanismo de exclusión por no afiliarse al sindicato (arts.13 y 20).

Se establece una limitación al trabajo temporal por el hecho de que cualquier trabajador que ocupe una plaza por más de seis meses sin nota desfavorable, recibe su nombramiento definitivo (art.14).

En el proceso de trabajo:

El proceso de trabajo es rígido desde el momento en que por prescripción de las condiciones generales, el nombramiento de cada trabajador debe contener " con la mayor precisión posible" los servicios que deba prestarse (art.19), de acuerdo al Catálogo de puestos contemplado en el Reglamento de Escalafón, lo cual implica una restricción tajante a la movilidad vertical y polivalencia de los trabajadores.

Por lo que se refiere a la movilidad horizontal, los casos de cambio de adscripción serán objeto de decisiones de la Comisión Mixta de Escalafón (142).⁶¹

La jornada de trabajo de los operadores y administrativos no adscritos a oficinas se establece conforme a los roles elaborados por la empresa y el sindicato, de acuerdo a las necesidades del servicio(art.299, con un máximo de ocho horas en el turno diurno y de siete en el nocturno (art.26 y 27), en una semana laboral de 40 horas, descansando cualquier día de la semana (art.35).

Se concede ocho días de descanso obligatorio más a los marcados por el calendario oficial y se " otorga el derecho a un día de permisos con goce de salario durante un mes calendario por no tener faltas u otros permisos", en caso de que este derecho no pueda ser otorgado al trabajador por necesidades del servicio, se le pagará triple en la nómina siguiente (art.48), hasta cumplir la planilla necesaria(art.35).

⁶¹ Indem.pag.47.

los derechos escalafonarios sólo rigen para los trabajadores de base y los ascensos se otorgan “en función de la calificación de los factores escalafonarios” (art.141).⁶²

En lo que se refiere a la capacitación, el organismo establecerá un programa anual para las distintas categorías y especialidades, y dará operación a un centro de capacitación permanente , con la colaboración de una Comisión Mixta de Capacitación y Adiestramiento. La capacitación deberá desarrollarse dentro del horario de la jornada de trabajo, siendo retribuido el tiempo correspondiente de manera normal.

Uno de los apartados más peculiares de la reglamentación laboral es la participación sindical en el establecimiento y la aplicación de medidas disciplinarias a los trabajadores que incurran en faltas, las cuales la empresa sólo las hára efectivas a petición del sindicato (art.87), el cual incurre de esta manera en funciones propias de la patronal.

En caso de accidente vial, se conformará una comisión mixta que en su caso dictaminará sobre las fallas mecánicas, los evalúos de los daños causados a la unidad, etc (art.70).

Salario.

La estructura salarial es rígida, el salario es uniforme, según cada uno de los puestos de las categorías que integran el tabulador (art.57).

Se da facilidad a la autorización de tiempo extraordinario para dar un servicio (art.64) y se considera como tal el tiempo que el operador labore si decide no hacer uso de su tiempo para toma de alimentos o si sólo ocupa para ellos 15 minutos de los 45 a que tiene derecho (art.32).⁶³

Se hace entrega de una prima adicional de un 40% a los trabajadores que presten servicio en día domingo (art.61).

⁶² Indem.pag.47.

⁶³ Indem.pag.47.

También, se establece un premio mensual para incentivar la productividad y eficiencia en el servicio, cuyas bases determinan conjuntamente empresa y sindicato (art.60), y un premio anual por “ honestidad, puntualidad, responsabilidad y constancia”.

El aguinaldo a que tienen derecho los trabajadores del organismo ascienden a 51 días de salario promedio de los últimos 12 meses trabajados (art.68), y se tiene derecho a un prima complementaria del salario por cada 5 años efectivos de servicio, hasta llegar a 25 años.

Como podemos ver, la características principal consiste en que esta reglamentación incluye a la relación con el sindicato para, todo aspecto involucrado en la vida laboral.

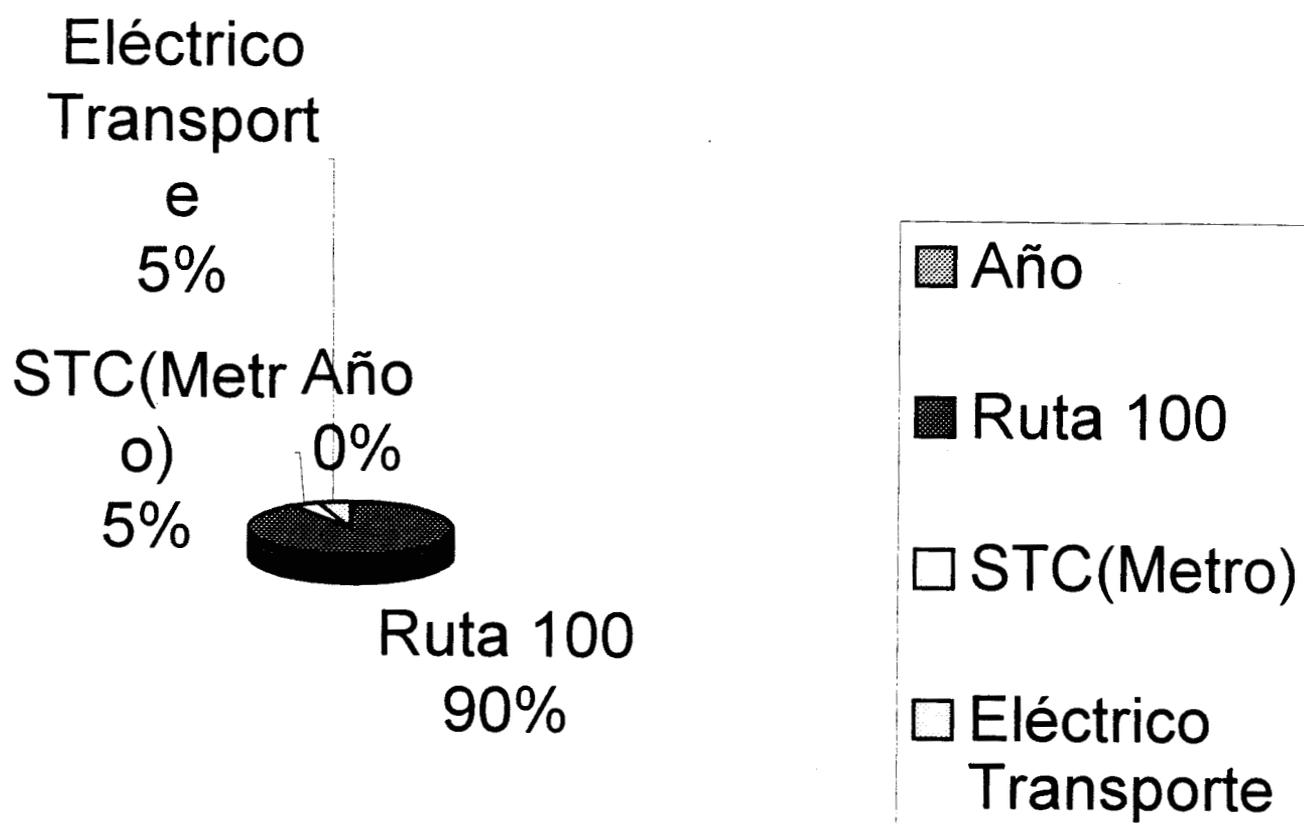
El abandono paulatino que sufre la empresa R-100, después de la huelga de 1989 hasta la quiebra en 1995.

Podemos observar que la empresa de autotransporte urbanos R-100, sufre una paulatino abandono a partir del análisis comparativo de la siguientes tabla, respecto a la importancia que Ruta 100 tenía en sus inicios y la funcionalidad con respecto a la que esta empresa de autotrasporte tiene en lo referente a distancias recorridas, en las cuales se observa que la R-100, resultaba ser una opción para solucionar, al menos en parte, el problema del transporte capitalino de la Ciudad de México.

Distancias recorridas por Rutas100, STC (Metro), transporte eléctrico.

Año	Ruta 100	STC(Metro)	Transporte Eléctrico.
1983	358,000	18,017	20,668
1984	314,000	21,718	20,703
1985	322,000	23,718	17,243
1986	323,000	25,620	21,619
1987	325,000	26,824	26,599
1988	325,000	28,774	20,365
1989	274,000	28,864	24,622
1990	236,000	28,239	18,497
1991	207,000	29,064	14,933
1992	225,000	31,376	17,411
1993	206,000	32,170	16,663

DISTANCIAS RECORRIDAS POR RUTA-100.



El realizar un comparativo en lo referente a las distancias recorridas por Ruta-100, con STC (Metro) y el transporte eléctrico, tiene la finalidad de demostrar que este servicio era redituable para el D.D.F así como para los usuarios de este servicio, debido a las distancias recorridas que cubrió esta empresa del transporte, hasta antes de ser declarada en quiebra. Al analizar los datos retomados de la revista el Cotidiano 70, Julio-agosto, 1995, nos podemos dar cuenta de que la Ruta-100, desde el año de 1983, se mantuvo a la vanguardia en lo que respecta a distancias recorridas, en comparación con las dos otras empresa analizadas, Transporte Eléctrico y STC (Metro).

Al tomar los datos referentes a los años de 1983, las cifras que se manejan con relación a los recorridos realizados por las tres empresas nos refieren que la distancia que Ruta-100 realizaban era de 358,000 Kms, muy por arriba de las distancias ofrecidas por el STC (Metro), las cuales en cifras eran de 18,017 Kms y el Transporte Eléctrico era de 20,668 Kms.

A partir de los datos que nos proporciona el cuadro de distancias recorridos por Ruta-100, podemos analizar si existía incremento o disminución de esas.

Es durante el segundo año de gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado (1983-1984), cuando se observa un disminución de 44,0000 Kms

De (1984-1985) observamos un incremento de 8000 Kms.

De (1985-1986) observamos un incremento de 1000 Kms.

De (1986-1987) observamos un incremento de 2000 Kms.

De (1987-1988) no hay incremento ni disminución de kilómetros recorridos.

Estos datos nos indican que durante el gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado, la disminución de distancias recorridas no fue tan relevante, durante este gobierno existió un paulatino incremento de 11,000 Kms, lo que nos proporcionara una cifra de 33,000 Kms, disminuidos y no de 44,000 Kms, como en un principio se manejaba.

Es durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, el cual abarca el periodo de (1988-1993) donde observamos que existe una disminución relevante de las distancias recorridas por esta empresa, de aproximadamente 155,000 Kms.

Lo podemos constatar al observar por periodos de un año aproximadamente como se fue manifestando la disminución en kilómetros de estas:

(1988-1989) se observa una disminución de 51,000 Kms.

(1989-1990) observamos una disminución de 38,000 Kms.

(1990-1991) observamos una disminución de 29,000 Kms.

(1991-1992) observamos una disminución de 18,000 Kms.

(1992-1993) observamos una disminución de 19,000 Kms.

Si le restamos la distancia recorrida inicial el 1983 de 358,000 Kms. Aún a 1993 que es de 206,000 Kms, nos indica que existió durante 10 años una disminución de distancia recorridas de 152,000 Kms, aun ante esta disminución de distancias recorridas R-100 sigue rebasando a STC (Metro), el cual en 1993 recorría 32,170 Km y Transporte Eléctrico recorrían 16,663 Kms, dejando en claro con ello que este servicio, era rentable en lo que a la solución del problema del transportación de pasajeros que se requiere en la Ciudad de México.

En conclusión: observamos que durante el gobierno de MMH, la disminución que sufrió esta empresa, en relación con las distancias recorridas no fue tan marcado como el observado durante el gobierno de CSG, el cual abarca el periodo de 1988-1993.

NÚMERO DE UNIDADES AUTOMOTRICES EN RUTA-100.

Año	En módulos	autobuses en operación
1983	6,716	4,262
1984	9,219	4,133
1985	9,271	4,203
1986	8,817	4,621
1987	8,809	4,343
1988	7,731	4,096
1989	6,041	3,161
1990	5,542	3,301
1991	3,860	2,7
1992	3,860	2,799
1993	3860	2,764

66

De acuerdo a los datos con los que disponemos, observamos que es durante el sexenio salinista donde el número de estas unidades de autotransporte disminuyen mayormente ya que desde la conformación de la empresa en año de 1982, esta inicia con un parque vehicular de 6,716 de las cuales se encontraban en operación 4,242 unidades en el año de 1983; para 1984, Ruta 100 contaba con un parque vehicular de 9,219 unidades de las cuales 4,133 se encontraban en operación; 1985 la empresa contaba con 9,271 unidades de las cuales en operación se mantuvieron 4,203 unidades, en 1986 se contaba con un parque vehicular de 8,817 unidades y en operación sólo se contaban 4,621; en 1987 el parque vehicular era de 8,809 y se encontraban en operación 4,343 unidades, en 1988 de las 7,731 unidades en operación sólo se encontraban en operación 4,096 unidades en operación.

⁶⁶ El cotidiano 70, Julio-agosto, 1995.p.41.

Es al inicio de la administración salinista que el D.D.F disminuye su parque vehicular drásticamente a 6,041, lo que nos indica que en el rubro de un año la disminución de unidades fue de 1,690.

En lo que respecta al año de 1990 podemos observar que el parque vehicular lo componían 5,542 unidades en módulos y para el año de 1991 el número de unidades era de tan solo 3860, lo que indica que la disminución sufrida por esta empresa durante ese año fue de 1682 unidades.

Como dato curioso debo destacar que durante 1991, 1992 y 1993, el parque vehicular se mantuvo en 3,860 unidades.

Durante el año de, 1991 se contaba con 3,860 unidades vehiculares de las cuales, sólo se encontraban en operación 2,773, en el año de 1992 de las 3,860 unidades, sólo se encontraban en funcionamiento 2,799, observandose un incremento de 26 unidades automotrices, este incremento se verá disminuido, durante el año de 1993, donde el parque en operación era de 2,764 unidades lo que nos indica que durante el año, dejaron de operar 35 unidades vehiculares.

Por mi parte, considero la necesidad de mantener un sistema de transporte público, el cual satisfaga las demandas de los usuarios para evitar con ello la proliferación excesiva de flotillas de microbuses, peseros y taxis, los cuales no reúnen las características de seguridad, prioritarias para la transportación de los usuarios, que tienen que realizar grandes recorridos hacia sus centros de trabajo. Se debería establecer el uso de unidades de autotrasporte con capacidad de transportación de 50 a 150 personas, lo que facilitaría el movimiento de los pasajeros de un punto a otro de la ciudad y evitaría en gran medida la aglomeración de unidades de transporte en las horas pico.

Con ello se evitaría la pérdida de hombre tiempo que se vive diariamente en la Ciudad de México y su área metropolitana. Este planteamiento del problema no es nuevo y es del conocimiento de las autoridades del D.F y del área metropolitana en el rubro del transporte público, pero las soluciones propuestas no han tenido éxito, debido principalmente a la pérdida de seguimiento de este problema

La falta de transporte masivo eficiente en la ciudad de México ha ocasionado que las vías rápidas, como el anillo periférico norte registren velocidades de circulación de ocho kilómetros por hora, en horas pico y se prevé que en tres años esta velocidad disminuya hasta cinco kilómetros” lo que significa un colapso en términos viales”.⁶⁷

La saturación vehicular en una de las arterias más importantes del D.F conlleva “externalidades negativas” como contaminación ambiental, consumo excesivo de combustible, así como lo ya referido en pérdida muy significativa de horas-hombre .

“En resumen, se observa un financiamiento ineficiente de la ciudad en lo que a transportación de pasajeros se refiere”.

Dicha situación se debe a la gran cantidad de población que se desplaza desde los principales municipios conurbados hacia esta capital, donde tienen su empleo, centro de estudios etc, etc.

⁶⁷ la jornada.30 de Octubre del 2000.P.40

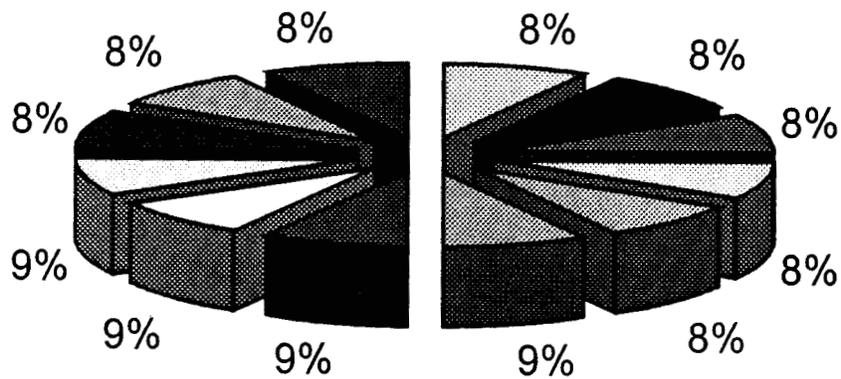
Personal ocupado durante los 12 años de conformación de la empresa R-100.

Año	Administrativo	Operadores	Obreros	Total
1982	3,577	11,577	4,039	19,193
1983	4,204	11,490	4,162	19,856
1984	5,809	11,673	4,791	22,273
1985	5,536	12,123	4,768	22,427
1986	5,479	11,664	5,331	22,474
1987	6,162	12,421	5,727	24,360
1988	4,683	13,012	6,123	23,818
1989	3,868	10,773	5,374	20,015
1990	2,994	8,940	6,897	18,831
1991	3,301	10,556	4,061	18,558
1992	2,654	9,633	3,685	15,972
1993	2,592	8,260	3,333	14,195

Los logros obtenidos por el SUTAUR-100, en favor de sus agremiados, respecto a sus condiciones generales de trabajo así como la renovación de sus contrato colectivo de trabajo e incorporación nuevamente a sus centros de trabajo en la huelga de 1989, dejó de manifiesto la fuerza que este sindicato y sus agremiados ejercieron sobre el D.D.F y el organismo de transporte público urbano de Pasajeros R-100, para evitar la quiebra, así como el despido de más de 23,000 trabajadores. Posteriormente estos logros tendrían una paulatinamente disminución que permitiría la desaparición, el 8 de abril de 1995, de esta empresa de autotransporte público de pasajeros R-100 y el sindicato SUTAUR-100.

Al analizar los datos sobre el personal ocupado que mantuvo la empresa de Autotransporte de Pasajeros R-100, podemos observar que se existió un incremento de 4,625 trabajadores durante el periodo del gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988). Debo destacar que el mayor número de trabajadores se encuentra registrados en el año de 1987, con 24,360 trabajadores.

PERSONAL OCUPADO EN R-100



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

Pese a la aparente solidez del sindicato, después de huelga de 1989 la subsistencia de la R-100 y del SUTAU-100 se encontraría paulatinamente disminuida en perjuicio de los trabajadores y el propio sindicato, lo cual significó una substancial reducción del personal sindicalizado a casi un 50%, después de contar en el año de 1987 con 24,360 trabajadores, para posteriormente registrado en el año de 1993 un total 14,195 trabajadores, demostrando con ello que es durante el gobierno salinista (1988-1993)cuando se registra una disminución en el número de trabajadores se encontraban registrados, el cual fue de 9,623 trabajadores, esta cifra la obtenemos al realizar una pequeña operación, la cual consiste en tomar el número de trabajadores registrados durante el años de 1988, el cual fue de 23,818, menos el total registrado en el año de 1993 el que fue de 14,195 trabajadores.

Durante 1982, año de la conformación de esta empresa se inicio labores con un total de 19,193 trabajadores.

Para el año de 1983, la empresa observó un incremento 663, para llegar a contar con un total de 19,856 trabajadores.

1984 se incremento el número a 2417, llegando agrupar un total de 22,273 de trabajadores.

En 1985 se incremento él numero de trabajadores a 154, llegando a agrupar a 22,427 trabajadores.

Durante 1986 se incremento el número de trabajadores a 47 trabajadores, llegando a un total de 22,474.

En 1987 se incremento el número a 1,886 llegando a un total de 24,360.

Así mismo en 1988 se observa una disminución de 542 trabajadores, para terminar con un total de 23,818 trabajadores.

De la misma manera 1989 se observa una disminución de 3803, para terminar finalmente con un total de 20,015 trabajadores.

Igualmente en 1990 observamos una disminución de 1184 trabajadores, dando un total de 18,831 trabajadores.

⁶⁸ El Cotidiano 70. Julio-agosto, 1995.p.43.

En 1991 observamos una disminución de 273 trabajadores para dar un total de 18,558 trabajadores.

Durante 1992 observamos una disminución de 2586 trabajadores, dándonos un total de 15,972 trabajadores.

Finalmente en 1993 observamos una disminución de 1777 trabajadores dando un total de 14,195.

INGRESOS EN RUTA-100.

Año	Por pasaje	Transferencia Gobierno Federal	Transferencias D.D.F
1982	1,454,580	1892,857	523,479
1983	851,672	2688,478	1933,200
1984	586,717	4162,763	1114,090
1985	387,012	4578,692	113,935
1986	583,522	3201,844	226,187
1987	956,630	2972,574	107,732
1988	1,052,536	3413,944	448,660
1989	781,213	3107,235	1803,342
1990	812,548	1553,467	2877,760
1991	1,003,245	n.d.	n.d
1992	1,020,526	116,073	2761,390
1993	909,339	89,037	2614,012

El cuadro anterior describe, detalladamente, los ingresos que obtuvo esta empresa, desde su conformación en 1982 hasta el año de 1993, con el firme propósito de ver si existía una distribución equitativa de los ingresos que esta empresa obtenía, dentro de la cual observamos, que durante el año de 1982, los ingresos destinados a la empresa

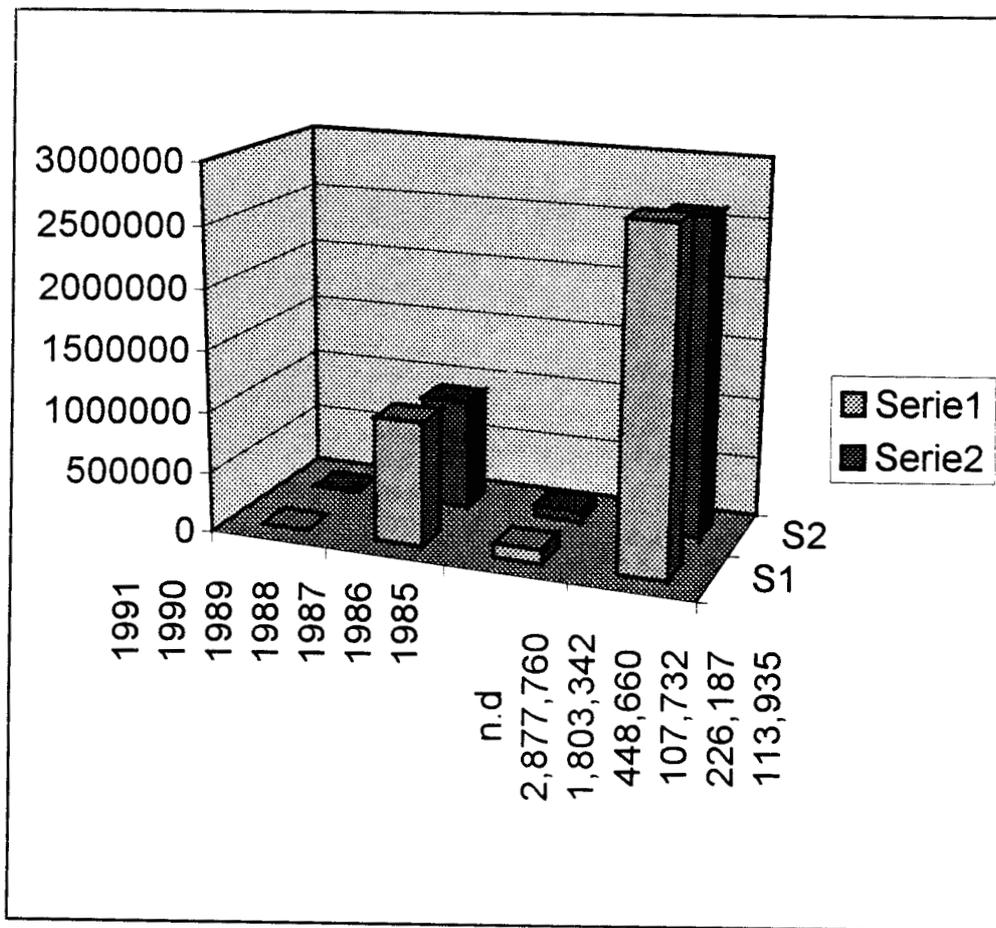
R-100, la cual contradecían el esquema neoliberal adoptado por el gobierno de Miguel de la Madrid, dentro del cual la prioridad inmediata era disminuir los gastos a el sector público.

⁶⁹ El cotidiano 70, Julio-agosto, 1995.

Fuente: Elaboración propia del cotidiano con base en datos recabados en INEGI, anuario Estadístico del Distrito Federal, 1984, 1987, 1989, 1990, 1991, 1993 y 1994.

n.d. no disponible.

En terminos reales, a pesos de 1978, aplicando como deflactor el índice Nacional de Precios al Consumidor.



Esta empresa sobrevivía a la oleada de la nueva política privatizadora, atendiendo a factores que tienen que ver con la respuesta social que R-100, había suscitado y con la fuerte organización sindical que ésta había consolidado durante sus 13 años de existencia, lo cual constituyó un problema de control para D.D.F debido principalmente a sus constantes movilizaciones organizadas por el SUTaur-100 y sus agremiados, en contra de las políticas económicas aplicada por el gobierno federal, dentro de las cuales se daba prioridad a la privatización de empresas paraestatales.

REMUNERACIONES EN RUTA-100.

Año	Salarios Reales	prestaciones	Total	Indice de crecimiento 1982=100
1982	1,536,625	776,005	2312,630	100
1983	1,582,058	381,370	1,963,428	85
1984	1,778,853	378,420	1,157,273	93
1985	1,799,043	526,354	2,325,400	100
1986	1,790,030	524,710	2,314,740	100
1987	1,289,107	1186,854	2,475,961	107
1988	1,311,931	1832,589	3,144,620	136
1989	1,297,079	2515,168	3,812,247	165
1990	1,558,221	1055,710	2,613,931	113
1991	n.d	n.d	n.d	n.d
1992	1,328,246	1623,391	2,951,637	128
1993	1,779,820	930,289	2,710,109	117

70

⁷⁰ El cotidiano 70, Julio-agosto, 1995.

Fuente: Elaboración propia con base en datos en INEGI. Anuario Estadístico del Distrito Federal, 1984, 1987, 1989, 1990, 1991, 1993 y 1994.

n.d. no disponible.

En términos reales, a pesos de 1978, aplicando como deflactor el Índice Nacional de Precios al Consumidor.

La importancia de analizar los datos en la tabla en relación a los salarios y prestaciones por parte de la empresa de autotransporte de pasajeros Ruta-100. La cual tiene el firme propósito de demostrar en términos reales que estos trabajadores mantenían un patrón de oferta y demanda más estable, con tendencia al alza hasta el año de 1986, posteriormente se registra una leve caída entre el año de 1987 y 1989, para mantenerse, en 1993, por encima de lo registrado en 1989. Observamos su punto más alto de crecimiento en 1989, año de movimiento de huelga del Sutaaur-100, a partir de lo cual se observa un descenso considerable que, sin embargo, se encuentra por encima en términos reales, del total de 1982.

La quiebra.

Las causas del conflicto que precedieron a la quiebra de la Ruta-100 se han extraviado en los enredos del Departamento del Distrito Federal (D.D.F): si el problema era político, la salida que se tomó no hizo más que acrecentar justamente la actividad política del sindicato de choferes y sus aliados. Si el motivo era financiero, nadie sabe cómo quedaron los subsidios, si fue por el sindicato este demostró durante el año de lucha tener una fuerza sólida que le permitiría ganar posteriormente las tres concesiones en el rubro del transporte de pasajeros en beneficio de sus agremiados.

En cambio, el problema de Ruta-100 creció día a día durante el año de lucha y batalla que tuvieron que mantener estos trabajadores y sus familias durante (1995-1996) rebasando el escaso margen de maniobras políticas de Oscar Espinoza Villareal como jefe del Departamento del Distrito Federal, al mantener una visión tecnocrática y carente de visión política, al pensar que al mantener encarcelados a los dirigentes de los choferes de Ruta-100, estos se intimidarían y dejarían su lucha, y el hecho de que no percibir salario, los obligaría a desistir de su movimiento. Esto no fue así, por el contrario, los choferes manifestaron un mayor apoyo a su asesor jurídico Ricardo Barco López y a sus compañeros encelados, lo que aumentó considerablemente su liderazgo y ejemplificó el autoritarismo del DDF. Los choferes siguieron sin trabajar pero unidos en su lucha.⁷¹

⁷¹ Estos datos son retomados de algunas notas periodísticas de los periodicos la jornada, el exelsior, universal.

La causa privatizadora.

La privatización de las empresas paraestatales, responde al proyecto neoliberal, el cual promueve en su proyecto económico la reducción del gasto estatal, dentro del cual se encontraba R-100, una empresa creada para el servicio público, por lo que su eficiencia no se puede medir en ganancias, como en los negocios privados, sino por su capacidad del servicio que está prestando a la sociedad.

La privatización de la empresa, hizo desaparecer el papel del sindicato SUTAU-100, el contrato colectivo de los trabajadores, violentando el Estado del derecho, además golpeo a más de 12 mil familias demostrando con ello que al Estado no le importaba la eficiencia del transporte ni la seguridad, ni mucho menos la economía de la población usuaria, ni la contaminación ni el congestinamiento del tránsito de la Ciudad, tampoco le preocupaba la corrupción de los funcionarios públicos, no le importaron los reclamos de los ciudadanos. Todo esto solo responde al proyecto neoliberal, el cual promueve la modernización sin importales cual sea el precio.

Los procesos de privatización realmente se traducen como un aumento del grado de monopolización y en un cambio sensible del perfil y el peso relativo de los principales grupos privados. Algunos autores consideran al hablar de privatización sólo se parte de la reducción de la intervención estatal y sólo se busca mejorar la eficiencia y competitividad de la economía, hablar de privatización es referirnos a la desregulación y apertura comercial integrada por el modelo de interacciones generales que caracterizamos como "neoliberalismo".⁷²

⁷² Álvarez Alejandro. Los beneficios de las privatizaciones. Coyuntura. No. 56. Feb. 1994, pág. 15.

Este proceso redefine las relaciones entre el Estado y el mercado, provocando reacomodos entre las distintas fracciones del capital nacional especialmente (bancaria-industrial), la redefinición de los espacios históricos del mercado ocupados por el capital nacional y el transnacional; asimismo cambiar las relaciones entre el trabajo asalariados y el capital.

El proceso privatizador arrancó en México desde 1982 y ya en 1988 se había desincorporado 775 empresas paraestatales, mediante diversos procedimientos; 277 liquidados, 145 en extinción, 85 por fusión, 30 por transferencia y 238 por venta.⁷³

Pero este proceso realmente dio un salto cuantitativo y cualitativo durante el régimen de Salinas, pues entre 1988 y 1994 hubo un profundo repliegue de la intervención estatal en sectores claves de la economía; esta retirada se tradujo en un aumento del grado de monopolización y en una modificación sensible del perfil y el peso relativo de los principales grupos privados.

Hablamos de cambios importante en sector como la siderurgia; la minería; el transporte aéreo y el urbano; las telecomunicaciones; la banca; el petróleo y la energía eléctrica; el abasto se agua; las carreteras, los puertos, la agricultura y la silvicultura.

El proceso de privatización refleja que el Estado no es capaz de mantener una economía sólida, y que por lo tanto depende de capital extranjero para poderlas mantenerlas en pie, demostrando con ello que su política es la de mantener un Estado mínimo, evitando con ello la inversión en sectores estratégicos para la economía del país.

Entre esas 171 privatizaciones las más importantes fueron sin duda las de Telmex, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, la Minera de Cananea y las Empresa Siderúrgicas.

⁷³ Indem.pág.16.

En ellas podemos ver con claridad la tendencia a aprovechar las compras de paraestatales para integrar poderes grupos privados alrededor de grandes líneas de producto y/ o actividades. Por ejemplo grupo CARSO, de Carlos Slim, ligado al sector de las telecomunicaciones, grupo VISA integra la producción de agua mineral, la de azúcar y la comercialización de agua embotellada, grupo VITRO aparatos de línea blanca, industria siderúrgica encontramos cuatro grupos, (ALFA) grupo siderúrgico del pacífico, grupo cero del norte y el grupo ISPAT Mexicana, en la fabricación de autobuses y camiones esta el grupo "G". Así podemos concluir con pleno conocimiento de causa que la política privatizadora ha sido abiertamente promonopólica.

La desaparición de la empresa de autotransporte urbano de pasajeros R-100, no escapó al proceso de privatización, Bajo el argumento de I declarararla en quiebra, la cual es improcedente, así como la aprensión de sus dirigentes o el acoso que más de 12 mil trabajadores vivieron durante un año de lucha, para aceptar su liquidación y para poder nuevamente ser recontratados. El objetivo principal responde a cancelar el contrato colectivo de trabajo así como la destrucción de la organización sindical de los trabajadores (SUTAU-100).

Según los especialistas en derecho, la quiebra de una empresa paraestatal es improcedente, pues era inaplicable en la legislación relativa a las quiebras. Además lejos de demostrar la banca rota de la empresa, la cual sería responsabilidad de las administraciones anteriores y del propio gobierno, se quería descargar la culpa sobre los trabajadores poniendo en la calle a la mayoría de ellos, con la liquidación de sus derechos, si alguna responsabilidad existiera por el desastroso estado de esa empresa del transporte público, era de los funcionarios gubernamentales y sus políticas en esa materia.

Dando con ello preferencia al transporte privado, otorgando concesiones a particulares, a quienes dieron las mejores rutas; se congelaron las tarifas de R-100, por razones políticas relegando con ello la empresa, fortaleció con ello la corrupción administrativa, colocando con ello la empresa en una situación financiera nada viable.

Al iniciarse el periodo de revisión del contrato colectivo de trabajo de los trabajadores de R-100, el cual presentó un programa de reorganización y de productividad, el cual no llegó a ser discutido, pues ni la dirección de esta paraestatal ni el gobierno capitalino tenían interés en salvar a R-100.

El primer paso fue aplastar al sindicato, el segundo seguramente es la privatización paulatina de esa parte del sistema de transporte público. Este propósito se inscribió en la absurda y dogmática obsesión privatizadora de quienes gobernaban el país; aunque ya se ha demostrado en el pasado y se ha demostrado en el presente que la propiedad privada en los servicios públicos no es garantía de eficiencia y rentabilidad.

En todo caso es condenable que por razones políticas y por favorecer a la capital privado, se haya liquidado el contrato colectivo de trabajo del SUTAU-100, condena con ello a miles de trabajadores al desempleo y lesiona los intereses de varios millones de usuarios, los más empobrecidos y sin defensa ante este modelo neoliberal incipiente y deshumanizado.

Las causas políticas.

En el fondo, el principal propósito de Espinosa Villares al quebrar la empresa paraestatal Ruta-100 - que por ley no podía quebrar a la empresa, porque era del gobierno- no fue el de buscar la eficiencia en el transporte público en la ciudad de México ni el de reordenar los subsidios gubernamentales, sino otro propósito menos tangible: el de desactivar el problema político del sindicato de la Ruta-100. Desarmar sus alianzas con grupos populares y quitarle al Movimiento Proletario Independiente uno de sus brazos populares más importantes. Inclusive la tramposa denuncia gubernamental de relaciones del sindicato con el EZLN fue, al estilo Salinista, sólo para desprestigiar a un organismo social y mandarlo a la ilegalidad.⁷⁴

La prisa por desprestigiar a la empresa estuvo determinada por los informes políticos que tenía el gobierno capitalino en el sentido que el SUTAUUR y su aliado el MPI iban a estallar conflictos el 1 de mayo, durante la primera celebración obrera sin participación del gobierno federal.⁷⁵

Ante esta situación se actuó con previsión oficial enfatizando que la capacidad de movilización del SUTAUUR -MPI era importante.

Desde el principio, las autoridades del DDF sabían que el problema era más político que financiero, cabe destacar tres puntos importantes.

1).- El SUTAUUR era el responsable de financiar las operaciones de grupos ciudadanos en contra de las políticas del gobierno. Asimismo, el DDF, consideraba que el SUTAUUR - MPI lograban importantes alianzas con grupos de presión política, todos estos caracterizados por la violencia política.

⁷⁴ El Financiero. 9 de Agosto de 1995, pág.3.

⁷⁵ La jornada 26 de abril de 1995. Pág.48.

2).- En manos de un sindicato poderoso como el SUTAUR , la gobernabilidad política del D.F se dificultaba en su vertiente del transporte, pues muchos de los grupos urbanos que engrosaban las marchas y las manifestaciones en el D.F eran transportados en camiones públicos.

3).-- Por rezagos acumulados, el problema del transporte en la ciudad de México ponía en duda la capacidad del gobierno en la prestación de este servicio público de transporte de pasajeros.⁷⁶

La crisis en la relación SUTAUR-R100 estalló cuando las autoridades se dieron cuenta de la capacidad económica del sindicato de choferes - derivada, por las prestaciones económicas y sociales vía contrato de trabajo - y de su independencia política. Por descuido de las autoridades, el sindicato se inclinó hacia grupos y doctrinas ideológicas contrarias a los intereses del gobierno. Pero en lugar de buscar alianzas políticas y propiciar - como la había hecho el Estado en otros sindicatos - relevos sindicales por corrientes menos confrontadas por el gobierno, el DDF, se decidió de un sólo golpe terminar con el sindicato y la empresa.

En un informe referido por el departamento del Distrito Federal, la empresa de autotransportes de pasajeros Ruta 100 fue declarada en quiebra debido a que financieramente era "inviabile" por los múltiples vicios que le aquejaban debido a que existía un nudo operativo entre la administración y el sindicato, lo que propició prácticas corruptas de grave impacto para el patrimonio y funcionamiento del organismo.⁷⁷

Para el gobierno de la ciudad, gran parte de los problemas de Ruta 100 es un producto de la aparición de ilegítimos intereses de grupos y fracciones dentro del sindicato, lo cual redundó en una pobre oferta del servicio. También se le atribuyó responsabilidades de la deficiencia administrativa y operativa que se generaban en este organismo.

⁷⁶ El Financiero. 9 de Agosto de 1995. P. 3.

⁷⁷ la jornada .9 de abril de 1995.P.15.

Durante los últimos 13 años de vida del el organismo de transporte abarco los años de (1982-1995) dentro de los cuales tuvo 12 titulares, los cuales han contribuido con una falta de continuidad en los objetivos y las metas del organismo, generando con ello las practicas corruptas, que reflejaron en la excesiva planta de personal para su infraestructura y sus necesidades, donde se carecía de una planeación y un control del tiempo extra, lo que se reflejaba en un 50 por ciento adicional al costo de la nomina de los operadores.⁷⁸

Al presentar un diagnóstico de la empresa y la explicación de las razones de la quiebra, el secretario del transporte público del D.F, Salazar Toledano decía que a la creación de intereses ilegítimos, derivada de la relación entre la administración y el sindicato , llevó a una falta de control en los ingresos captados en los autobuses y por consiguiente, a una pérdida de 30 por ciento de la recaudación, refería que las condiciones que se dieron entre la empresa y el sindicato condujeron a una coadministración que no permitió la toma de decisiones adecuadas para la prestación de un mejor servicio.

Aseveraba que existían recomendaciones de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Cámara de Diputados. El funcionario señalaba que se daba un manejo de fondos sin control adecuado por medio de cuentas de cheques en cada uno de los módulos, y aseguraba que parte de los problemas fueron producto de la aparición de ilegítimos intereses de grupos y facciones dentro del sindicato.

Asimismo, el funcionario señalaba la existencia de una línea de mando y de responsabilidad, movidas por el predominio de intereses particulares.

⁷⁸ La Jornada 24 de mayo de 1995. pág.40

Las causas económicas de la quiebra de R-100.

La empresa de Autotransporte de Pasajeros Ruta-100 fue declarada en quiebra debido a que financieramente era “ inviable” por los múltiples vicios que le aquejaban. “De esta manera se dio un nudo operativo entre la administración y el sindicato, lo que propicio prácticas corruptas de grave impacto para el patrimonio y funcionamiento del organismo”.⁷⁹

Para el gobierno de la ciudad gran parte de los problemas de Ruta-100 fueron producto de la “aparición de ilegítimos intereses de grupo y fracciones dentro del sindicato”, lo cual redundó en una pobre oferta del servicio. También atribuyó la responsabilidad a las deficiencias administrativas y operativas que se generaban en este organismo.

Con el compromiso de romper con los “círculos viciosos” que no permitieron dar a los habitantes un eficiente transporte público, el D.F. consideraba que no era conveniente mantener un servicio tan limitado a tan alto costo, de ahí que haya sido inaplazable la solicitud a las instancias jurídicas de la declaratoria de quiebra de la empresa. En abril de 1995 el juez primero de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, José Francisco Camacho, presentó la sentencia de quiebra de la empresa, la madrugada del día 8 abril se colocaron los sellos correspondientes en los módulos e instalaciones de Ruta-100.

⁷⁹ La jornada 9 de abril de 1995. pág. 17.

De esta manera el juez resolvió dar por terminadas las condiciones generales de trabajo y toda la relación laboral con la empresa debido a la situación de insolvencia. Los cerca de 12 mil trabajadores sindicalizados de Ruta-100 serían liquidados por Banobras, que fue el síndico designado por el juez, el cual también realizaría la recontractación de los trabajadores. En conferencia de prensa, los secretarios generales del transporte, del D.D.F. Jesús Solazar Toledano, y de Transporte y Vialidad, Luis Miguel Moreno, así como el director de R-100 Jorge Ramírez de Aguilar, anunciaron que en diez días se definiría el sistema de transporte alternativo que entraría en operación y sustitución de Ruta-100, la cual, transportaba diariamente un promedio de 2.8 millones de pasajeros, lo que representaba 6.3 % del total de la demanda de la Ciudad de México. Con 207 rutas, disponía de 2 mil 801 autobuses en circulación y mil 403 unidades descompuestas.⁸⁰

El parque vehicular era obsoleto ya que el 70% de los autobuses tenía más de ocho años en circulación y el valor en libros de las unidades es cero, lo que hace a la empresa financieramente inviable “ además que recibe un subsidio de 72.3 % explico Salazar Toledano.

Explicaba que durante los últimos 13 años el organismo había tenido 12 titulares, lo cual contribuyó a la falta de continuidad en los objetivos y en las metas del organismo.

Aseguraba que se había encontrado una “ excesiva planta de personal” para su infraestructura y sus necesidades, carencia de planeación y control de tiempo extra, lo que se reflejaba en 50% adicional del costo de la nómina de los operadores.

⁸⁰ Encino Angélica. La jornada. 9 de abril 1995. P.17.

Asimismo al presentar el diagnóstico de la empresa y la explicación de las razones de la quiebra, Salazar Toledano decía que la “creación de intereses ilegítimos”, era derivado de las relaciones, entre la administración y el sindicato, ello fue lo que llevó a una falta de control en los ingresos captados en los autobuses y a una pérdida del 30% de la recaudación.

Aseveraba que las condiciones que se habían dado entre empresa y sindicato condujeron a una “coadministración” que no permitió la toma de decisiones adecuadas para un mejor servicio.

Aseguraba que existían recomendaciones de la Contaduría Mayor de Hacienda de la cámara de diputados que tenían que comenzarse a aplicar. El funcionario explico que se daba un manejo de fondos sin control adecuado, por medio de cuentas de cheques en cada uno de los módulos, y aseguraba que parte de los problemas eran producto de la aparición de “ilegítimos intereses” de grupos y fracciones dentro del sindicato. Se hacía una sugerencia en este sentido de que las líneas de mando y de responsabilidad motivadas por el predominio de intereses particulares, más que el interés de la empresa y el servicio, han dado lugar a una administración caótica, sin coordinación de esfuerzos, carente de planeación y de diagnóstico, además de la falta de continuidad en los objetivos para atender mejor la creciente demanda del servicio.

Salazar Toledano aseguraba que mediante las acciones anunciadas no se preveía suprimir el transporte público de la Ciudad de México, pero se mantendría el servicio de transporte a precios accesibles y se generarían nuevas fuentes de empleo a los trabajadores, se buscaba seguir funcionando y hacer un uso “transparente, honesto y eficiente” del subsidio, en beneficio de la población, y no de la “ineficiencia y corrupción de unos cuantos”.

Al ser interrogado acerca de una posible privatización del servicio, respondió " Esa vía privada del servicio ni nos seduce ni nos repulsa. No consideramos que pudiera ser una panacea ni una claudicación. Lo importante es que se tenga dentro del esquema que demanda la ciudad, un servicio eficiente.⁸¹

Sin embargo, el Jefe del Departamento Distrito Federal, Oscar Espinosa Villareal, afirmaba que el servicio no se privatizaría. En una reunión con asambleístas no especifico que sistema de transporte se pondría en marcha, pero consideraba que se podría establecer "un sistema mixto de transporte " con autobuses públicos y privados, a la reunión asistieron los integrantes de las comisiones de Gobierno y del Transporte y Vialidad de la asamblea de representantes del Distrito Federal (ARDF). La reunión se efectuó al mismo tiempo en que se hacía el anuncio oficial de la declaratoria de quiebra de la empresa.

Desde la mitad del sexenio anterior, refería Salazar Toledano, el departamento del Distrito Federal (DDF) había recibido la advertencia de la Cámara de Diputados de corregir un conjunto de irregularidades que atentaban contra el patrimonio de la Ruta-100, y que se centraban en enmendar políticas de control interno y revisar parte de las relaciones laborales con el sindicato. El saldo de la estimación de las recomendaciones del Poder Legislativo llevó a una sustancial caída del parque vehicular, que se reflejó en una creciente ineficiencia en la operación y una cada vez más baja rentabilidad.

Ante estos hechos las acciones del gobierno capitalino se centraron solamente en un incremento del subsidio para subsanar deficiencias. Contrariamente al acelerado proceso de saneamiento de las finanzas públicas del D.D.F que se caracterizó por la política económica entre 1988 y 1994, la precaria situación financiera de Ruta-100 se mantuvo como un coto que permaneció intacto durante toda la administración.

⁸¹La Jornada 9 de abril de 1995.pág.17.

La contaduría mayor de hacienda recomendó al D.F., ante el marco de las crisis económica y bajo la marginación del grupo político que condujo el rumbo de la ciudad en el sexenio anterior, el D.D.F “descubrir” la insolvencia financiera de la Ruta-100 con el argumento del desvío de 26 millones de nuevos pesos al sindicato.

Contrariamente, el titular del D.D.F, Oscar Espinosa Villareal, y el secretario de finanzas, Javier Beristaín, utilizaron el enorme subsidio al transporte como argumento central para justificar las alzas tarifarias y fiscales, al tiempo que ofrecieron que R-100, no desaparecería.

El director del transporte público, Salazar Toledo reportaba que como parte de las acciones de encubrimiento de desvíos y malos manejos que se remontaba a la propia creación del organismo R-100, el cual llegó a tener, sólo en libros, un parque vehicular de 7 mil 500 vehiculos. Y sería hasta el año de 1989, en el marco del frustrado proceso de reestructuración de Ruta-100, cuando se comprobó que sólo circulaban menos de 4 mil unidades.⁸²

Es a partir de este momento cuando inició, por acuerdo de los trabajadores, el proceso de reconstrucción y renovación de unidades, con lo cual el parque vehículo de Ruta-100 se fija en 3 mil 500 en condiciones de operación, sin embargo, se debe destacar que este proceso fue utilizado como un escudo de protección por parte del sindicato y justificar los gastos financieros que esta empresa de transporte realizaba y de esta manera poder escudar los desvíos y los malos manejos de estos fondos monetarios que realizaba las administraciones anteriores, las cuales acusaron al sindicato de malos manejos financieros, no era desconocida la recomendación derivada de la revisión de las cuentas publicas de 1991, en las cuales se encontraron estas irregularidades, por lo que se le recomienda a la empresa y al sindicato establecer un control de sus gastos.

⁸² La jornada. 9 de abril de 1995. P.18.

Esta recomendación no sólo fue hecha a la empresa de autotransporte urbanos sino que también se le solicita al D.D.F. corregir el incumplimiento de las políticas de recuperación de gastos, las infracciones a las disposiciones de ley de presupuesto, contabilidad y gasto público al registro contable de gastos y revisar la venta de desechos

El documento, expedido por la Cámara de diputados, también sugirió la actualización de normas, lineamientos y procedimientos en materia de arrendamiento de bienes muebles, adquisiciones, arrendamientos y enajenación de inmuebles, cancelación de adeudos con cargo a terceros y las normas y procedimientos generales para la afectación, baja y destino final de los bienes.

Todo lo anterior viene a destacar que ya existía desde entonces, la insistencia de los legisladores para hacer énfasis al gobierno del D.D.F. sobre su vinculación y malversación de fondos, con la participación de las instancias sindicales que actúan en contubernio con autoridades de la empresa.

El informe del control concluyó con los siguientes resultados: al analizar los ejercicios fiscales de 1992, 1993 y 1991, se precisó que el monto de los recursos desviados, adicionales a las cuotas sindicales, sin que fuera posible determinar su destino, correspondiente a los ejercicios fiscales de 1993, 1994, fue de 26 millones 542 mil 457 nuevos pesos.⁸³

El D.D.F. solicitó la declaración de quiebra de R-100 debido a las pedidas por más de 2 mil millones de nuevos pesos que ese organismo de transporte acumuló durante los años 1992, 1993 y 1994, reveló, el apoderado legal de la sindicatura, Emilio Aaron Tame.⁸⁴

⁸³ La Jornada, 11 de abril de 1995, pág. 18.

⁸⁴ Ballinas Victor. La Jornada 27 de abril de 1995. P. 41.

Aarum Tame decía tajante que sí procedía la declaración de quiebra de Ruta-100 porque es competencia del juez de lo concursal que lo hizo, y la designación del síndico estaba bien hecha por que no pudo haber recaído en una cámara de comercio o de industria alguna “ por que no es un comercio, sino una empresa de servicios públicos”.

Sin embargo, no podía precisar lo supuestos en que se basó la decisión de no construir un consejo de incautación ni por qué al síndico lo nombro el juez de lo concursar y no la Secretaría de Hacienda, “ como lo establece la ley de quiebras”.

Al solicitarle a Aarun Tame que precisara en qué artículo de esa ley se basó el juez de lo concursal para dar aviso de las terminaciones de las relaciones laborales de los 12 mil trabajadores de base, sostuvo que fue el de la Ley Federal del Trabajo en los Artículos 435 y 436, “ y por la supletoriedad prevista en la ley que rige las relaciones del Estado con sus trabajadores.

Según él desvió de fondos que en realizó la empresa Autotransporte Urbanos de pasajeros Ruta-100 a favor del sindicato Único de Trabajadores de autotransporte Urbanos Ruta -100. (Sutura-100) ascendía a la cantidad de 26 millones 547 nuevos pesos.⁸⁵

El gobierno de la ciudad concluiría: “ el organismo Ruta-100, incurrió en irregularidades que contravienen la normatividad vigente, y por ello ha visto afectando su patrimonio, el cual destinó recursos para efectos no autorizados a la diligencia de Sutura-100, y sus costos de operación se vieron agravados por concesiones no pactadas y entregadas a la dirigencia sindical sin apego a normatividad vigente”.

Ante estos datos Salazar Toledano subrayaba por su parte que “no va a haber impunidad”.

⁸⁵ Urritia Alonso. La Jornada 11 de abril de 1995. P.18.

La declaración de quiebra de Ruta 100 fue el primer efecto de una política privatizadora dentro de la cual las administraciones deben realizar recortes de gastos para así apoyar las nuevas disposiciones políticas que habría adoptado el gobierno en materia económica.

En lo que se refiere a la declaración de quiebra, y la justificación que diera el D.D.F en cuanto a las causas referidas por malversación de fondos económicos por parte del sindicato y anteriores administraciones, aunado también el grave problema de corrupción, ineficiencia y caótica administración, no considero por lo tanto al igual que el autor Octavio Loyzaga que tengan una justificación fehaciente los motivos, por los que se declaró en quiebra la empresa. Además de ser esta empresa pública, es decir no se obtiene ganancias por la prestación de este servicio, debido a que nos es de interés privado.

El único objetivo del gobierno del D.D.F, era efectuar la privatización de la empresa de transporte, el cual es un negocio multimillonario, para ponerlo en manos privadas

La intención gubernamental de convertir la Ruta 100 en cooperativas sólo se limitó a una compactación de módulos, lo que no incidió realmente en una mayor eficiencia de la empresa, sino todo lo contrario, la desaparición de esta empresa, dejando a los usuarios en manos nuevamente de los empresarios privados.

De aceptar el argumento de la quiebra, cualquier empresa pública que requiriera de un subsidio para operar caería en el caso de que el gobierno le cortase su apoyo financiero.

La supuesta quiebra por ineficiencia de la empresa buscaba volver a abrir la polémica sobre la conveniencia o no de que siguiera operando el sistema de transporte público de la ciudad, y haría repetir el error de los últimos dos sexenios: mientras se analizaban las posibilidades de la privatización se retiraron todos los apoyos para la mejora del servicio y el aumentar su capacidad.

4.5 cronología de la quiebra de la Ruta-100.

Sábado 8 de Abril de 1995.

El Departamento del Distrito Federal (D.D.F) declara el estado de quiebra al organismo de autotransporte Urbanos de Pasajeros Ruta-100. "Argumentando que ésta era financieramente inviable" por deficiencia administrativa e "ilegítimos intereses de grupos", designar como sindico de la quiebra a BANOBRAS. Para seguir proporcionando el servicio y poniendo en marcha el programa de transporte emergente (PET) con un parque vehicular de 750 autobuses (de transporte escolar y foráneo), sin costos alguno para el público usuario.

Son aprehendidos cinco dirigentes del Sindicato único de Trabajadores de Autotransporte Urbano Ruta-100 (SUTAUR-100), acusados de abuso de confianza, por un total de 9 millones 100 mil nuevos pesos cometido en detrimento del fideicomiso de la administración que constituyó ese sindicato.⁸⁶

12 mil trabajadores integrantes del SUTAUR-100, acuerdan en asamblea hacer guardias permanentes fuera de los módulos y negarse a firmar su liquidación, no aceptan la terminación de su contrato laboral y demandan la intervención de la comisión de derechos humanos (CNDH).

La manifestación de los de los partidos políticos ante la quiebra de la empresa R-100.

El PRI demanda a las autoridades proteger los derechos de los trabajadores.

EL PAN, pide que se retire gradualmente el subsidio a la empresa y que se acabe con la corrupción.

⁸⁶ La Jornada. 9 de abril de 1995.pág.9

El PRD anuncia una serie de movilizaciones para el día 1o en conmemoración del aniversario luctuoso de Zapata y en apoyo a los choferes de Ruta-100.

Domingo 9

El jefe del D.D.F, Oscar Espinoza Villareal, anuncia que el gobierno pretende impulsar un nuevo organismo de carácter mixto, aunque garantiza que no se privatizara el servicio.

Es detenido su dirigente jurídico del SUTAU-100, Ricardo Baco.

Trabajadores y simpatizantes de este sindicato lleva a cabo una concentración frente a las instalaciones de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF) en demanda de la libertad inmediata de su asesor legal y de sus compañeros.

Lunes 10

Encuentran sin vida el cuerpo del Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, Luis Miguel Moreno Gómez, con dos impactos de bala en el pecho, según las autoridades se trata de un suicidio.

Los abogados del SUTAU-100 presentan una denuncia ante la Comisión de los Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) en la cual exigen la intervención de ese organismo respecto a la declaración de quiebra realizada al margen de la ley de suspensión total de las garantías individuales y colectivas de los trabajadores.

El congreso de la Unión, manifestó su inconformidad por la desaparición de Ruta-100 y firma un pronunciamiento en el que rechazan la privatización del transporte y se pide que las investigaciones lleguen a todos los niveles.

La comisión bancaria congela las cuentas bancarias y fideicomisos de SUTAU-100, cuyo monto en febrero de 1995 era de 69, mil 544 millones 467 mil 83 viejos pesos, datos referidos por Mirían Pomposo Representante Propietaria de Consejo Técnico de Fideicomiso del Fondo Sindical, este fideicomiso a logrado sacar a flote a los trabajadores en momentos difíciles, ejemplo de ello fue en la huelga de 1989, cuando se decreto la terminación de relaciones laborales y se hizo uso del fondo de resistencia. .

Se realiza la primer marcha de trabajadores de R-100, hacia el Zócalo capitalino en protesta por el encarcelamiento de sus dirigentes y piden la renuncia del regente Oscar Espinoza Villareal.

Abril 11.

BANOBRAS hace pública la convocatoria de los trabajadores de R-100, para que acudan a su recontractación.

El Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje (TFCA) inicia los tramites correspondientes para la terminación de las relaciones colectivas de trabajo para con los 12 mil trabajadores sindicalizados.

14 agentes del Ministerio Público (MP) llevan acabo un cateo exhaustivo en uno de los locales sindicales localizados en la colonia hipódromo condesa.

Las autoridades competentes fijan una fianza de 10 millones de nuevos pesos a cada uno de los líderes detenidos y a su asesor sindical.

Trabajadores del SUTAU-100 realizan un mitin frente al (TSJDF) para exigir la renuncia del presidente, Saturnino Agüero.

12 de abril.

Se dicta auto de formal prisión a los cinco líderes sindicales y al asesor legal, Ricardo Barco.

Integrantes del SUTAU-100 realizan un mitin frente a la (CDHDF), después del cual presentan una denuncia donde exigen la inmediata liberación de sus compañeros.

13 de Abril.

Es cateado otro de los locales del SUTAUR-100 en esta ocasión por 33 gentes de l (MP).

Alrededor de 12 mil trabajadores de la R-100, simpatizantes y miembros del Movimiento Proletario Independiente (MPI) realizan una manifestación en el Zócalo capitalino en repudio a la quiebra ilegal de esta empresa.

Demandan el cese de hostigamiento hacia sus dirigentes y trabajadores de la R-100.

14 de Abril.

BANOBRAS amplía el plazo de reconstrucción y liquidación de los trabajadores ante la nula presencia de trabajadores.

La policía capitalina anuncia que montará guardias permanentes en el interior de las unidades del transporte, en resguardo de la seguridad de los usuarios.

Se dicta auto de formal prisión a tres dirigentes más del SUTAUR-100, sobre los cuales ya pesan ordenes de aprensión, pero que están en libertad gracias al amparo.

El SUTAUR hace un llamado al gobierno capitalino a fin de buscar una solución justa al conflicto.

15 de abril

Los trabajadores reiteran al gobierno capitalino su disposición a dialogar y buscar juntos una solución inmediata, asimismo acuerdan mantenerse unidos y no aceptar la liquidación, y mucho menos aun la reconstrucción.

16 de abril

Trabajadores de R-100, y familiares suyo, colonos y miembros del (MPI) realizan una concentración en el Zócalo capitalino y una asamblea multitudinaria en la cual resolvieron mantenerse activos y defender por la vía legal sus derechos.

17 de abril.

El SUTAUUR evita movilizaciones que den lugar a provocaciones y en su lugar inician su lucha por la vía legal con dos demandas: una ante el juez primero de lo concursal para exigir la suspensión del procedimiento de quiebra, y otra en (TFCA) con la cual se busca la reinstalación de los 12 mil 98 sindicalizados despedidos.

18 de abril.

Integrantes del SUTAUUR-100, estudiantes y colonos marchan al Zócalo capitalino, para exigir la reinstalación del personal de esta empresa.

Militantes del MPI y trabajadores de Ruta-100 los cuales se manifiestan frente a la Cámara de Diputados, denunciando las constantes agresiones de que son objeto y exigen la liberación inmediata de sus dirigentes.

Trabajadores de Ruta-100 impiden en varios módulos la salida de los autobuses, sin que se reportaran incidentes graves.

19 de abril

Partidos de oposición en la Asamblea de Representantes del D.F (ARDF) demandan la comparecencia del regente Oscar Espinosa Villarreal para que explique las acciones tomadas en contra de R-100 e informe sobre el programa de reestructuración del transporte.

La Secretaria de Hacienda y Crédito Público inicia una auditoría en la casa del asesor jurídico Ricardo Barco.

20 de abril

BANOBRAS convoca nuevamente a los trabajadores de R-100 a recoger sus liquidaciones correspondientes a tres meses de salario, y a su recontractación al sistema de transporte público ampliando el plazo de recepciones de solicitudes.

21 de abril.

En el norte de la ciudad se registra el primer enfrentamiento entre granaderos y trabajadores de R-100 cuando éstos tratan de impedir el acceso a las instalaciones del módulo 34 a los nuevos operadores que asistían a capacitarse. El resultado de este enfrenamiento fue de 16 personas lesionadas, 24 detenidas y 15 vehículos dañados.

Cientos de trabajadores nuevamente realizan un plantón frente al palacio legislativo donde logran reunirse con autoridades del D.D.F. En la cual se le propone la conformación de cooperativas dentro del nuevo esquema del transporte, en respuesta los trabajadores exigen como demanda central la liberación inmediata de sus líderes como muestra de que el D.D.F está dispuesto a dialogar.⁸⁷

22 de abril.

BANOBRAS da a conocer que son ya mil 308 empleados de confianza de R-100 los que han acudido a recibir su liquidación.

Son enviadas al reclusorio Norte ocho personas que participaron en el enfrentamiento en las afueras del módulo 34, acusadas por daños en propiedad ajena y lesiones contra agentes.

23 de abril.

BANOBRAS hace nuevamente un insistente llamado a los extrabajadores de Ruta-100 para que pasen a cobrar su liquidación y si lo desean a recontractarse de manera preferente, además se les recuerda que en la declaración de quiebra no habrá marcha atrás.

Se constituye la Coordinadora de Defensa del Transporte R-100, en la cual participan organismos sindicales como el STUNAM, SITUAM, SUTIN ya la CNTE, así como organizaciones urbanas y estudiantiles.

⁸⁷ La Jornada, 22 de abril de 1995, pág.40.

24 de abril.

Bajo un fuerte dispositivo de seguridad, en el cual participan 800 unidades policiacas y 5 mil 600 efectivos, el D.D.F incrementa su cobertura a 133 rutas de las 207 que cubría Ruta-100, a través del PET(Programa Emergente del Transporte).⁸⁸

Miles de trabajadores estudiantes y campesinos marchan desde cinco puntos de la ciudad hasta confluír en el Zócalo, donde exigen dar marcha

atrás a la declaración de quiebra.

25 de abril

El TFCA pospone su dictamen en torno a la terminación de las relaciones laborales en R-100 y la fijación de indemnizaciones para los 12 mil 70 sindicalizados que le demandó la sindicatura de la quiebra.

El regente capitalino reitera que en términos legales el proceso de quiebra de la empresa R-100 es irreversible y que no se dará ningún paso atrás.

Se registra un nuevo conato de violencia afuera del módulo 8 entre granaderos y trabajadores de la R-100, por oponerse a la salida de unidades de la empresa en quiebra.

Cientos de trabajadores de la exruta-100 nuevamente vuelven a tomar las calle y realizan un plantón frente a las instalaciones de la Secretaría de Hacienda para exigir "cuentas claras" sobre la supuesta quiebra de la empresa, la liberación de sus dirigentes y la reinstalación en sus empleos.

⁸⁸ La Jornada, 27 de abril de 1995. Pág.43.

26 de abril.

BANOBRAS declara que el PET cubren ya las 207 rutas que operaba Ruta-100, contando para con ello con un total de 4 mil 196 unidades y que pretende contratar a 8 mil 800 trabajadores, de los cuales ya se han contratado a 6 mil.

La ARDF solicita al regente Oscar Espinosa Villareal que reciba y dialogue a la brevedad con los representantes del SUTAUR-100, asimismo se pronunció por que se revisen los procesos legales que se siguen en contra de sus dirigentes.

27 de abril

El regente reitera su posición de que la respuesta para el sindicato de R-100 es que se les liquidará conforme a la ley, y que sus miembros podrán operar concesiones.

El D.D.F decide otorgar a particulares la concesión de los 50 principales corredores de la zona conurbada en que operaba R-100.

28 de abril

Cerca de 8 mil trabajadores de R-100 realizan un mitin por más de cinco horas afuera de las instalaciones de televisa en protesta por el manejo informativo que esta empresa ha dado al conflicto.

Mayo

1 de mayo.

En el marco de la celebración del Día Internacional del Trabajo, el SUTAUR encabeza la manifestación de aproximadamente 300 mil participantes que durante horas marchan hacia el Zócalo de la ciudad. Las protestas de mayor arraigo entre los manifestantes son contra las políticas económicas del gobierno zedillista y la ilegal declaratoria de quiebra. Demandaron entre otras cosas: empleo, incremento salarial de emergencia, paz con dignidad para los zapatistas en Chiapas, empleo a trabajadores de R-100 y el cese al hostigamiento del que son objeto.

2 de mayo.

El TFCA declara terminadas las relaciones de trabajo individuales y colectivas en R-100 y fija el pago de una indemnización correspondiente a 3 meses de salario, así como una prima de antigüedad de 12 días por año para cada uno de los sindicalizados.

Extrabajadores que denunciaron la retención de fondos desde 1991, solicitan al TFCA que determine la cancelación del registro sindical del SUTAU-100.

3 de Mayo.

El síndico de la quiebra da a conocer que la liquidación del total de los trabajadores asciende a 400 millones de nuevos pesos y que en promedio, a cada trabajador sindicalizado le corresponderán 28 mil nuevos pesos, adicionales hace un llamado para que los extrabajadores acudan a recibir su liquidación.

4 de mayo.

Asambleístas del PRI y del PAN piden al regente agilizar la auditoría que se lleva a cabo en la empresa Ruta-100 y consignar cuanto antes a la Procuraduría General de la República a los funcionarios que resulten responsables por el desvío de fondos.

5 de mayo.

Cientos de extrabajadores de R-100 realizan un mitin por más de tres horas fuera de las oficinas que la sindicatura de la quiebra había destinado para efectuar liquidaciones.

6 de mayo.

La coordinadora intersindical Primero de Mayo acuerda, entre otras cosas, llevar al tribunal internacional del trabajo, dependiente de la OIT, la queja por violaciones cometidas por el gobierno mexicano en el conflicto de R-100 y marchar el próximo Martes 9 de mayo en apoyo al SUTAU-100.

7 de mayo.

La confederación Obrero Campesina (CROC) firma un contrato colectivo de protección con la sindicatura de la quiebra que después es depositada ante la JLCA.

Miles de integrantes del MPI, entre ellos extrabajadores de Ruta-100 y colonos bloquean cinco principales accesos a la ciudad de México por espacio de tres horas, lo que provoca un fuerte caos vial. Exigen a las autoridades competentes la anulación de la declaratoria de quiebra de la empresa R-100 y la liberación inmediata de los líderes sindicales.

9 de mayo.

Integrantes del SUTAU-100 y de la coordinación intersindical primero de mayo realizan una marcha hacia los pinos la cual es interrumpida por un fuerte cerco de policías, finalmente son recibidos en el interior de un camión de esta corporación policiaca por representantes de la presidencia de la república a quien se entrega unos documentos dirigidos al ejecutivo en los cuales piden, solución inmediata a las demandas del SUTAU-100.

10 de mayo.

BANOBRAS informa que después de siete días suman ya 146 sindicalizados los que han acudido a recoger su liquidación.

11 de mayo.

El D.D.F convoca a los extrabajadores para que el día domingo 14 a las 12 hrs, se reúnan los representantes de ambas partes en la Secretaría de Transporte y Vialidad con el fin de buscar soluciones al conflicto.

12 de mayo.

El SUTAU -100 hace patente su voluntad al diálogo, sin embargo, aclara que para que éste se lleve a cabo en un ambiente de respeto es necesario hacer las dirigencias pertinentes a fin de que los integrantes de su comisión negociadora (entre ellos Ricardo Barco) puedan trasladarse a la sede del diálogo, o en su defecto proponen que la reunión se realice en la fecha y hora fijada por el D.D.F en el interior del Reclusorio Oriente.

La Sindicatura de la quiebra comunica a los extrabajadores de la R-100 la ampliación del plazo para que acudan a recoger el importe de sus liquidaciones, asimismo informa que el número de personas que han recibido su liquidación se ha incrementado a 185.

extrabajadores presentan una nueva demanda penal contra la dirigencia del SUTAU-100, por desvíos de fondos hacia el MPI.

13 de mayo.

El diálogo entre el SUTAU-100 y el gobierno de la ciudad no se lleva a cabo debido a que el D.D.F no accedió a intervenir para posibilitar la presencia tanto del asesor legal del sindicato como de otros cinco integrantes de la comisión presos en el Reclusorio Oriente.

El asesor jurídico Ricardo Barco declara que no hay desvío alguno de fondo del SUTAU -100 hacia el MPI ni otro organismo, sino que más bien esta acusación forma parte de la campaña de desprestigio que ha puesto en marcha el gobierno capitalino contra el SUTAU.

14 de mayo.

El titular del DDF declara que el diálogo que propuso el SUTAU -100 "ha quedado imposibilitado" y agrega que esta actitud ha provocado que la sindicatura de BANOBRAS inicie la contratación formal del personal que había sido contratado como eventuales.

16 de mayo.

Cientos de extrabajadores de R-100 y simpatizantes realizan un plantón frente a los pinos por más de siete horas bajo la vigencia de un fuerte cerco de policías y granaderos.

Conjuntamente mantienen cerrado el acceso al periférico por más de una hora, lo que provoca uno de los mayores congestionamientos que se recuerden en esta zona.

17 de mayo.

El regente de la cuidada advierte que el gobierno capitalino no “actuara bajo presión o chantaje” y reitera su disposición a dialogar con el SUTAU-100. Aclara, que de llevarse a cabo el encuentro “no se negociara nada que tenga que ver con la quiebra”.

18 de mayo.

EL presidente Ernesto Zedillo da instrucciones al regente capitalino par que en el marco de la de la ley se resuelva las diferencias entre el D.D.F y el SUTAU-100.

BANOBRAS informa que suman ya 427 los sindicalizados que han cobrado su liquidación y a la vez hace un llamado a los demás extrabajadores a presentarse a cobrar.

19 de mayo.

El SUTAU-100 exige al regente el comienzo inmediato del diálogo, tal como lo ordeno el presidente.

Por la vía del amparo se puede suspender de manera provisional la orden de aprehensión contra otros seis dirigentes sindicales, entre ellos, el secretario general Venancio Felipe Gil.

20 de mayo.

Es difundido un estudio elaborado a solicitud de algunos diputados donde se concluye que la quiebra de R-100 no puede atribuirse a los trabajadores y que la acusación del desvío de fondos al SUTAU-100 carece de fundamento.

El regente, Oscar Espinoza Villareal señala que el problema de la quiebra y los detenidos no son temas a dialogar, en su lugar se les hará un llamado a que cobren sus liquidaciones y que se integren al nuevo esquema de transporte.

21 de mayo.

El SUTAU-100 pide a la Cámara de Diputados y a la ARDF, analizar la situación real que guardaba Ruta-100, hasta antes de ser declarada en quiebra.

22 de mayo.

El SUTAU -100 solicita formalmente al regente de la ciudad el inicio del diálogo dentro del marco legal y con respecto a los derechos de los trabajadores, para ello designa en asamblea a integrantes del Comité Ejecutivo Central que están en libertad y el apoderado legal, Arturo Fernández Arras.

23 DE MAYO.

Alrededor de 10 mil ex trabajadores de R-100 intentaron llegar a los Pinos pero les es impedido el paso por policías y granaderos, registrándose un enfrentamiento del cual resultaron dos personas detenidas y varias lesionadas.

Por segunda ocasión el D.D.F acepta el diálogo propuesto por el SUTAU-100 y propone como fecha del encuentro el jueves 25 a las siete de la noche en la sede del STV(Sistema de Transporte y Vialidad)

25 de mayo.

Como resultado del primer encuentro que sostienen el D.D.F acepta el diálogo propuesto por el SUTAU-100, acordando que esta representación sindical y los funcionarios de la STV se reunirán en la semana del 29 de mayo al 2 de junio.

Junio 1o.

Miles de extrabajadores de R-100 realizan un plantón frente a la STPS, para exigir la intervención del titular de esta dependencia en la solución a su conflicto.

Después de reunirse por segunda ocasión con las autoridades del D.D.F y el SUTAU-100 no llegaron a acuerdos concretos.

La parte sindical declara que las autoridades les plantearon que podrían participar con algunas concesiones a cambio de que acepten la legitimidad de la quiebra, hecho que no consideran justo.

2 de junio

Extrabajadores de R-100 realizan un plantón frente a las instalaciones de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para exigir que les devuelvan sus ahorros afectados desde el 10 de abril por la congelación de sus cuentas bancarias y fideicomisos.

6 de junio.

El magistrado Abraham Polo Uscanga denuncia públicamente al presidente del tribunal superior de justicia, Saturnino Agüero, de haberlo presionado para girar órdenes de aprensión contra la dirigencia del SUTAU-100, acto al cual se opuso y por el cual renuncia a la magistratura. Asimismo, denuncia una serie de agresiones e intimidaciones realizadas en su contra.

8 de junio.

Extrabajadores de R-100 marchan del Zócalo a la Secretaría de gobernación. Entre sus demandas exigen el descongelamiento de las cuentas bancarias y los fideicomisos de SUTAU-100, así como la intervención directa de Estaban Moctezuma en la solución de su conflicto.

12 de junio.

Miles de extrabajadores de R-100 realizan un plantón por 6 horas frente a las instalaciones de la STyPS para demandar la intervención del Secretario del Trabajo, Santiago Oñate, en la solución del conflicto.

13 de junio

En medio de un gran despliegue policiaco son detenidos otros 6 dirigentes del SUTAU-100, entre ellos Gabino Camacho, fundador del sindicato y principal dirigente en el movimiento de resistencia iniciado después de la declaratoria de quiebra de esta empresa.

14 de junio.

A 67 días del conflicto BANOBRAS informa que son ya 2 mil 600 extrabajadores de R-100 los que han cobrado sus liquidaciones, de estos mil 87 son sindicalizados. Extrabajadores de R-100 realizan un plantón frente a la ST y PS por espacio de cinco horas, finalmente deciden retirarse, con las promesas de que la dependencia intervendrá ante el D.D.F para que inicie un diálogo serio entre ambas partes.

15 de junio

Se informa que el próximo lunes 19 se reunirán en las instalaciones de la ST y PS representantes del gobierno capitalino y del SUTAU-100, con el fin de reanudar el diálogo y buscar una solución al conflicto.

18 de junio.

Es asesinado Jesús Humberto Priego, coordinador de los cuatro agentes del Ministerio Público en las audiencias contra los dirigentes del SUTAU-100.

Se reúnen en la ST y PS la representación del SUTAU-100 y el gobierno capitalino, y acuerdan iniciar pláticas el día 21 de junio a las 19 horas en la sede de la Dirección General del Autotransporte Urbano, en donde sólo se negociará la posible incorporación de los extrabajadores de R-100, acto al que se opuso el SUTAU-100 presentando una renuncia por considerarlo ilegal.

Son suspendidas las pláticas previstas para este día entre los representantes del SUTAU-100 y el gobierno capitalino, luego que el Comité Central del Sindicato evaluara que no existen garantías tras el asesinato del exmagistrado Abraham Polo Uscanga.

Junio

Viernes 23

Desde diferentes puntos de la ciudad de México miles de trabajadores de R-100 toman de nueva cuenta las calles al realizar una marcha que concluye con un mitin en la plaza de la constitución. Sus demandas: la renuncia del tribunal superior de justicia del Distrito Federal (TSJDF), no involucrar al SUTAU-100 y al Movimiento Proletario Independiente (MPI), en el asesinato del magistrado Abraham Polo Uscanga, la liberación inmediata de sus dirigentes y solución a sus reclamos laborales.

Martes 27

Extrabajadores de Ruta-100 realizan un mitin frente a las instalaciones de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) con el propósito de exigir nuevamente la intervención de esta dependencia en las pláticas con representantes del.

Después de varias horas acuerdan reiniciar el diálogo el 28 de junio a las 19:00 hrs, en las oficinas de la Dirección General de Autotransporte.

jueves 29

Grandes contingentes del SUTAU-100 participan en la marcha del silencio organizado por la Coordinadora Intersindical Primero de Mayo (CIPM).

Exigen la renuncia del regente capitalino y del presidente del TSJDF(Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal), así como la libertad de sus líderes y la reinstalación en su fuente de trabajo.

julio

jueves 6

Son multados los demandantes del Ricardo Barco y los dirigentes del SUTAU-100 por no presentarse a ninguna de las 14 audiencias que hasta el momento se han realizado.

viernes 7

Comienza Banobras a pagar a los extrabajadores de Ruta-100 adeudos atrasados.

Miércoles 19

Durante siete horas integrantes del SUTAU-100 participan en una manifestación organizada por la (CIPM) para demandar solución definitiva a su conflicto y libertad a sus dirigentes, entre otras cosas.

Agosto

Martes 1

Integrantes del SUTAU -100 realizan un plantón frente al TSJDF, donde es recibida una comisión por su presidente Jorge Rodríguez, a quien piden su intervención para que se ponga fin a los actos ilegales de jueces y magistrados.

Miércoles 2

La octava sala penal del TSJDF resuelve rechazar la apelación de la PGJDF que pretendía que se negara el derecho a la libertad condicional a los líderes del SUTAU-100, así como también se incrementa en tres veces el monto fijado para misma.

Miles de extrabajadores de R-100 toman las calles céntricas de la ciudad para exigir solución al conflicto.

Finalmente llevan a cabo un mitin en la Secretaría de Hacienda, donde exigen a su titular dejar sin efectos la ilegal orden de congelamiento de las cuentas bancarias y fideicomisos del sindicato.

Jueves 3

Extrabajadores de R-100, del MPI, del Frente Popular Francisco Villa y varias organizaciones más participan en una marcha convocada por la (CIPM) para exigir solución al conflicto del SUTAU-100, en defensa de empleo, el salario y las empresas publicas.

Viernes 4.

Pese a las medidas de seguridad, miles de extrabajadores de Ruta-100 logran acercarse a la residencia oficial de los Pinos con el objetivo de entregar un documento al presidente Ernesto Zedillo, sin embargo son detenidos por cientos de policías y granaderos e integrantes del Estado Mayor.

Ante este fallido intento deciden ir en marcha a la Secretaria de Gobernación de donde se retiran con el compromisos de hacer llegar su escrito al presidente y tramitar una audiencia con el titular de esa dependencia.

7 de agosto.

El D.D.F da a conocer su propuesta de solución, de manera individual a los extrabajadores de Ruta-100: integración de la empresa, bajo la forma de sociedad mercantil. Una de ellas podría ser constituida por 1,500 extrabajadores, sus aportaciones al capital social podrían ser los recursos obtenidos de sus liquidaciones, contarían con un esquema de financiamiento bancario para adquirir autobuses, así como refacciones y herramientas. Procuración de empleo para 2700 trabajadores en la nueva empresa que se crearía; fuente de empleo para otros 1500, trabajadores, apoyo ante el ISSSTE y la contratación inmediata con la Sindicatura.

10 de agosto.

El D.D.F intensifica una campaña a través de los medios de comunicación acerca de la propuesta hecha a los extrabajadores de R-100 y los invita acercarse a pedir mayores informes, así como a cobrar sus liquidaciones.

24 de agosto.

Los extrabajadores de R-100 inician la campaña "Si se puede" para recolectar víveres y útiles escolares para el regreso a clases de sus hijos.

28 de agosto.

La Junta Federal de Conciliación y arbitraje absuelve al SUATAUR-100 y a sus dirigentes de los cargos presentados en su contra por extrabajadores y jubilados, quienes exigían la devolución de aportaciones a uno de los fideicomisos que ese organismo constituyó.

Septiembre.

1o. septiembre.

Marchan integrantes del SUTAU-100 del monumento a los niños héroes al de la revolución, para asistir al contrainforme, acto al que asisten diversas organizaciones para exigir solución a las demandas de este sindicato, de los indígenas chiapanecos, del PRD tabasqueño, del barzón y de los vendedores ambulantes entre otros.

7 de septiembre.

Solicita el SUTAU-100 a la comisión de gobierno de la Asamblea del Distrito Federal ((ARDF)) su intervención en el conflicto y que se posibilite un diálogo directo con el regente capitalino.

14 de septiembre.

En la auditoría realizada a la empresa R-100, el D.D.F informa que se descubrieron los manejos indebidos del presupuesto de 1992 a 1994, que 62 exfuncionarios están sujetos a investigación y que cinco de ellos ya fueron denunciados por la vía penal. Además, responsabilizan al sindicato de inviabilidad financiera y de haber “coadministrado” los recursos destinados a esa empresa.

17 de septiembre.

Miles de integrantes y simpatizantes del SUTAR-100, realizan una manifestación en los alrededores del recinto de la asamblea (ARDF), donde el regente acude a rendir su primer informe de gobierno, para exigirle diálogo directo con su representante, esta acción constituye una respuesta clara a su propuesta de administrar el organismo declarado en quiebra y libertad a sus dirigentes.

21 de septiembre.

Cerca de once mil extrabajadores de RUTA-100 acuden a cobrar un mes de salario a cuenta de adeudos pendientes.

Octubre.

2 de octubre.

Alrededor de 11 mil integrantes del SUTAUR-100 participan en la marcha estudiantil para conmemorar el 27 aniversario.

31 de octubre.

Extrabajadores de R-100 realizan un mitin frente a la embajada de los E.E.U.U para exigir la liberación de sus dirigentes y la reapertura de su fuente de empleo.

Noviembre.

23 de noviembre.

Se lleva acabo la primera reunión formal entre las autoridades del D.D.F y el SUATUR.100. Se pide al sindicato hacer llegar por escrito, con todo detalle, su propuesta de crea un a empresa social de transporte. A cambio se compromete a analizar su propuesta de reinstalar a los trabajadores o pagar un mes de salario mientras se llega a un acuerdo definitivo. Después del encuentro ambas partes reconocen que se logró un avance importante para solucionar el conflicto antes de que finalice el año.

25 de noviembre.

El director ejecutivo de la sindicatura, Romero Higuera, declara que de los 12 mil trabajadores de R-100, solo se han presentado a recoger su liquidación tan sólo dos mil trabajadores.

LA NUEVA EMPRESA.⁸⁹

Conformación de la Empresa Servicios Metropolitanos de Transporte "17 de Marzo, S.A de C.V".

Después de 383 días de lucha y enfrentamientos, de más de 100 marchas y mítines, así como los diálogos no concretados, finalmente el día 25 de abril de 1996, los funcionarios del D.D.F y los miembros del SUTAU R -100, llegaron a un acuerdo político en el antiguo edificio del D.D.F dentro del cual se establecieron los compromisos para echar a andar las nuevas empresas de los trabajadores, así como la creación de proyectos alternos de empleo y dejar en manos de la Asamblea de Representantes la búsqueda de mecanismos legales para liberar a los dirigentes.⁹⁰

El regente Oscar Espinoza Villareal, no estuvo en la firma de los acuerdos, así como tampoco asistió a las negociaciones.

Durante la ceremonia previa a la firma del acuerdo, después de que Jiménez Brito asumiera la nueva relación D.D.F-SUTAU R, el secretario general de la organización, Leonel Villafuerte, dijo que R-100, no tendrá que acudir ya más a la política de choque, pero que requiere que en los hechos se demostrara que había buena fe y voluntad política del gobierno capitalino y se cumpliera todos y cada uno de los compromisos asumidos.

Igualmente se decía en la comisión plural de la ARDF, que si no habría cumplimiento a la asignación " no sé cuál sería la respuesta de nuestra gente".⁹¹

El acuerdo político, constaba de ocho cláusulas y establecería de manera general los compromisos para llevar adelante los proyectos productivos en que habrían de participar los afiliados del SUTAU R.

⁸⁹ Todo este capítulo, exepcto las fuentes citadas, han sido producto de las conversaciones realizadas con diversos exmiembros del sutaur-100.

⁹⁰ La Jornada 27 de abril de 1996.pág.40.

Una de las cláusulas del documento ante los ejes del conflicto, consistió en el mejoramiento del transporte público en D.F y la búsqueda e identificación de alternativas de empleo para los miembros del sindicato.

Asimismo se incluyeron dos puntos muy debatidos.

a). - la liberación de líderes sindicales.

b).- la de patrimonio de la empresa.

En otra cláusula, el gobierno ratificara la propuesta formulada al sindicato el 21 de marzo de 1996 y por su parte representación sindical su propuesta formulada al sindicato 21 de marzo de 1996 y 6 de abril como vio diálogo.

La cláusula 7 del acuerdo político establecía que ambas partes darán por terminado el conflicto, debiendo formar parte de ese documento un anexo donde se establecían los grupos de trabajo y el cronograma para la satisfacción de la propuesta integral de la solución convenida. Por su parte el asambleísta Francisco González Gómez, en nombre de la comisión plural, decía que reconocería que el SUTAU-100 es una organización seria, bien organizada y estructurada que en muchos aspectos debe ser un ejemplo del sindicalismo mexicano.

Agregó que la comisión reconoce que el compromiso adquirido por el D.D.F, era de buena fe y hacía hizo notar que los asambleístas tenían la tarea prioritaria de trabajar por la liberación de los líderes sindicales.

González Gómez precisaba que la comisión plural trataría de que los líderes sindicales pudieran salir en un plazo menor a los dos meses considerando incluso en unos 15 días, todo dependerá de que encuentre el mecanismo jurídico para destrabar los procesos penales⁹¹.

⁹¹ La jornada 29 de abril de 1996.pág.42

Leonel Villafuente así como Venancio Gil y los abogados Benito Mirón, Arturo Arrás, señalaron que para que el SUTAU-100, era un triunfo, pues finalmente, lograron empleo para sus afiliados y la posibilidad de rescatar la organización sindical.

No es sólo un triunfo para los trabajadores del R-100, sino para el movimiento obrero en general, el SUTAU-100 dio muestras de organización, de resistencia y hay que entender las circunstancias concretas en que se desarrolló el problema.

El plazo inicial para poner en práctica los compromisos acordados entre el D.D.F y el SUTAU-100 era de dos meses, aunque podía ser en un plazo menor, dado el avance logrados en las negociaciones, en las que ya se discutiría lo relativo a módulos, rutas y a los mil autobuses que necesitará el sindicato para sus dos primeras empresas, según informo el secretario general del SUATUR, Leonel Villafuente.⁹²

En la conformación de la nueva empresa, se integraría como mínimo el 30% de sus liquidaciones en un fondo de inversión colectivo que operaba el SUATUR, este acuerdo es acordado acordaron en asamblea a los trabajadores de R-100.

El asesor político Ricardo Barco, informó que el sindicato va por tres concesiones, en las que se emplearán 4 mil 500 trabajadores, y que existe también el ofrecimiento de mil placas para taxis, donde trabajarían de manera organizada 2 mil sindicalistas más. Además se prevería jubilar y prejubilarse en proyectos alternos, referidos al transporte.⁹³

⁹² La jornada 30 de abril de 1996. Pág.48.

⁹³ La jornada 5 de mayo de 1996.pág.41.

Igualmente Gabino Camacho, les decía que pasaban a otra etapa en la que serían dueños de sus medios de producción y las ganancias netas de su trabajo serían para ellos: “Estoy seguro de que vamos a salir adelante, por que contamos con la experiencia de lucha y actuar de manera colectiva, por eso les pedimos que participen todos y que inviertan parte de sus liquidaciones y se conviertan en socios”.

Durante los 13 meses de lucha, más de 8 mil trabajadores se resistieron a recoger sus liquidaciones, de las que aportarían como mínimo el 30% al fondo de inversión que servirá como aval para la obtención de los financiamientos necesarios para sus nuevos proyectos productivos, con ello se garantizaría su empleo y se aseguraría las concesiones para las empresas del transporte público que iban a operar y administrar, comentaba el asesor jurídico de Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100. (SUTAUR-100), Ricardo Barco López.⁹⁴

Los miembros del SUTAUR-100, obtuvieron de la Secretaría de Relaciones Exteriores permiso para constituir ocho sociedades mercantiles, tres de ellas para el transporte público en autobuses, una para taxis y cuatro para talleres mecánicos, en donde deberían participar los trabajadores que conformaron con sus liquidaciones un fondo de inversión colectivo.

De acuerdo con datos preliminares, los trabajadores habían depositado el 72% de sus liquidaciones, para la conformación de la empresa de “Servicios Metropolitanos del Transporte 17 de marzo S.A. de C.V.” la cual operaría en el oriente del D.F., en las rutas interrelacionadas con los módulos 10 y 13, ubicados en las delegaciones Iztapalapa y Gustavo A. Madero. El asesor jurídico precisaba que los trabajadores iban por tres sociedades mercantiles de transporte público de pasajeros, y por ello habían registrado además la empresa “ Autotransporte Urbano Siglo de C.V” aunque inicialmente comenzarán a operar dos y la tercera después.

Asimismo registran una sociedad mercantil de taxis y cuatro de mantenimiento por que en los proyectos productivos alternos figuran los talleres mecánicos.

Creación del fideicomiso F/100-7.

Este fideicomiso se forma con la aportación de las liquidaciones que recibieron los trabajadores de ruta-100 en junio de 1996.

⁹⁴ La jornada 16 de mayo de 1996.pág.46.

Este fideicomiso inicio con aproximada de 7,200 participantes y una cantidad aproximada de 150,000,000.00 (CIENTO CINCUENTA MILLONES DE PESOS 00/100 M.N). Esta cantidad se invirtió en un certificado de depósito bancario en un banco extranjero llamado BANK ONE.

Con este certificado se otorgó una garantía para que ese banco le prestara a la empresa corporativa (asesoría financiera) la cantidad equivalente al valor del certificado, de \$150,000.000.00 (ciento CINCUENTA MILLONES DE PESOS 00/100 M.N).

Con esta cantidad se ha hecho lo siguiente.

a).- se otorgó a DINA una garantía por la cantidad de \$96 millones de pesos, la cual sirve para asegurar a DINA el pago de resta de un total de 550 unidades (camiones).

Distribuidos en las empresas 17 de Marzo y Siglo Nuevo.

b).-Se invirtieron aproximadamente 26 millones de pesos para comprar equipos electrónicos que llevan actualmente las unidades. Estos equipos no solamente son necesarios para un control del ingreso a las empresas(recaudación) sino que sirve de base para la obtención de financiamiento que permitirán comprar 300 unidades que hace falta.

c).-Se invirtió una cantidad aproximada de \$ 30 millones de pesos para la compra de 500 taxis con sus respectivos equipos.

Estos equipos electrónicos representan un excelente negocio, una vez que la tarjeta magnética funcione, se podrá vender el pasaje de manera anticipada, manteniendo un promedio mensual de \$30 millones de pesos por venta anticipada de boletaje.

El valor actual de todo lo anterior asciende a \$ 170 millones de pesos aproximadamente, hay una utilidad aparente de \$20 millones de pesos.

Inconvenientes.

En la negociación con DINA se tiene convenido que con un atraso que exceda 2 meses, DINA procedería a ampliar los 96 millones de pesos al pago de la renta de las unidades que con esta cantidad alcance el contrato, tendríamos derecho a 250 unidades aproximadamente y tendríamos que devolver las 300 unidades restantes.

Proyecto general.

Esta sociedad mercantil se crea por el acuerdo político que se da en las negociaciones con el gobierno capitalino y la necesidad de empleo para todos aquellos miembros del SUTAUR-100 que fueron despedidos de su fuente de trabajo el día 8 de abril de 1995 y de llegar al final de la lucha con la organización.

Pendientes para culminar el proyecto.

Hace falta la obtención de un financiamiento que permita cubrir el total de las unidades y es por una cantidad aproximada de \$ 25 millones de dólares ó 200 millones de pesos con esto se lograría disminuir el pago de renta de los autobuses.

El capital social de la empresa.

El fideicomiso de banco IXE F/100-7 se autorizó para que con la aportación del 30% de las liquidaciones de cada uno de las aportaciones se integrara el capital social de la empresa.

Empresa: servicios metropolitanos de transporte " 17 de marzo, s.a de c.v".

Se inició con un capital de \$ 50 mil pesos integrado por ocho socios entre los cuales se encuentran personal del Consejo de Administración de la empresa.

Estas personas en junio de 1996 vendieron acciones para que fueran 50 socios fundadores. Posteriormente se hace un incremento del capital de 1450 acciones más que con las 50 acciones iniciales quedarán un capital de 1500 acciones con un valor de \$ 1,000.00 cada una, haciendo un total de \$ 1,500,000.00(UN MILLÓN QUINIENTOS MIL PESOS 00/100 M.N).

La empresa funciona únicamente con el capital antes mencionado con lo cual es imposible que una empresa pueda operar adecuadamente.

El capital mínimo que exige el reglamento a las empresa de transporte es de \$10,000,000.00 (DIEZ MILLONES DE PESOS 00/100 M.N) con el cual tampoco sería posible operar, ya que los bienes que necesita la empresa sería un aproximado de \$ 100 millones de pesos, esto sería sólo para poder cubrir exclusivamente el pago de unidades con que se cuenta hoy en la empresa.

Avances tecnológicos con que cuentan las empresa.

Se instalaron en las unidades las boleteras (Fare Box) para evitar los asaltos continuos de los que eran objeto por parte de los ladrones al tener la facilidad de no manejar efectivos, con esta boleteras se garantizó que los asaltos a los operadores de las empresa desaparecieran, asimismo la boleteras ha servido para tener un control estricto de la recaudación por unidad y por turno de trabajo.

Se inició la instalación de los sensores en las unidades, esto con el fin de poder determinar cuántos usuarios abordar el autobús y cuántos bajan del mismo.

Esta información es necesaria para la integración de la información de recaudación por autobús.

Se instalaron en la puerta delantera y la puerta trasera de los autobuses, en la empresa "17 de marzo ,S.A.de C.V". A la empresa 17 de marzo se le compró mobiliario adecuado para dar una nueva imagen a la empresa , se acondicionaron centros de comunicaciones en las empresa para el procesos y envío de la información de sistemas de administración de transporte, se instalaron terminales Electrónicas las cuales vinieron a dar un giro muy importante a la forma de trabajo del personal de la empresa 17 de marzo , en la base "A" con esta nueva forma de trabajo se obtenía la asistencia diariamente, tiempos productivos e improductivos en el área de mantenimiento, tiempos por tiempo de reparación así como costos por reparación.

Con la información de la asistencia diaria del personal en un sólo proceso ya no se capturarían los movimientos o incidencias quincenales por trabajadores, se generaría la nómina directamente.

El grupo metropolitano de transporte.

Esta empresa se crea para recibir las aportaciones de los socios que integren el capital social, con el cual se debe apalancar la operación de las empresas.

Una vez creada esta empresa se puede solicitar el financiamiento a través de ésta por una cantidad aproximada de \$ 200 millones de pesos.

En el caso de recibir este financiamiento se quedaría garantía.

- 1.- los 96 millones de pesos que garantizan actualmente el pago de renta a DINA.
- 2.- Las facturas de los camiones.
- 3.- Todos los activos de las empresa, es decir los (bienes).

La entrega de tenencia accionaria se está llevando a cabo a los socios que hayan firmado los documentos los cuales autoricen a efectuar los movimientos en los que se refiere a sus aportación del 30%.

El manejo del 30% será de la siguiente manera.

Una tercera parte quedará integrada en acciones de la serie " A" , es decir como capital, fijo.

Otra tercera parte quedara integrada por acciones de la serie " B" es decir capital variable.

La última tercera parte la integran en un préstamo que hacen los socios a la empresa corporativa del transporte ,la cual es propiedad del fideicomiso, esto quiere decir que recibirán intereses mensuales por esta cantidad.

CONCLUSIONES.

La adopción de las políticas gubernamentales en México durante las tres últimas décadas del siglo XX, del modelo económico neoliberal, gestó una profunda crisis en el movimiento sindical, debido a la aplicación de drásticos programas de ajuste estructural, los cuales implicaron una indiscriminada desprotección y desregulación de sus mercados laborales, comerciales y financieros por parte de Estado, demostrando con ello que este modelo económico sólo promovía alternativas encaminadas a la concentración de capital a las grandes empresas, obligando con esto a los gobiernos de Estados a efectuar recortes significativos al gasto público y dismantelar con ello al sistema de bienestar social, ganados durante constantes años de lucha como son (vivienda, seguridad social, prestaciones, vacaciones, jubilaciones etc.), lo que dio como resultado la reducción cualitativa del Estado bienestar debilitando con ello al bienestar social, dando como resultado la conformación hoy en día del Estado mínimo, el cual le ha dado prioridad a la iniciativa privada en lo referente a la administración de varias empresas públicas.

Este planteamiento significaría un cambio en la modernización económica, dentro del sector público dentro del cual se impondrá la eficiencia para la cual se atenderán compromisos populares, así como también la creación de un aparato más competitivo con el exterior.

La adopción de este modelo económico repercutirá directamente en las políticas laborales, reflejándose en el abaratamiento del precio de la fuerza de trabajo, fomentando con ello la incorporación de las mujeres a las actividades económicas con el objeto de amortiguar los efectos de la pauperización salarial sobre los trabajadores, así como también las modificaciones de las condiciones de trabajo en general en particular en sectores paraestatales, debido a que la mayoría de estos sectores tienen a su cargo las industrias más redituables económicamente hablando, para la iniciativa privada como son: el sector eléctrico, energético, metalúrgico, comunicaciones, transportación área terrestre etc. Las cuales son de gran interés para la iniciativa privada, la cual responde al proyecto neoliberal, que promueve en su proyecto económico la reducción del gasto estatal, en empresas paraestatales, dentro de la cual se encontraba R-100, este sector paraestatal se encuentra en uno de los rubros del mayor interés para la iniciativa privada, debido a que genera grandes ganancias, para varios grupos de la rama del ramo, como son el de ensamblaje, el distribuidor de refacciones combustible, en llanteras etc., debido a que la empresa de autotransporte de pasajeros necesita la adquisición constante de autobuses y motores, y parte para la reconstrucción de unidades.

Esta empresa R-100 fue creada por el problema constante que se mantenía entre trabajadores y los dueños de autobuses durante y antes de la década de los años 80s, por lo que se decide su incorporación al sector paraestatal, dentro del cual se mantuvo en número rojos, evitando con ello el abuso en el precio del pasaje, así como la explotación de estos trabajadores los (cuales han sido de los más explotados durante el siglo XX y actualmente en el siglo XXI). Durante su incorporación al sector paraestatal en la década de los años 80s, la prioridad de la política económica era la fomentación de un Estado de Bienestar, el cual es substituido durante los tres últimas décadas del siglo XX, generando con ello su desaparición después de 13 años de conformación, periodo dentro del cual, se

mantiene un año de lucha después de declararla en quiebra a esta en el mes de abril de 1995. El efecto inmediato de la adopción de esta medida se refleja en la repercusiones a las organizaciones sindicales, quienes son considerados por el neoliberalismo, como obstáculo para el crecimiento económico, debido a que estas no permiten la flexibilización, la productividad, la movilidad y polivalencia, que constituyen los principios estructurales de este modelo. Estos principios repercuten directamente en los logros obtenidos por el movimiento sindical SUTAU-100 de muchos años de lucha; como lo han sido la estabilidad en el empleo, la antigüedad, pago de indemnizaciones, la flexibilización de horarios, etc. Este organismo sindical defendiendo directamente los contratos colectivos de trabajo, apoyó al derecho a huelga y defensa de su fuente de trabajo, lo que se ante pone al modelo económico neoliberal adoptado en que repercuten directamente en las organizaciones sindicales y obreras, a quienes se ataco y ¿sorprendido? ante la nueva división internacional del trabajo, dando con ello la consecuente reestructuración productiva, que modifíco lo concerniente a la transformación de los medios de producción, los ritmos, oficios y aptitudes, etc.

Pareciera que en esta etapa los líderes obreros y también los ciudadanos comunes no acaban de comprender que es el modelo económico implementado por el (FMI) Fondo Monetario Internacional.

En donde este modelo a causado más estragos que beneficios y ante los resultados no han sido nada favorables, aún existen defensores fervientes de este modelo, los cuales con ayuda de los medios masivos de comunicación han promovido y evitado que aquellos grupos que criticaban severamente al modelo económico puedan generar una conciencia crítica en los grupos dominados. El estado tiene maneras de imponerse a aquellos grupos que critiquen al modelo neoliberal, ejemplo de ello fue la declaración de quiebra de la empresa de autotransporte de pasajeros de Ruta-100, la cual estaba representada por el SUTAU-100, quien tuvo que soportar la acción del Estado y su oneroso aparato de represión física y legal, ello repercutió directamente sobre el sindicato y sus agremiados, dejando en claro cuales eran sus objetivos primordiales los cuales eran la desaparición de la organización sindical que se opusieron a sus políticas privatizadoras.

Las aportaciones de este acontecimiento, fueron la revaluación de clase que estos trabajadores tuvieron durante su año de lucha.

Los logros en el ámbito político al arrancar concesiones para participar en el servicio metropolitano de transporte, fueron un ejemplo para los trabajadores en general.

También alcanzaron en el ámbito cultural un alto nivel interno como externo, por su parte estos trabajadores adquirieron una educación política y en este sentido solidario durante la existencia de Ruta-100 y los extrabajadores.

La declaración de quiebra de R-100, tuvo efectos negativos para los extrabajadores de R-100, ya que para sobrevivir, tienen que empezar por crear una fuente de trabajo, con una serie de dificultades que se vieron agrandadas por ser un organización insubordinada, desde su conformación. Ahora bien un efecto positivo que hay que reconocerle fue la movilización de varios sectores en apoyo al SUTAU-100.

Debo destacar el extraordinario trabajo político, así como de reunión y resistencia, que fue apuntado por una sociedad civil en pleno proceso de transformación.

El Estado asestó efectivamente un fuerte golpe a la organización del SUTAU-100 al arrebatarle su fuente de trabajo, y congelar su patrimonio sindical, pero esta lejos de vencerlo.

Esta empresa se impulso al modelo económico neoliberal, adoptado por las políticas económicas gubernamentales de las tres décadas del siglo XXI. En este sentido siguen existiendo las condiciones de no doblegar su resistencia, así como su espíritu de lucha de lucha, las cuales responden a las necesidades reales de los sectores sociales más necesitados.

BIBLIOGRAFÍA.

Coriat Benjamin. **El Taller y el Cronometro. Ensayo Sobre el Taylorismo, el Fordismo la Producción en Masas.** Edit.Siglo.XXI. México, 1982. pp.204

Condiciones Generales de Trabajo” **Autotransporte Urbano de Pasajeros.** mayo 3 de 1993 a mayo 2 de 1994.

De la Garza Toledo Enrique. **Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo.** Edit. Colegio de México, México, 1998. pp.431.

González Ruiz José Enrique . **Ruta -100. “La quiebra del Estado de Derecho”.** Edit. Planeta, México,1996. pp.

Gramsci, Antonio. **La Formación de los Intelectuales.** Edit. Grijalbo, colección 70, México, 1997. pp158

Guadarrama Rocío. **Los Sindicatos y Política en México. la CROM,** Edit. Era, México, 1985. pp.239

López Juan. C.**Transporte 19944.** Edit. Manuel Mejía. México, 1944, pp.150

Loyzaga de la Cueva Octavio.**El Estado Como Patrón y Arbitro. El Conflicto de la R-100.** Edit, Cultura Popular, Méxcio, 1987. pp.103

Luis Reyna José Luis . **Tres Estudios Sobre el movimiento Obrero en México. 1976.**(la jornada 80). pp. 235.

Méndez Berrueta_Luis.H. Quiroz Trejo Othón . **Modernización Estatal y Respuesta Obrera: Historia de una Derrota.** ,Edit, UAM-A, México 1994, pp. 262

Ortega Maximino. Estado y Sindicalismo Mexicano 1986," **Renuncia Política del Sindicalismo.** Edit. UAM-I, México 1988. pp 159

Ortega Maximino, Solis de Alba Ana Alicia. **Estado Crisis y Reorganización Sindical.** Edit. UAM-I, México 1990. pp.112

Reyna J.L. Miquet M. **La Organización Obrera en México,** Edit,Colegio de México, México 1976. pp.230

Solis de Alba Alicia. Garcia Marqués Enrique. Ortega Maximino. **El último Gobierno del PRI. Balance del Sexenio Zedillista.** Edit. Itaca. México. 2000. pp.245

Sotelo Valencia Adrián. **Estudios Latinoamericanos. Reestructuración Productiva y Crisis Laborales en América Latina.** Edit. UNAM, FCP y S,1984 pp. 233

Pico Josep. **Teorías Sobre el Estado de Bienestar.** Edit. Siglo XXI, España. 188. pp141

Zapata Francisco. **Sindicalismo Mexicano. Frente a la reestructuración.** . Edit. F.C.E. México, 1996. pp.167

DATOS HEMEROGRAFICOS.

Del Alizal Laura. " La política Exterior de México: Planteamientos de Campaña ", en Topodrillo, Núm.3, México, UAM-I, otoño de 1988, pp. 20-25

Coyuntura " la crisis del modelo económico neoliberal y la alternativa del P.R.D. Tercera Época. Feb.1994. pág.7

Huerta G. Arturo."Razones del colapso economico" Coyuntura" Núm. 56. Tercera época Feb.1994, pág.3

La jornada. Participación del salario en el PIB, la mas baja en 20 años. 18 de abril de 199. pág 18.

Martínez Miranda Maricela. Empleo y Salarios 1994-1996, en coyuntura, publicación del P.R.D, Cuarta Época, Núm.72, Junio 1996, pág.22

Pérez Arce Francisco. Sindicalismo Hora Cero, en Coyuntura, Quinta época, Núm.79, Marzo-abril, 1997, México D.F, pág.31

Proceso Núm. 963, 17 de abril de 1995, pág.9

Revueltas Andrea. La reforma del Estado Benefactor en México. en revista Política y cultura, invierno 93-primavera. Año2 Num.3 UAM-X. México.

Rodríguez Lagunas Javier, Leyva Marco Antonio. Análisis Laboral Mexicano,. La Coyuntura de los noventa. polis 91, anuario del Dep., de Sociología UAM-I, México 1991, págs 133-149

Velasco Elizabeth . Plantea aplicar nuevo programa de retiro a burócratas . Periódico la Jornada, 20 de abril de 1999, pág. 35

Periódicos consultados.

La jornada

El financiero.

El

universal.