

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD: IZTAPALAPA

DIVISIÓN: Ciencias Sociales y Humanidades

CARRERA: Licenciatura en Historia

MATERIAL: Seminarios de Investigación

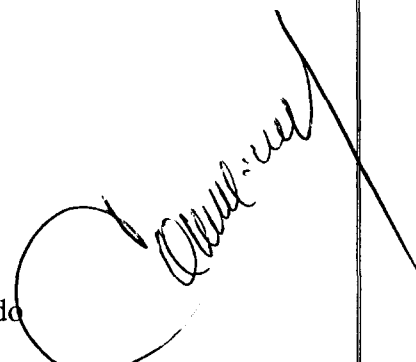
TÍTULO: Mayo 1989. Huelga y Movimiento SUTAU-100

FECHA: Mayo de 1997

ALUMNO: Víctor Manuel González Fuentes

MATRÍCULA: 84340518

ASESOR: Arturo Lomas Maldonado



MAYO DE 1989

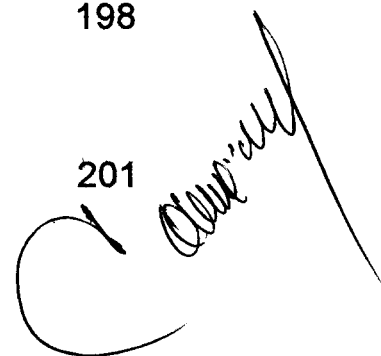
HUELGA Y MOVIMIENTO

SUTOUR-100

Comandante

INDICE

Introducción.	6
Capítulo I. La Situación de México a Principios de 1989.	15
Capítulo II. Antecedentes SUTAUR-100.	28
Capítulo III. La Huelga y sus Hechos.	38
Capítulo IV. Condiciones Generales de Trabajo.	72
Capítulo V. La Prensa Escrita.	83
Capítulo VI. Los Actores.	109
Conclusiones.	186
Bibliografía.	198
Apéndice.	201

A handwritten signature and initials in black ink, located in the bottom right corner of the page. The signature appears to be 'C. Campuzano'.

¡RESPECTO.. TOTAL... AL CONTRATO LABORAL!

¡APOYO.. TOTAL... AL COMITÉ CENTRAL!

¡TRABAJADORES.. UNIDOS... JAMÁS SERÁN VENCIDOS!

¡SU.. SU.. SUTAUUR SU.. SU.. SUTAUUR

SU.. SU.. SUTAUUR! *

* Consignas verbales del Colectivo de los Trabajadores del SUTAUUR-100, durante la huelga-movimiento de 1989. Fuente; entrevista con 6 miembros trabajadores de base, (ver capítulo VI actores)



el Zócalo capitalino fue ocupado por los
más de 20 mil trabajadores aglutinados en
el Sindicato Único de Trabajadores de
Autotransporte Urbano Ruta 100,
quienes se negaron a bajar en avión inde-
ludando hasta que se resolviera su situación.

Quehacer Político, año 8, núm. 399, 16 de mayo de 1989, p. 9.

“Yo recuerdo que en 89, tenía mucho miedo, precisamente porque sentía que la policía estaba tras de nosotros, sentía que en cualquier momento el cuerpo de granaderos podía desalojar los módulos, era un miedo que sentía en ese tiempo, pero sin embargo, ese miedo al mismo tiempo me hacía resistir para participar en mi movimiento”.

Ma. del Rocío Cruz Velasco

Trabajadora de Ruta-100

INTRODUCCION

"Hoy no sólo en México, sino en todo el mundo occidental, entre investigadores profesionales cunde el gusto por la historia crítica, por descubrir la villanía que se agazapa detrás de las grandes instituciones de la sociedad capitalista.

A este tipo de sabiduría histórica que se complace en lo feo del pasado inmediato se le atribuye una función corrosiva (...) La Historia crítica podría llamarse con toda justicia conocimiento activo del pasado (...)"¹

En la Cd. de México, durante mayo de 1989, el Sindicato Unico de Trabajadores de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, protagonizó en adelante SUTAUR-100 un movimiento de huelga que dio el pretexto ideal al Estado-patrón (en este caso el Departamento del Distrito Federal) para intentar desaparecer a esa organización gremial, la cual se había distinguido desde su fundación por su autonomía ideológica y orgánica en su relación con el gobierno.

El tema central de la presente tesina, es pues, narrar, analizar y evaluar este conflicto laboral desde un punto de vista histórico y de este pretense de historiador. El período investigado va del 2 de mayo de 1989, día que se ejerció el derecho constitucional de huelga por parte de los trabajadores al 17 de mayo del mismo año, fecha de declaratoria de la suspensión definitiva del acto reclamado por parte de

¹ González, Luis. "De la múltiple utilización de la Historia" en Historia: ¿Para qué?, Varios autores. Siglo XXI, 6a. ed. México, 1980. pp. 62-63.

la Juez Tercero de Distrito en Materia Laboral en el Distrito Federal, Ma. Edith Cervantes Ortiz como consecuencia del amparo interpuesto por el SUTAU-100, ante las declaratorias de la ilegalidad de la huelga y de terminación de las relaciones laborales, laudada por el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje.

El corto lapso de tiempo estudiado es valioso en experiencias. Se condensan en él, a través del movimiento de huelga del SUTAU-100, las tendencias generales del proyecto económico-social que los círculos dominantes en el poder están imponiendo al país a partir de 1982.

El objetivo de elegir este hecho histórico es contribuir no sólo con su registro, sino con su caudal de sucesos, a la toma de decisiones que los Sindicatos deben enfrentar en la presente coyuntura, distinguida por el metódico esfuerzo del capital transnacional de debilitar lo máximo posible a las organizaciones de los trabajadores o de plano desaparecerlas.

También se analiza el discurso oficial en torno a sus llamados para desechar las posturas radicales por la concertación o negociación de los problemas y como entra en ello el sindicalismo, con una correlación de fuerzas relativamente desfavorable a sus intereses. "La historia es conciencia colectiva y en ello, más que en la determinación de los datos del pasado, reside su objetividad y su poder de convicción. El historiador, en el fondo, escribe lo que su tiempo impone como

necesidad y como aspiración en el campo del conocimiento y de las creencias”.²

Otro objetivo de la investigación es contribuir a través de un hecho histórico, a enriquecer la discusión sobre la validez de la historia reciente, inmediata, crítica o contemporánea. Soy de la opinión de que los hechos históricos son las manifestaciones de la vida de los individuos y de las sociedades, que se seleccionan entre otras similares, por sus nexos de causa a efecto y por su repercusión en el contexto de universos mayores. Todos los acontecimientos de que podemos hablar pertenecen ya de hecho al pasado, así el carácter directo o indirecto, mediato o inmediato del conocimiento histórico, en grado de exactitud, etc., son problemas de otra clase que no intervienen en la definición de hecho histórico. En resumen, la historia es heurística y hermenéutica del pasado del hombre en su accionar social sin importar si ese pasado fue ayer o hace cinco mil años. “(...) el tiempo de la historia, realidad concreta y viva abandonada a su impulso irreversible, es el plasma mismo en que se bañan los fenómenos y algo así como el lugar de su inteligibilidad (...) Considerando algunos historiadores que los hechos más cercanos a nosotros son por ello mismo rebeldes a todo estudio sereno, sólo desean evitar contextos demasiado ardientes. “Creo que así pensaba mi viejo maestro”. Pero eso equivale a pensar que apenas tenemos un débil dominio sobre nuestros nervios. Es también olvidar que desde el momento en que entran en juego las resonancias sentimentales, el

² Córdova, Arnaldo. “La Historia, maestra de la política”. En Historia ¿Para qué?, Varios autores, Siglo XXI, 6a. ed. México, 1980. p. 132.

límite entre lo actual y lo inactual está muy lejos de poder regularse necesariamente por la medida matemática de un intervalo de tiempo.”³

Pese a ello, sería aberrante no tomar en cuenta el tiempo transcurrido entre el presente y el pretérito estudiado ya que, objetivamente la perspectiva del historiador varía: (...) Fernand Braudel fue el historiador que supo percibir y sintetizar las implicaciones de tal evolución (coyuntura-estructura) en cuanto al problema -esencial para el historiador- del tiempo, de la duración, al distinguir tres niveles, el nivel de los acontecimientos, de la historia episódica, que se mueve en el tiempo corto; el nivel intermedio de la historia coyuntural, con ritmos más lentos, aunque muy variables; en fin, el nivel profundo de la historia estructural, de la más larga duración (...) los historiadores se dan cuenta de que los varios niveles estructurales presentan ritmos de evolución diferentes, debido a la existencia de desfases en el seno de la estructura global: las estructuras económicas cambian más rápidamente que las sociales, y las estructuras mentales más lentamente que todas las otras.⁴

En la historia inmediata se depende más del contacto cara a cara entre el informante testigo o no de los acontecimientos que narra y el investigador en este caso biógrafo de su generación, ha de evitarse en lo posible las transferencias y contratransferencias, las parcialidades, los engaños y autoengaños.

³ Bloch Marc. “Introducción a la historia”. F.C.E. Breviarios #64, 12a. reimpresión, México, 1984. pp. 26-33-34.

⁴ Cardoso, Ciro F. y Héctor Pérez Brignoli. “Los métodos de la historia, introducción a los problemas, métodos y técnicas de la historia demográfica, económica y social”. Grijalbo, enlace, México, 1986, p.28.

El acercamiento a este hecho histórico nos auxiliará a descubrir y comprobar las tendencias generales del porvenir en sus diferentes ritmos de cambio.

En México contamos con dos ejemplos de historia reciente, independientemente de los intereses para los que fueron escritos; Las Cartas de Relación de Hernán Cortés e Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España de Bernal Díaz del Castillo, actualmente nadie se atrevería a negar que son documentos válidos acerca de la historia del país, a lo sumo se podría decir que sólo son crónica y ella es una manifestación del quehacer histórico" (...) Las crónicas consignan los acontecimientos relevantes de una época. Son a menudo los primeros testimonios escritos del pasado y, por tanto, los primeros documentos de la historia propiamente dicha".⁵

En adición, se parte del fundamento que la historia es el presente proyectado sobre el pasado, lo que significa que los intereses y necesidades actuales determinan el campo y el modo de visión del historiador; la historia se reconstruye día con día.

Al respecto de la historia inmediata, es oportuno reconocer que no existe una epistemología acabada que la legitime o no. El tema seguirá planteándose para beneficio de la ciencia histórica.

⁵ Vilar, Pierre "Iniciación al vocabulario del análisis histórico". Editorial Crítica, Grupo Editorial Grijalbo, España, 1982, 4a. edición. p. 29. El subrayado es mío.

La tesina ha sido elaborada deductivamente tomando en cuenta que no existen hechos simples, luego entonces se recurre a una abstracción de la complejidad de la realidad concreta del país en 1989, para dar paso a los antecedentes del SUTAU-100. Ya en los capítulos III, IV y V, se narra a través de una investigación hemerográfica la huelga y sus hechos, un estudio comparativo de las Condiciones Generales de Trabajo 1988-1989 debido a que ahí se plasmaron las consecuencias empíricas de la huelga. Pasamos a exponer a la consideración del lector lo que columnistas, editoriales y analistas políticos opinaron sobre el movimiento del SUTAU-100. En el capítulo VI se imprimen entrevistas que siete protagonistas directos concedieron al autor de esta tesina. En el apéndice se podrá encontrar material gráfico del movimiento del SUTAU-100 correspondiente al período estudiado.

Por esta razón se pretende insertar el caso de Ruta-100 en el contexto económico, social y político de 1989, en su interacción nacional, mencionando brevemente el panorama internacional.

En esta coyuntura, observamos que en el mundo, los Estados Nacionales son particularmente agresivos con las organizaciones gremiales, a fin de obtener su liquidación o su debilitamiento político. México no es la excepción, dándose el caso de que el Estado ha tenido la ventaja de enfrentar un sindicalismo en su mayoría corporativizado que ha facilitado el logro de sus objetivos y con un sindicalismo independiente, débil y desunido, que en esta correlación de fuerzas políticas desfavorable, poco ha podido hacer para contrarrestar la

balanza, en un proceso más amplio de cambio estructural, cuya tendencia final es la integración económica de México con los Estados Unidos con una consecuencia nítida para los trabajadores, que en la distribución factorial del Producto Interno Bruto, perdieron más de 10 puntos porcentuales en su participación dentro del mismo, pasando de 37.46% a 25.88% entre 1981 y 1988.⁶

Para la elaboración del presente trabajo se consultaron fuentes directas e indirectas. Debido al no acceso a los archivos oficiales gubernamentales no fue posible incluirlas, por lo que la huelga de los trabajadores de Ruta-100 y sus consecuencias se reconstruye fundamentalmente, a través de investigación hemerográfica. Desafortunadamente fue imposible comprobar los supuestos de corrupción en el Organismo Ruta-100, ya sea de las autoridades o de los dirigentes sindicales, aunque es pertinente aclarar, cuando los líderes del SUTAU-100 fueron encarcelados no se les comprobaron acusaciones de peculado o delitos similares.

Como es del dominio público; en México es *cuasi* imposible que a los funcionarios públicos se les inicie proceso por el mal manejo de los dineros emanados de impuestos y otras contribuciones que paga la ciudadanía.

Para los periodos recientes, entonces son claves las fuentes periodísticas; reportajes, artículos, publicación de petitorios, etc. La

⁶ Salinas de Gortari, Carlos. "Segundo Informe de Gobierno 1990". anexo, Presidencia de la República, nov. 1990, p. 137.

memoria colectiva, cancioneros, leyendas, testimonios orales, panfletos, proclamas, etc.

Con la obligación irrestricta de evitar deformaciones y apasionamientos desmedidos para no anular al hecho su valor de histórico.

Los movimientos de masas casi siempre se conocen por estallidos de violencia. En éstos, hacen falta fuentes y el carácter muy generalizado de falta de cultura política de los protagonistas, nos condena casi exclusivamente a conocerlos por medio de terceros, pero disponemos de un punto esencial: sus actos expresados en explosiones de violencia o resistencia contra la opresión y la dominación social. La gran mayoría de las fuentes provienen de los sectores dominantes que encabezan la represión.

Evoco en este sentido a Adán Schaff: "(...) Contra lo que suele suponerse, la historia más difícil de escribir es la historia inmediata, contemporánea. No sólo porque es inevitable una implicación directa en los hechos, sino también porque, por paradójico que pueda parecer, es más difícil disponer de fuentes más o menos elaboradas, en el mismo momento de producirse los acontecimientos que después".⁷

El recorrido por esta lucha de los trabajadores de Ruta-100, emprendida en 1989 por sus reivindicaciones, es sumamente aleccionadora para futuras acciones gremiales. (Estoy consciente que los hechos históricos son irrepetibles, retomar su experiencia

⁷ Schaff, Adán "Historia y Verdad". Grijalbo, Enlace, México, 1987. p. 12.

evaluando adecuadamente las nuevas circunstancias, es su riqueza). Combinar aspectos políticos-jurídicos con acierto en una coyuntura desfavorable no es sencillo. Se puede lograr con una organización democrática, con unas bases combativas y una dirigencia identificada con la base y con su momento, ésta es la hipótesis de mi trabajo.

CAPITULO I

LA SITUACIÓN DE MÉXICO A PRINCIPIOS DE 1989

En cualquiera de sus variantes de acuerdo a la administración gubernamental en turno, a partir de 1929, con el fin de modernizar a México y ponerlo a la altura de los países capitalistas desarrollados, se comenzó a implementar una política económica que posteriormente en la década de los cuarenta se conocería con el nombre de sustitución de importaciones; la industria mexicana o extranjera instalada en nuestro país, tendría el apoyo político y económico del Estado para crear empresas que abastecieran al mercado interno, con el objetivo de ir disminuyendo el volumen y valor de las mercaderías extranjeras, en la medida que fueran producidas en México. Primero se avanzó en la sustitución de bienes de consumo final y en menor escala en la de bienes de consumo intermedio. Desde la administración de López Mateos hasta la de López Portillo, se intentó abarcar también la sustitución de bienes de capital.

Los avances que se lograron fueron modestos, México pasó a niveles más complejos de dependencia, entreverando cada vez más su destino a los designios, intereses y caprichos del capital monopolista internacional.

Aún cuando el capital monopolista nacional y extranjero se beneficiaron ampliamente con esta política económica, las cámaras patronales - sin pleno acuerdo pues no dejaron de advertir los peligros

que pudieran entrañar a sus intereses - hacían más expesos sus planteamientos en favor de abrir la economía mexicana al exterior, de dar más facilidades al capital extranjero para que se asentara en México, ya que era imperioso modernizar y elevar el nivel tecnológico de la planta industrial y de servicios, a efecto de ponerla a la altura de los patrones internacionales, para que la industria nacional estuviera en condiciones de competir con las mercancías de otros países.

El cambio de orientación se anuncio en la toma de posesión de Miguel de la Madrid; la acumulación privada de capital tendría otros planteamientos, mayor grado de apertura al capital extranjero, impulsar las maquiladoras, disminuir la protección a la planta productiva del país y por consiguiente acelerar nuestra incorporación al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), avanzar en la reconversión industrial, fomentar las exportaciones, disminuir o eliminar subsidios a la producción y al consumo, adelgazamiento mediante su privatización o desaparición de empresas paraestatales, entre otras medidas.

Con la reconversión industrial, se trata de generar una política económica que impulsa el Estado junto con los empresarios para transformar a la industria orientada hacia el mercado interno altamente protegido en otra estructura industrial con capacidad de exportar, suficientemente desarrollada para resistir la competencia no sólo en los mercados internacionales de diversos tipos de productos, sino también en un mercado nacional cada vez menos protegido, cada vez menos interno y más abierto, menos nacional y más internacionalizado. Las leyes económicas que mueven al capital internacional y que lo

impulsan a una mayor acumulación y fusión de capitales como solución a la actual crisis, junto con la política que ahora impulsa la administración gubernamental se entrelazan para poner al mercado interno en subasta internacional y lanzar a la planta industrial de México a una supuesta conquista de los mercados internacionales que mucho tiene de quimérica.

La disminución de los sueldos y salarios de los trabajadores mexicanos, sigue siendo una de las principales cartas en el juego de la reconversión industrial, ya que contribuye a abaratar los costos de los bienes producidos en el país y hace a estos más competitivos en el mercado internacional.

A pesar de los intentos de reconvertir la planta productiva, de propiedad pública, privada y social, la reacción ha sido débil y ha agudizado los ya de por sí profundos desequilibrios y desigualdades entre sectores, ramas y entidades económicas.

Esta política liberalizadora del comercio exterior, hasta el momento, ha beneficiado más a empresas importadoras, al capital comercial y a las inversiones transnacionales, con efectos de refuerzo y diversificación de la dependencia estructural del país.

En esta profundización de la dependencia, tiene un papel fundamental la deuda externa y los servicios que reclama, no únicamente por las condiciones que impone su constante renegociación sino por algunas de las modalidades que ha tomado su pago por conducto de la

capitalización de pasivos tanto de empresas públicas como privadas, o sea, transferir acciones de las empresas endeudadas al acreedor extranjero, lo que amenaza con lesionar nuestra soberanía. Así, se va cediendo con una serie de condiciones y presiones del capital transnacional a través de organismos cúpula multinacionales a su servicio como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Cámara Americana de Comercio, etc., para que los países capitalistas dependientes ablanden las tendencias intervencionistas del Estado y faciliten la transnacionalización de sus economías disfrazando este proceso con el nombre de “neoliberalismo”.

En mi opinión no es sensato oponerse a que se actualice la planta industrial del país, pero plantearla sin un proyecto equilibrado y viable -después de la experiencia del “auge” petrolero de la administración de López Portillo en la que aprendimos a “administrar la abundancia” (de carencias)- no es posible apoyar una política económica que a todas luces va a profundizar la dependencia estructural del país, a poner énfasis en que el mercado lo regula todo, donde se abandona la función social del Estado, polarizando drásticamente la distribución de la riqueza generada en el país.

En este contexto, está la decisión del Estado de vender, transferir, fusionar o liquidar gran parte de las empresas en que tenía participación y que lo habían convertido en el mayor monopolio económico de México durante el predominio de la política de sustitución de importaciones.

Existe una absoluta falta de información de lo que sucede con las empresas estatales, y es grave que esto ocurra en torno a una cuestión fundamental para la nación. Concretamente casi nadie sabe que está pasando, porque se venden determinadas empresas, quienes y como lo deciden, en cuanto se venden y en qué condiciones, a quién, y cuáles son las consecuencias de esas operaciones.

A diferencia del siglo XIX, que con el desarrollo del capitalismo, el Estado era un guardián al que correspondía apoyar a los particulares y no intervenir directamente en la economía, y sólo excepcionalmente creó empresas, dirigida a prestar servicios de infraestructura que por su coste no era posible que los abarcara la iniciativa privada como el telégrafo o de interés estratégico de Estado *verbigracia* acuñación de moneda.

En este siglo, a partir de los años veinte el Estado empezó a participar activamente tanto en la creación de infraestructura para promover el desarrollo industrial - que la empresa privada no podía proveer - como en el establecimiento de empresas e instituciones (Comisión Nacional de Caminos, Banco de México, entre otras). Esta actividad se amplió sensiblemente y las empresas del Estado se multiplicaron, tenemos como ejemplo a Nacional Financiera y Petróleos Mexicanos (PEMEX) en los años treinta. En los cuarenta, la industria empezó a ser objeto de creciente interés sobretudo en la siderurgia, fertilizantes, carros de ferrocarril, otros tipos de maquinaria y equipo y la petroquímica. La acción del Estado se convirtió más diversificada y compleja con el tiempo, hasta que al concluir el gobierno de López Portillo en 1982. "...

El Estado aportaba el 23.3% del PIB, y alrededor de dos tercios de esa suma procedían de las empresas estatales, en las que a su vez en esos años fue decisivo el rápido crecimiento de PEMEX, que por si solo concurría con el 10% del PIB. El peso de la inversión pública también aumentó, aunque en menor medida, hasta poco más del 46% y aquí también la mayor parte provino de las empresas con participación estatal”⁸.

Se aprecia la cada vez mayor importancia en la industria, lo que a su vez obedece al acelerado desarrollo de la eléctrica y petrolera, y en menor grado a la siderúrgica y otras manufacturas.

Así, se refuerza la llamada rectoría económica del Estado lo que en realidad es el baluarte de la acumulación capitalista y un monopolio enorme, complejo y diversificado, aunque se contradiga al artículo 28 Constitucional:

“...Nó constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas...”⁹.

Pero no queda claro el alcance de las áreas o actividades prioritarias: “el Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades

⁸ Aguilar Monteverde, Alonso. “La Venta de Empresas Paraestatales en México”. *Estrategia* (México, D. F.), IV: 1988, num. 82, p. 10.

⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 28

de carácter prioritario donde de acuerdo con las Leyes,* participe por si o con los sectores social y privados”¹⁰.

En este sentido; sigue vigente el enunciado de Marx “... por tanto, la constitución se remite constantemente a futuras Leyes Orgánicas, que han de precisar y poner en práctica aquellas reservas y regular el disfrute de estas libertades ilimitadas, de modo que no choquen entre si, ni con la seguridad pública...cada artículo de la Constitución contiene en efecto, su propia antítesis...”¹¹.

Al inicio de la administración de Miguel de la Madrid se señaló, se inició una labor de reordenación de las empresas del Estado, revisando su presencia en actividades no prioritarias y en elevar la productividad y eficiencia de las empresas públicas, en resumen, racionalizar el funcionamiento del sector paraestatal.

En 1986 comenzó la desincorporación, al quedar fuera del sector paraestatal las empresas con participación minoritaria del gobierno, así como, los fideicomisos más endeblés, el resultado, se eliminaron; 40 empresas y 9 fideicomisos, el proyecto de “adelgazar” los 1155 organismos estatales dentro de la política de modernización estaba en marcha. Para abril de 1988 teníamos un total de 703 entidades desincorporadas: 387 desaparecieron, 231 fueron vendidas y 103 se

*Subrayado mío.

¹⁰ Loc. Cit.

¹¹ Marx, Carlos. “El 18 Brumario de Luis Bonaparte”, en Obras Escogidas, T.1, Progreso, México, D. F. , 1976, pp. 419-420.

fusionaron o transfirieron. Quedaban a esa fecha 452 debido a que en el período fueron creadas 59 entidades.

No es el objeto de este estudio, investigar con profundidad los cambios en el sector paraestatal, sólo nos limitaremos a concluir que no se optó por una reorganización y racionalización de las empresas del Estado, lo que hubiera sido lo adecuado en vista de la dependencia estructural con respecto a las potencias imperialistas que sufre el país, profundizándose ésta recientemente y cumplir con su función social para evitar el incremento cada vez más visible de la polarización de la riqueza. En este proceso tenemos un *mare magnum* con los conceptos de actividades estratégicas y prioritarias, sin definirlos nunca, se han desincorporado empresas importantes como Aeroméxico, Siderúrgica Nacional "Lázaro Cárdenas" (SIDENA), Dina, Sosa Texcoco, Cloro Tehuantepec, Motores Perkins, entre otras, incluso muchas que operaban con números negros, o decretar que 36 productos petroquímicos que eran considerados básicos pasaran a ser secundarios y autorizar a diversas empresas privadas para producirlos. Los grandes consorcios - transnacionales y nacionales - Pepsi Cola, Vitro, Cummins Engine, Chrysler, Peñoles, Inverlat, Aurrera, por mencionar algunos, han sido los grandes beneficiados de la desincorporación.

No debemos perder de vista que en realidad el Estado no deja de tener un rol fundamental en el proceso de acumulación de capital, sino más bien, cambia su forma de funcionamiento ofreciendo mayor libertad al capital monopolista y a la oligarquía financiera lo que entraña

problemas de diverso orden para el capital no monopolista y restricciones crecientes, férrea disciplina y mayor explotación para los trabajadores.

Respecto a las consecuencias laborales y sociales del proyecto de reconversión industrial, el Estado impulsa como uno de los principios del proyecto, la concertación entre los factores de la producción.

Esta política supone garantizar el equilibrio de fuerzas entre las partes y el Estado, con libertad de asociación sindical y libertades democráticas. La realidad político-social mexicana nos demuestra que estas condiciones están lejos de llevarse a cabo, por lo que la llamada concertación entre los factores de la producción es en la práctica, una imposición del proyecto de reconversión industrial de parte del capital a la clase trabajadora, veamos:

“En la lógica de las difíciles circunstancias por las que atraviesa el proceso político mexicano actual -las propias de una depresión económica profunda y prolongada-, hay elementos para decir que este fin de siglo mexicano es también, el fin del corporativismo como eje de la política social del Estado mexicano. La relación que han mantenido en México el Estado que surgió del triunfo de la revolución mexicana y las organizaciones de trabajadores está atravesando por un proceso de cambio de tal magnitud que es posible que en el largo o mediano plazo, el carácter semicorporativo del régimen mexicano se pierda o al menos se desvanezca y deje de tener la importancia que ha tenido desde hace setenta años, cuando se dio la alianza de la CROM con el

general Obregón. (Ya su institucionalidad se da al quedar estructurado el Partido de la Revolución Mexicana (PRM) en forma sectorial en 1938)*. Y esto se debe a que es en la relación más clara la contradicción entre las formas políticas tradicionales y las exigencias del nuevo modelo de sociedad y economía que está naciendo.¹²

A la clase obrera y demás trabajadores les fue impuesto el sindicalismo corporativista, subordinando su acción a las estrategias del Estado, bajo el dominio de una burocracia sindical, con negociaciones cupulares e inmovilidad de las bases. Estos tradicionales mecanismos de negociación han perjudicado a los trabajadores y mostrado su alto rendimiento para los dueños de los negocios. Con este antecedente, en el presente *statu quo* se observa un autoritarismo del Estado para imponer sus decisiones sin que la burocracia sindical pueda corregir el rumbo poniendo en peligro su liderazgo. Es más, los directamente beneficiados del corporativismo - los capitalistas- lo han criticado y pugnan por eliminarlo, ya que estorba para el rediseño de su proyecto en el sentido de ir eliminando prestaciones económicas y sociales, obtenidas por los trabajadores durante años de intensa lucha, en otras palabras acabar con el Estado benefactor.

Como fundamento de lo anterior, podemos citar que entre 1983 a 1988 los salarios se han deteriorado en más del 50% de su poder

* Comentario del autor.

¹² Meyer Lorenzo. "El corporativismo mexicano en los tiempos del neoliberalismo mexicano", en Estado y sindicatos. Crisis de una relación, varios autores, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco y Friedrich Ebert Stiftung, México, 1989.. p. 21.

adquisitivo, en la Comisión Nacional de Salarios Mínimos, los aumentos quedan en manos del gobierno y sólo de forma se presenta ante la opinión pública como producto de las antiguas negociaciones obrero - patronales - gobierno.

Ante la propuesta gubernamental y empresarial de incrementar la productividad, este sector sostiene que es incompatible con las relaciones corporativas laborales y propuso "un convenio de solidaridad entre empresarios y trabajadores para decidir bipartitamente el futuro de las empresas y el de la nación misma" ¹³. Cambios que se abocan a reformar la legislación laboral y disminuir lo más posible los beneficios de la burocracia sindical estrechamente ligada al Partido Revolucionario Institucional (PRI), aunque sectores de industriales afectados por la reconversión como la Confederación Nacional de Cámaras Industriales (CONCAMIN), plantean proseguir con el corporativismo -en coincidencia con la Confederación de Trabajadores de México (CTM)- pero, por diferentes causas ya que, al no contar con un liderazgo alterno temen a la anarquía o al surgimiento de direcciones que obliguen a que sea más equitativo el costo social de la reconversión, sin dejar, claro ésta, de plantear la reducción de prestaciones económico-sociales de la legislación laboral vigente, objetivo prioritario de la Confederación Patronal Mexicana (COPARMEX).

¹³ Vensusan, Graciela. "Reconversión Industrial: la concertación social y los derechos laborales en México". Argumentos. (México, D. F.), 1: 1989, num. 6, p. 41.

El gobierno no ha acabado de definir su proyecto para dirigir esta nueva realidad, pero en la práctica, concretamente con sus acciones de reconversión en el sector paraestatal -el que nos interesa- lo que menos ha demostrado es la concertación. La imposición y la represión han sido la Ley en la resolución de los problemas, sólo unos cuantos sindicatos han podido resistir, como lo fue en ese momento el SUTAU-100, debido a las características propias del sindicato que analizaremos más adelante, a diferencia del caso Aeroméxico, que con desunión sindical y una dirección vacilante fue liquidada con una decisión unilateral del Estado-patrón.

Recapitulando:

Aún cuando resulte cada vez menos eficaz para disciplinar políticamente a los trabajadores, la alianza gubernamental con el dombo de las organizaciones obreras constituye un recurso adecuado para poner en la práctica medidas que afecten los intereses de sus representados, con el consenso formal del sector obrero del PRI. De ahí que, más que un obstáculo, la burocracia vinculada al aparato oficial resulta una pieza clave para poner en marcha -aunque después sea reemplazada- las transformaciones laborales requeridas para la modernización del aparato productivo tales como; despidos, cierres de empresas y desaparición del todo o de partes decisivas de los contratos colectivos, sin el peligro inmediato de una radicalización obrera. "La solidaridad casi exclusivamente verbal que el Congreso del Trabajo, ha dado a los trabajadores que atravesaron por experiencias difíciles, constituye una prueba de la utilidad de la alianza mencionada

para dejar en el aislamiento cualquier intento por revertir la política oficial, cuyos principales lineamientos pretenderían conservarse en la administración de Salinas de Gortari".¹⁴ .

En esta correlación de fuerzas de total desventaja, fue que los trabajadores de Ruta-100 estallaron su huelga en mayo de 1989, lo que políticamente hace más meritoria su no desaparición. La clase trabajadora puede y debe retomar este ejemplo de lo que se logra cuando se cuenta con independencia de organización, no obstante lo adverso de la situación.

¹⁴ Ibid. p. 43.

CAPÍTULO II

ANTECEDENTES SUTAU-100

“La omnipotencia de la “riqueza” también es más segura en las repúblicas democráticas, porque no depende de unos u otros defectos del mecanismo político ni de la mala envoltura política del capitalismo. La república democrática es la mejor envoltura política de que puede revestirse el capitalismo...”¹⁵

El SUTAU-100 nos legó en 1989, independientemente del futuro que todos conocemos, dos lecciones, en momentos claves de su historia, que no ha sido lineal sino muy complicada y rica en experiencias. Una es su consolidación como sindicato independiente del gobierno, en septiembre de 1981, cuando se convertía a la línea Lomas de Chapultepec-Reforma Ruta-100 en un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio denominado Auto Transportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, resolución mediante la cual se revocaban las concesiones de transporte urbano en el Distrito Federal que, por más de 60 años, habían ostentado permisionarios organizados en 2 agrupaciones, y la segunda el movimiento de huelga de 1989.

Con respecto a la primera experiencia, no nos proponemos hacer una narración o interpretación amplia y profunda, sólo sintetizar su devenir.

¹⁵ Lenin, Vladimir. “El estado y la revolución”, en obras escogidas, T. II, progreso, Yugoslavia, 1961, p. 304.

Comenzamos exponiendo algunas opiniones de la *vox populi* entorno al añejo problema del traslado en transporte público dentro de la Ciudad de México y la zona metropolitana.

- Llegué tarde a mi trabajo y salí a la misma hora de ayer.
- Me sale carísimo transportarme a la fábrica.
- Cuando llego a la chamba o a la casa me siento cansado de tanto camión, parece que trabajo doble.
- Este mes tuve dos faltas, no es mi culpa, por más que esperé nunca pasó el delfín o las peseras iban llenas.
- Qué bárbaro, de la oficina a la casa hice hora y media.

Aparte de otras quejas y sufrimientos, la clase trabajadora solía hacer esos comentarios constantemente, ya que como producto de un crecimiento desmedido y anárquico de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana creada a su alrededor, el transporte urbano se desarrolló no como un servicio social, sino como una actividad lucrativa sin planeación, insuficiente y de mala calidad, es más, llegamos a obtener un honroso primer lugar mundial en el desperdicio de horas hombre, 12.5% en promedio del tiempo del trabajador en trasladarse de su casa al trabajo y viceversa. ¡Una hermosa vida en 4 ruedas!

Como en cualquier rubro de la economía, la información sobre la distribución del patrimonio camionero se mantuvo oculto, pero la inexorable tendencia a la monopolización estaba presente, y como cualquier otra “conquista” de la Revolución Mexicana y de su abanderado el PRI, los concesionarios estaban organizados en la

Alianza de Camioneros de México, A.C., y la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal (D.F.), que no dejaban de tener contradicciones en función de la defensa de sus intereses particulares, pero coincidían en dos rubros: el deficiente servicio que prestaban a los 9.1 millones de viajes-personas al día en 1980 y en la explotación a la que sometían a sus trabajadores con jornadas de hasta 16 horas diarias, pésimos salarios por realizar multifunciones (choferes, cobradores, contralores de pasajeros, mecánicos), expuestos a la contaminación, congestionamientos, no pagarles a los operadores cuando estaba descompuesta la unidad o en sus días de descanso, entre otras "hermosuras revolucionarias". Al sindicalismo blanco, más numeroso que el charrismo en este sector, se le "olvidaba" el cobro del aguinaldo, el reparto de utilidades, el cobro de cuotas para el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), prima de vacaciones, entre otros rubros. En esta maraña de desproporcionadas utilidades y mal servicio contamos con una excepción; el servicio de la línea "Lomas de Chapultepec-Reforma R-100" intervenida por el Departamento del Distrito Federal (D.D.F.) en 1974, en la cual su sindicato, la Unión Sindical de Trabajadores de Autotransporte y Actividades Similares y Conexos de la República Mexicana (USTAASC) afiliada a la Confederación Regional de Trabajadores (CRT)-Sección Lomas de Chapultepec, se distinguió por su trabajo democrático y coherentemente sindical, teniendo la consecuencia de que su contrato colectivo era el único que en realidad era observado. Este sindicato fue clave en la lucha de los trabajadores del autotransporte por su independencia sindical a raíz de la "municipalización".

Desde 1980, las relaciones entre los concesionarios del autotransporte y las autoridades del D.D.F. comenzaron a deteriorarse, al negarse éstas a autorizar las constantes solicitudes de la Alianza de Camioneros para incrementar el precio del pasaje sin que mejorara el servicio, pese a los reiterados llamados a hacerlo por el D.D.F. El problema hizo crisis en otoño de 1981 el “Pulpo Camionero” era impopular al grado de que varias manifestaciones en su contra se realizaron en el D.F. y Cd. Nezahualcóyotl. Las relaciones entre concesionarios y autoridades estaban en su más bajo nivel. El D.D.F. el 18 de agosto, decretó que la línea “Lomas de Chapultepec Reforma R-100” pasaba a ser un organismo público descentralizado con el nombre de “Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100”, con lo que se abría el camino a una posible estatización.

“Finalmente después de largo y contradictorio proceso, el 25 de septiembre, fecha en que el partido oficial daba a conocer a su candidato a la presidencia, el regente de la ciudad Carlos Hank González, hacía público el anuncio por el cual el D.D.F., asumía el control y la dirección del servicio de autobuses urbanos” “cancelando anticipadamente concesiones”¹⁶.

A partir de este momento se desataría una lucha por el control del nuevo sindicato que se formaría ante la nueva situación.

¹⁶ Loysaga de la Cueva, Octavio. “El estado como patrón y árbitro: El conflicto de Ruta-100”, Ediciones de Cultura Popular, UAM, México, 1987, p. 34.

Comenzando por el D.D.F., primero se declaró como patrón sustituto pero posteriormente, tomando plenamente su papel de patrón, evadió esa responsabilidad jurídica que había reconocido en un inicio. La dinámica de estado no varió:

“Debe tomarse en cuenta que el sistema político mexicano pierde fuerza en la medida en que se dan movimientos políticos independientes. De ahí (...) que el Estado trate de impedir la movilización de los trabajadores y en el caso de que esta se presente, pretenda manipularla para impedir riesgos innecesarios. La reproducción del sistema requiere medidas de control político en sectores productivos o de servicio que resultan neurálgicos o estratégicos dentro del modo de producción dominante.

En estos casos el Estado utiliza todas las formas de control con que cuenta (...) las medidas utilizadas y su orden de prioridad; la resistencia a la organización obrera independiente, la captación y el cohecho de los líderes, la negociación (a espaldas de los trabajadores), la lucha política y finalmente la represión”.¹⁷

Más o menos con estos preceptos trató el Estado a los aproximadamente 22 mil trabajadores con que contaba el sector transporte, en su lucha por integrarse con unidad e independencia del gobierno en su nueva relación laboral.

¹⁷ Ibid. p. 11.

Los trabajadores se encontraban organizados en 93 sindicatos, entre ellos había blancos y controlados por charros. Con esta dispersión se inició por un lado la guerra de las centrales sindicales por el control de los trabajadores y por otra, el control de éstos y sus organizaciones por parte del gobierno, a fin de quedar en mejores condiciones para manipular de acuerdo a sus intereses las nuevas relaciones laborales.

Entre decisiones unilaterales del D.D.F. en reconocer sindicatos sin representatividad, intrigas e ilegalidades de la C.T.M. y otras centrales corporativas, sabotajes de gente "no identificada" a las unidades vehiculares, medidas legaloides de conciliación y arbitraje, campañas publicitarias en los medios masivos por parte de los charros y autoridades, promesas y convenios con los trabajadores no cumplidos por las autoridades, creación de sindicatos fantasmas, cambio de autoridades en Ruta-100, esquirolajes de la C.T.M., hostigamiento y represión a líderes independientes (incluyendo encarcelamientos), despido de trabajadores de la Unión de Operadores Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMAS). Ésta es la lista interminable de acciones contra el grupo de trabajadores que desde el inicio de la lucha siempre plantearon la autonomía sindical con respecto del Estado y de las grandes centrales corporativas a su servicio.

"Debe señalarse aquí, que los trabajadores que habían luchado desde la sección "Lomas de Chapultepec" de la U.S.T.A.A.S.C. y que pugnaban por un sindicalismo realmente independiente, decidieron durante junio de 1981 hacer realidad este postulado. A tal efecto,

durante el mes señalado se reunieron varias veces en asamblea general en la Plaza de Toros el Cortijo, y acordaron abandonar la unión sindical dependiente de la CRT y afiliarse al UOMAS (...) si bien, este sindicato no se encontraba afiliado formalmente a ninguna central obrera, gozaba de la simpatía y del respaldo de la Unión Obrera Independiente, liderada por Juan Ortega Arenas".¹⁸

Gabino Camacho y Ricardo Barco aprovechando el registro del pequeño grupo UOMAS, comenzaron a gestar la organización autónoma de los trabajadores. Fueron ganando simpatías paulatinamente para su programa de sindicato independiente con un exhaustivo trabajo político, expresado en su incremento de adeptos; de 2,000 en 1981 a 10,000 aproximadamente en enero de 1982. Con esta fuerza estalló la huelga el 16 de enero de 1982, contando con la solidaridad de otras organizaciones independientes; el Sindicato del Metro, el Sindicato de Trabajadores de la Universidad Nacional Autónoma de México (STUNAM), del Sindicato Independiente de Trabajadores de la Universidad Autónoma Metropolitana (SITUAM), de estudiantes, de colonos, de trabajadores. Aunque el gobierno reprimió el movimiento no pudo dispersarlo, debido a la cohesión de los trabajadores, quienes por cierto fortalecieron su unidad. Ante esta situación se firmaron acuerdos con las autoridades, el incumplimiento de ellos, obligó al UOMAS a declarar asamblea permanente el 27 de enero y amenazar con declarar una huelga Constitucional. Ante la gravedad de la situación y una amenaza de declaratoria de huelga general por parte de la Unión Obrera Independiente (UOI), que fuera

¹⁸ Ibid. pp. 40-41.

del Congreso del Trabajo (CT) era la organización con mayor número de trabajadores. Y también era la unión de sindicatos con el mayor crecimiento relativo por esas fechas, estaba localizada en sindicatos de punta, muchos de ellos correspondientes a industrias dominadas por el capital extranjero o empresas de participación estatal. Entre los sindicatos que la componían se encontraban los de Volkswagen, Nissan, Dina, Renault, Aeroméxico, Euzkadi, Rivetex, Across, Singer, Babcock-Wilcox, Química Hoechst, Panam, High Life, Sidená, Asesoría a Mexicana de Aviación entre otros 50 sindicatos de empresa. Se deja en libertad a Ortega Arenas, Ricardo Barco y otros abogados y asesores encargados de la defensa legal de la reciente organización (un día antes habían sido encarcelados). Entonces interviene López Portillo, Presidente de México y las partes llegan a un convenio de respeto. El Estado no obstante, guardaba otro “as en la manga” y el 19 de febrero Ruta-100 pasa al apartado “B” Constitucional, y los derechos laborales colectivos quedaban conculcados, afectando la antigüedad de los trabajadores.

Estos responden con más organización creando el 28 de febrero el SUTAU-100, el Estado tuvo que reconocer a la nueva organización, un sindicato independiente afiliado a la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (FSTSE), algo inédito para esa central “blanca”.

El registro oficial es otorgado el 17 de marzo, lograron negociar bajo los patrones de contrato colectivo sus condiciones de trabajo pese a que la Ley de los Trabajadores al Servicio del Estado dice, que se

expiden por el titular oyendo solamente la opinión del sindicato. Alcanzaron reivindicaciones importantes de sus planteamientos iniciales pese a la situación legal en la que se vieron inmersos.

Los obstáculos del Estado no prosperaron y el SUTAU-100, pudo elegir a sus líderes y plantear sus Condiciones Generales de Trabajo como un contrato colectivo, abriendo contradicciones con la F.S.T.S.E. El arraigo entre base y dirección -no sin diferencias- volvió a ponerse a prueba en mayo de 1989.

“En México, la revolución no ha alterado drásticamente la relación de dependencia exterior ni las formas internas de dominación. México es hoy un país capitalista: la revolución, por tanto, no ha hecho sino realizar un designio que por otros medios se había planteado ya el porfirismo, con la particularidad de que sigue siendo un país dependiente. Su desarrollo sigue siendo subdesarrollado (...) la forma de dominación es político-populista y obedece a la promoción sostenida del capitalismo, es decir, a intereses clasistas bien definidos”.¹⁹

Este paradigma y el siguiente por simples o complejos que se nos presenten, fueron premisas fundamentales que nunca dejaron de tener en cuenta los miembros del SUTAU-100 en su lucha por darse un sindicato independiente. El objetivo gracias también a su cohesión, visión de clase, combatividad y atinada dirección, fue logrado. Aunado

¹⁹ Córdova, Arnaldo. “La formación del poder político en México”, 3a. ed, Era, sp 15, México, 1974, pp. 75-76.

a estas características, la solidaridad de clase *ut supra* descrita y el momento conyutural de graves problemas financieros y la proximidad de cambio de sexenio influyeron en la concretización del SUTAU-100.

“Las decisiones que tienden a satisfacer las necesidades de este México marginal, desorganizado, corresponden más a actos de caridad social que de justicia social y desarrollo, lo que se confirma por el carácter meramente asistencial y por los exiguos recursos que reciben las instituciones dedicadas a este inmenso sector, las cuales no corrigen la situación global, estructural, de la población marginal ni tienen la fuerza económica y política para hacerlo”.²⁰

²⁰ González Casanova, Pablo. “La democracia en México”, 17a. ed., Era, sp. 4, México, 1986, p. 178.

CAPITULO III

LA HUELGA Y SUS HECHOS

El primero de mayo de 1989, entre eventos oficiales y marchas independientes convocadas para celebrar el Día Internacional del Trabajo, en la Ciudad de México, el dirigente del Movimiento del Proletariado Independiente y asesor legal del SUTAU-100, Ricardo Barco, anunciaba a la sociedad capitalina y nacional que de no otorgarse el aumento salarial del 100% que exigían a las autoridades de Ruta-100, iniciarían los trabajadores de esa empresa un movimiento de huelga a partir del primer minuto del día 2 de mayo.

El plazo para el estallido de la huelga fue aplazado por el SUTAU-100, para discutir un ofrecimiento del 10% de aumento al salario más un paquete adicional de prestaciones. Al mismo tiempo el Departamento del Distrito Federal (D.D.F.) señalaba que el transporte urbano operaba normalmente y contaba con "un programa emergente en caso de que se produjera la suspensión de labores"²¹

El día 3 de mayo los habitantes del Distrito Federal y zonas conurbanas se encontraron con la sorpresa de que los trabajadores de Ruta-100 habían estallado la huelga y por lo tanto, una parte del servicio de transporte colectivo no operaba ese día.

²¹ La Jornada. 3 de mayo de 1989. p. 9.

El Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje mediante un laudo declaró ilegal la huelga. Los acontecimientos que siguieron a la declaración de huelga que en Asamblea Multitudinaria fue decidida por la mayoría de los trabajadores, pese a no estar de acuerdo la dirigencia sindical, fueron vertiginosos. El Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje explicó a través de Andrés Melo Abarrategui en conferencia de prensa, que desde el día 22 de abril había sido declarado ilegal el movimiento de huelga debido a que el emplazamiento no se ajustó a lo señalado por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, y que "no se acreditó en autos que hayan sido las dos terceras partes de los trabajadores de la dependencia afectada los que hayan declarado emplazar a huelga, dado que se desconoce cual es el total de los trabajadores de base del organismo público descentralizado, para poder determinar el porcentaje que aprobó esta resolución... Además, agregó el magistrado, se auna la circunstancia de que el acta relativa exhibida por los supuestos promoventes carece de firmas de los trabajadores que supuestamente intervinieron en la asamblea correspondiente y que la lista de asistencia que al efecto acompañan no acredita en forma alguna que sean trabajadores de base y, segundo, que dichos trabajadores, en el supuesto de que lo fueren, conformen las dos terceras partes del multicitado organismo.... y las nóminas son simples copias carentes de certificación legal alguna".²²

En la misma tónica el vocero del D.D.F., Leonardo Femat en conferencia de prensa sin preguntas de reporteros, dio lectura a un comunicado en el que después de analizar la situación económica de

²² Idem. 4 de mayo de 1989. p. 26.

R-100 concluía que se tendría que otorgar en 1989 un subsidio de novecientos mil millones de pesos a Ruta-100, por lo que ya no se estaba en la posibilidad de realizar ninguna inversión, lo que representaría un deterioro adicional al equipo. Ante esta situación financiera, anunció la decisión de dar por terminada las relaciones laborales con sus 23 mil trabajadores, a los que se liquidaría económicamente de acuerdo a la Constitución de la República.

En otra conferencia de prensa ofrecida por el Coordinador General del Transporte, Jackson Ramírez, comentó que a partir del 4 de mayo se negociaría la continuación del proceso legal iniciado por la cancelación descrita y que se contrataría de manera individual a los trabajadores que lo desearan bajo las condiciones que el D.D.F., fijara. Y anunció que se reestructuraría la empresa: “Hay una propuesta y sigue vigente, hacer cooperativas del transporte urbano, está abierta a la participación de los trabajadores que así lo quieran...no vamos a disponer de la unidades de R-100 hasta que no sea de manera pacífica con los trabajadores, no pensamos que todos quieran su liquidación, por ello está abierto el programa para quienes quieran formar parte de la nueva empresa”.²³

Al conocer las medidas de las autoridades, los trabajadores intentaron por la noche reiniciar labores, en acuerdo tomado por decisión unánime en Asamblea Multitudinaria a las 18:00 horas, en el local sindical. Pero se encontraron con una desagradable sorpresa, cuerpos policiacos les impidieron “el abordaje de los autobuses y los

²³ Loc. Cit.

desalojaron de todas las instalaciones de la empresa". Los que lograron circular "fueron detenidos por patrullas de la policía de tránsito que los concentró frente al Auditorio Nacional".²⁴

Los trabajadores comenzaron a demostrar su unidad y organización desde el mismo 3 de mayo al instalarse en la Plaza de la Constitución para protestar contra las posturas oficiales. Alrededor de las 13:00 horas Ricardo Barco comentó, que los trabajadores también perseguían con este movimiento, asegurar un transporte eficaz y barato para los usuarios y, "es para hacer un llamado a las autoridades para que apoyen urgentemente el servicio de R-100".

Agregó que para que se respete la huelga de los trabajadores, se metió un amparo ante el juzgado del distrito,... (y con respecto al Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico) ese pacto, nosotros lo consideramos como una camisa de fuerza que necesariamente se tiene que romper, eso es muy claro.²⁵ Posteriormente, al conocer la rescisión de sus relaciones de trabajo, Barco leyó un comunicado con este texto "es un acto unilateral, porque la huelga es ilegal, pero no inexistente, hemos recurrido a los causes legales, al amparo, su actitud, dijo, no se ajusta a derecho, y si se ajusta, es un acto que no va acorde con las pretensiones, ni siquiera de las partes para conciliar un problema, y tampoco se ve voluntad política para resolverlo".²⁶

²⁴ Que Hacer Políticos. (México). 16 de mayo de 1989. año 8. num. 399. pp. 10-11.

²⁵ *Ibid.* p. 26.

²⁶ *Loc. Cit.*

En la Comisión permanente del Congreso de la Unión, legisladores de los partidos de oposición; Partido Popular Socialista (PPS), Partido Mexicano Socialista (PMS), de la corriente democrática (formada principalmente por ex-miembros del PRI) y el Partido Acción Nacional (PAN), censuraron las medidas de las autoridades y dieron su apoyo a los despedidos de R-100, sólo los representantes priístas justificaron las medidas, pronunciándose por preservar los derechos tanto de los despedidos como de la sociedad.

Eduardo García Suárez, Presidente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio (CONCANACO), José María Alverde Goya, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México y otras organizaciones patronales como la Asociación Nacional de Industriales de la Transformación, coincidieron en repudiar la huelga de los trabajadores de R-100 y ofrecieron su disponibilidad para invertir en el área de transporte urbano. Cabe aclarar que esta demanda del sector privado se había venido realizando ya en la administración de Miguel de la Madrid, pues se calcula que de las 6,900 unidades de autotransporte de R-100 al final sólo estaban en circulación unas 4 mil de las que el 65% requerían mantenimiento correctivo, mientras que las concesiones al transporte privado por medio de combis y minibuses habían aumentado considerablemente bajo el pretexto de “la imposibilidad de R-100 de atender la creciente demanda de usuarios, su improductividad, su corrupción, el deterioro de las unidades, la mala administración y el desgaste de equipo e instalaciones”.²⁷

²⁷ Proceso. 8 de mayo de 1989. num. 653. p. 8.

Mientras tanto, los habitantes de la Ciudad de México en su gran mayoría sufrieron para trasladarse a sus destinos, ya que los trolebuses, el metro, peseros y minibuses se sobresaturaron al no poder movilizar a los 7 millones de usuarios de R-100. En este primer día de la huelga, el plan de emergencia de autotransporte que habían anunciado las autoridades para cubrir las 23 rutas más importantes, no fue un éxito, pese a la introducción de 1,000 unidades del Estado de México con tarifa mínima de 400 pesos, autorización en los taxis para prestar servicio colectivo, la utilización de vehículos del D.D.F., sin cobrar el servicio y "aventones" de automovilistas particulares. Por ello el Coordinador General de Transporte, Enrique Jackson Ramírez, en conferencia de prensa nocturna comentó, que a partir del día 4 de mayo en las Delegaciones Políticas, se dotaría de cartulinas especiales a los automovilistas particulares para poder transportar gente sin problemas, y que en caso de que este operativo que forma parte de los planes de contingencia de protección civil no fueran suficientes, se contaría además, con mil vehículos de las Fuerzas Armadas y con 600 unidades más del Servicio Público Federal, (al igual que en 1985, año en que la Ciudad de México fue sacudida por dos movimientos telúricos en el mes de septiembre, quedó demostrado el fracaso de todos los planes de contingencia de protección civil del D.D.F.).

En una sesión, la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, por 33 votos en contra y 31 a favor, rechazó llamar a comparecer al Regente Camacho Solís, para explicar el conflicto en R-100, y todos los partidos representados en esa Asamblea "firmaron un documento en el cual se estableció el respeto a las manifestaciones de los

trabajadores del SUTAUR-100, para procurarse mejores salarios y prestaciones, (se manifestaba asimismo), la preocupación por la alteración del servicio que ocasionó el paro que inició ayer el SUTAUR-100, y se afirmó que sólo dentro de los cauces de la Ley fructificaría la participación de los trabajadores”.²⁸

05-05-89

“Ese día, los medios de difusión sobre todo la televisión oficial y privada, pusieron del asco a los trabajadores. Al día siguiente, el D.D.F., informó de la detención y consignación de diez extrabajadores de Ruta-100, por haber incurrido en delitos del orden común por el robo de refacciones y partes de autobuses”.²⁹

El 4 de mayo la huelga del SUTAUR-100, no sólo acaparaba las primeras planas de todos los periódicos, sino de la población de la Ciudad de México y zonas conurbanas debido a la importancia política del conflicto, pues es uno de los primeros y más serios intentos de la Administración de Salinas de Gortari de aplicar el proyecto de reconversión industrial, a costa de beneficios sociales de la población y de los derechos laborales de los trabajadores. Asimismo, por la crisis de transporte colectivo, que -pese a algunas deficiencias-, con la huelga, se generó un verdadero caos.

²⁸ La Jornada. 4 de mayo de 1989. p. 25.

²⁹ Proceso. 8 de mayo de 1989. num. 653. p. 11.

Este caos pudo observarse en sobrecarga del metro y del transporte eléctrico, en abusos de tarifas y anarquía de rutas por parte de los autobuses del Estado de México que cobraban como mínimo 400 pesos, la mayoría de los taxistas y “peseros”, aprovechando la situación aumentaron tarifas y sólo prestaban servicios en las principales vías como por ejemplo, Insurgentes y áreas suburbanas limítrofes entre el Estado de México y el Distrito Federal, no hicieron válido el abono de transporte, pese a la disposición en contrario dictada por las autoridades. Podemos concluir que el plan emergente de las autoridades capitalinas no pudo satisfacer la demanda de transporte.

En la Secretaría General de Gobierno del D.D.F., de las 20:10 a las 21:30 horas tuvo lugar una junta, entre el Gobierno Capitalino y la Representación Sindical, de la cual el Director de R-100, Fernando de Garay declaró “que en la reunión se había invitado a los extrabajadores de R-100 a formar cooperativas de transporte en las que participaría el Departamento del Distrito Federal, agregó que el proceso de liquidación sigue su marcha y que las acciones tomadas eran “para avanzar en la organización de este servicio, en donde se incorporaría la experiencia, dedicación y calidad del trabajador”.

Ricardo Barco contestó “que esta propuesta se había hecho con anterioridad, sin aclarar si la propuesta sería aceptada y exhortó a las autoridades a frenar su abuso de autoridad y el respeto a las condiciones generales de trabajo y la modificación adecuada de las mismas y solicitó a las autoridades “comentar con el Regente la

situación”, “porque nos han asegurado que él tiene sensibilidad política, misma que nosotros aún no hemos visto”.³⁰

Gabino Camacho, integrante del Comité Ejecutivo Central del SUTAU-100, comentó que en esa reunión se le planteó a las autoridades el regreso de los trabajadores a laborar puesto que habían interrumpido la huelga el día anterior, a lo cual se les ha negado el permiso. Y sostuvo que ningún miembro del sindicato había aceptado su liquidación y que el Comité Ejecutivo Central contaba con el total apoyo de las bases, sin descartar que “algún esquirol pudiera presentarse”.³¹

A partir de las 15:00 horas, los trabajadores miembros del SUTAU-100 iniciaron un plantón indefinido hasta que su problema se solucione, se agregaron en solidaridad contingentes del Movimiento Proletario Independiente (MPI), colonos, integrantes del magisterio, sección XXII de Oaxaca y la Coalición Popular Independiente (CPI), que aglutina a colonos de la parte sur del D.F. En el zócalo, escenario de este plantón “en su extenso discurso”, Barco reiteró: “la huelga de R-100 es un paro patronal, porque no se deja a los trabajadores regresar a laborar”. Insistió en que el comunicado oficial del D.D.F. y el Organismo R-100, que les hicieron llegar “no tiene validez” porque, dijo: estamos amparados.

³⁰ La Jornada. 5 de mayo de 1989. p. 16.

³¹ Ibid. p. 14.

Denunció que en algunos módulos de R-100 “ ya se está contratando a esquiroles”. Hizo un llamado a los trabajadores a la unidad y destacó que, “ante la cerrazón de las autoridades daremos los pasos que sean necesarios”.

Informó de la solidaridad que el Gremio ha recibido de Organizaciones Integrantes del M.P.I., del interior de la República, y exigió la libertad inmediata de los diez trabajadores detenidos la tarde del miércoles.³²

La iniciativa privada a través del Consejo Coordinador Empresarial, declaró por voz de su Presidente, Agustín Legorreta, su apoyo a la decisión gubernamental de reprivatizar el servicio de transporte urbano de la Ciudad de México y agregó que el despido de los 23 mil trabajadores fue en estricto apego a la Ley.

La C.T.M. la F.S.T.S.E. y el Sindicato Mexicano de Electricistas (SME) dijeron, que el despido de los trabajadores de R-100 es acertada y responsabilizaron a Ricardo Barco, “por llevar a los choferes de la empresa del autotransporte al enfrentamiento con el Estado”.³³

En tanto la Federación de Abogados Democráticos, calificó de anticonstitucional el laudo del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje.

³² Ibid. p. 15.

³³ Ibid. p. 14.

Juan Ortega Arenas, dirigente de la Unidad Obrera Independiente, después de aclarar que desde 1981 se desligó de los trabajadores camioneros, “consideró también que fue muy negativa la actitud del Asesor Jurídico de R-100, Ricardo Barco, al llevar a los trabajadores a la huelga, sin advertirles el riesgo, dado que el Tribunal había declarado ya ilegal el emplazamiento”.³⁴

Por último se anunció que en el lapso de una semana el Director de Autotransporte de R-100, comparecerá ante la Asamblea de Representantes del D.F., para que explique la situación actual y los programas y planes que tiene ese organismo para el transporte urbano, informó el Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea, Fernando Lerdo de Tejada.

“En una segunda reunión el viernes 5, las autoridades capitalinas informaron a los representantes sindicales que las liquidaciones se iniciarían el sábado. Esta semana se dará a conocer la forma en que operará la nueva modalidad de transporte”.³⁵

El Jefe del D.D.F., se reunió ayer con la dirigencia nacional, Asambleaístas y Parlamentarios del PPS, en la que se acordó que ningún trabajador de R-100 será perjudicado en sus derechos y serán tomados en cuenta en la reestructuración del transporte colectivo en la Ciudad de México y no sería privatizado.³⁶ Se puede observar que el

³⁴ Loc. Cit.

³⁵ Proceso. 8 de mayo de 1989. num. 653. p. 11.

³⁶ La Jornada. 5 de mayo de 1989. p. 10.

PPS, da por aceptadas las acciones contra el SUTAU-100, creo yo principal blanco del Estado.

06-05-89

El 6 de mayo por ser sábado, se notaron menos los efectos de la huelga de los trabajadores de R-100 y el Programa Emergente de Transporte instrumentado por el Gobierno capitalino, siguió mostrando su incapacidad.

El Secretario General de Gobierno del D.D.F., Manuel Aguilera, dijo que "hoy comenzará a liquidarse a los trabajadores que así lo deseen" y "que en los próximos 10 días estará reorganizado el servicio de transporte... (y que) ... no existe ningún proyecto para reprivatizar Ruta-100".³⁷

Por su lado, Enrique Jackson, Director de la Coordinación General de Transporte, insistió en que las negociaciones deben de partir de la situación actual, o sea que las relaciones entre Ruta-100 y el sindicato están finiquitadas e "informó que el propósito de las autoridades es crear una empresa cooperativa por cada módulo; esto es, alrededor de 45 empresas que ya no serán manejadas por el Gobierno Capitalino... hay puntos de coincidencia entre las autoridades y los trabajadores en el proyecto de reestructuración de Ruta-100 ... la disposición de ambas partes para restablecer el servicio... sólo estamos esperando una

³⁷ Idem. 6 de mayo de 1989. p. 21.

respuesta del sindicato”³⁸ para la reestructuración ... y evitó aludir a las ventanillas para la liquidación de los trabajadores.

Entre las 10:30 y las 15:30 hrs., los trabajadores de Ruta-100 apoyados por los colonos y militantes del M.P.I., realizaron una manifestación en el Zócalo capitalino, una marcha en el primer cuadro y una asamblea entre las calles de Paseo de la Reforma e Hidalgo en donde reiteraron su demanda de reposición de servicio. Reprobaron la determinación del D.D.F., de concluir las relaciones laborales y dedicaron una rechifla a la propuesta de las autoridades y a la C.T.M.

El Asesor Jurídico del SUTAU-100, Ricardo Barco, declaró “estamos dispuestos a que se formen cooperativas con participación estatal o una sociedad de solidaridad social, pero para ello, es muy importante que siga existiendo la relación laboral y que se continúe con la revisión de las Condiciones Generales de Trabajo... el conflicto se puede resolver con sensibilidad política y consideró como gravísimo error el que la Regerencia esté hablando de liquidación... (durante el mitin del Reforma e Hidalgo señaló)... ningún trabajador va a arrastrarse a las condiciones nefastas de la autoridad... si alguien acude a cobrar liquidación queda fuera de la organización... el único garante para que el servicio de autotransporte funcione adecuadamente es el SUTAU-100”³⁹.

³⁸ Loc. Cit.

³⁹ Loc. Cit.

Cuauhtémoc Cárdenas del Partido de la Revolución Democrática (PRD), consideró "inconcebible el despido de los trabajadores de Ruta-100, a los que se indujo falazmente a la huelga para cancelar su fuente de trabajo y destruir el sindicato y reiteró la solidaridad del PRD con los trabajadores".⁴⁰

Mientras tanto el PRI, publicó un desplegado en los periódicos anunciando su solidaridad con los millones de habitantes de usuarios, poniendo sus vehículos y los de sus militantes en servicio gratuito y haciendo un llamado a concesionarios de otros servicios de transporte público de pasajeros para que coadyuven en el problema y termina diciendo "el Comité Directivo del Partido Revolucionario Institucional en el Distrito Federal, se pronuncia por una pronta reinstalación del servicio que se dé en los marcos de la Ley y en el respeto irrestricto a los derechos de los trabajadores".⁴¹

07-05-92

"Manifestamos nuestra enérgica protesta por la agresión que se ha instrumentado en contra de los trabajadores de Ruta-100. Rechazamos enérgicamente el método de agresión contra los trabajadores como vía para la modernización del país".⁴²

⁴⁰ Loc. Cit. p. 12

⁴¹ Principales diarios. Desplegado del comité directivo del P.R.I. en el D. F. 6 de mayo de 1989.

⁴² Principales diarios. Desplegado de la coordinadora nacional de trabajadores de la educación. 7 de mayo de 1992.

“Demandamos de parte de la Empresa de Autotransporte Urbano Ruta-100, solución inmediata y positiva a los reclamos de los trabajadores para que queden sin efecto y la medida ilegal y unilateral de dar por concluidas las relaciones laborales y exigimos el respeto irrestricto a sus derechos”.⁴³

El Presidente de la CONCANACO, Eduardo García Suárez, manifestó que lo ideal es reprivatizar el organismo Ruta-100 o democratizar la propiedad, o sea, que a cada operador se le apoye para que adquiera su unidad, pues no está de acuerdo con la creación de cooperativas.

Así entre presiones y muestras de apoyo el siete de mayo, por acuerdo del Presidente Carlos Salinas de Gortari, publicado en el Diario Oficial del día anterior, el D.D.F., ocupará inmediatamente total y temporalmente e intervendrá administrativamente los bienes y derechos de la Ruta-100 y controlará personal necesario para restablecer el servicio.

Para tal efecto, el Jefe del Departamento del Distrito Federal, Manuel Camacho Solís, comentó que Ruta-100 desaparecerá en un máximo de seis meses, mientras se forman las cooperativas de participación social y estatal y se crea un organismo descentralizado llamado Transporte Metropolitano de Pasajeros, cuyo titular será Fernando de Garay y Arenas, el precio del pasaje se mantendrá en 100 pesos y a partir del lunes 8 se sumarán al Programa de Transporte Emergente,

⁴³ Principales diarios. Desplegado de la sección XII de Oaxaca del sindicato nacional de trabajadores de la educación. 7 de mayo de 1992.

1000 autobuses del Servicio Público Federal, y 1000 vehículos del Ejército (gratuitos) y dentro de algunos días volverán a circular autobuses de Ruta-100, tanto los que formarán parte de las cooperativas, como los que operarán en los módulos intervenidos, así como se autorizarán nuevas líneas de transporte colectivo de alta calidad.

Señaló que la recuperación de las instalaciones se hará de manera concertada con los trabajadores y que el 75% del capital de las cooperativas será de los trabajadores y las primeras seis se crearán de inmediato. Y dijo "los trabajadores perdieron sus derechos sindicales, pero se les hace una propuesta óptima y razonable, para proteger sus intereses y reestructurar conjuntamente el servicio. El Gobierno ha actuado con firmeza, pero también con justicia... si en este momento abriéramos una ventanilla para choferes, tendríamos una demanda gigantesca. Los dirigentes del SUTAUR-100 cometerían un grave error si la rechazan... Los criterios que norman la reestructuración del servicio de autobuses, son: mantener y mejorar su operación, seguir atendiendo a los sectores de más bajos ingresos hasta el límite de la capacidad fiscal de la ciudad, mejorar el trato a los usuarios e implantar normas ecológicas estrictas para cumplir con el compromiso de retirar de la circulación los autobuses que contaminen... no nos quedó otra alternativa. Nosotros la hubiéramos querido tomar antes del conflicto, pero no fue posible hacerlo con esa oportunidad".⁴⁴

⁴⁴ La Jornada. 7 de mayo de 1992. pp. 1 y 8.

La Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea de Representantes del D.F., apoyó las medidas para reestructurar Ruta-100, ya que transporta a seis millones de personas, o sea el 27% de la demanda diaria de viajes en la ciudad. Agregaron que se debe tener especial cuidado en no afectar los legítimos intereses de los trabajadores. Mientras tanto, los trabajadores de Ruta-100 se instalaron desde las 10:30 hrs., en un combativo mitin frente al edificio del Gobierno Capitalino y a las 23:00 hrs., los trabajadores del SUTAUR-100 no habían aceptado las propuestas de las autoridades.

Hasta este momento la suerte de Ruta-100 parecería echada de acuerdo al proyecto de Salinas de Gortari, que desde su campaña lo había anunciado "debemos plantearnos las modalidades de atención a los usuarios de camiones y autobuses. En este sentido la Ruta-100 no ha podido enfrentar con suficiencia, incluso se ha dicho que lo hace con deficiencia, esta demanda ciudadana. Tampoco está claro si lo podrá hacer en lo futuro",⁴⁵ esta advertencia la hacía el primero de enero de 1988 y reiteró el 31 de mayo del mismo año. "Ruta-100 no está cumpliendo su función en limpieza del ambiente. Corregir los problemas de operación resulta prácticamente incosteable para las autoridades"⁴⁶ y se convirtió en programa de Gobierno. "La reorganización del transporte se hará con un enfoque metropolitano integral, buscando la eficiente coordinación y complementariedad entre las distintas opciones del transporte público. Se buscarán las modalidades de financiamiento que permitan seguir dotando a la

⁴⁵ Proceso. 8 de mayo de 1989. num. 653. p. 6.

⁴⁶ La ruta. Organó informativo del SUTAUR-100. 12 de agosto de 1989. año VIII. 2a. época. num. 1.

ciudad del que ha demostrado ser su mejor sistema de transporte -el metro- y se llevará a cabo una profunda modernización del sistema de autobuses, que incluya el cumplimiento de exigencias ecológicas estrictas” y “en vista de la magnitud de las inversiones que exige la modernización de las comunicaciones y transportes, es necesaria una mayor participación de la inversión privada, en los términos y casos en que la Ley lo permita, así como la contribución que puedan hacer los grupos que integran el sector social”.⁴⁷

08-05-89

Francisco Aguirre Guadarrama, Secretario General de la Coalición de Agrupación de Taxistas (considerado un zar del transporte) aseveró, “es norma general, que los prestadores de servicios sean los propietarios que cubran únicamente necesidades básicas, sin dar lugar a una acumulación de riqueza”.

“Es un golpe más para la docilización del movimiento obrero en México” dijo José Angel Conchello, Coordinador del PAN en la Asamblea de Representantes del D.F.”.⁴⁸

Después de 16 horas de pláticas el Departamento del Distrito Federal y el SUTAU-100, acordaron la reestructuración del transporte público de la ciudad. Se comentó que en base a el acuerdo presidencial del Diario Oficial del seis de mayo que declaró de utilidad pública la

⁴⁷ Poder Ejecutivo Federal. “Plan nacional de desarrollo 1989-1994”. Talleres Gráficos de la Nación. México, 1989. pp. 80 y 119.

⁴⁸ Proceso. 8 de mayo de 1989. num. 653. p. 15.

conservación y explotación del transporte de pasajeros en la capital se firmaron los siguientes puntos de acuerdo:

- a) 1900 vehículos del Ejército en forma gratuita, de permisionarios foráneos cobrando 100 pesos y suburbanos cobrando 400, cubrirían dentro del Programa Emergente 71 rutas.
- b) A partir del día siguiente Ruta-100 reiniciaría el servicio en forma paulatina.
- c) Se convocará a los trabajadores a laborar según las nuevas Condiciones Generales de Trabajo, ya revisadas que incluyen 14% de incremento salarial y 8% en prestaciones acordadas y dejarán de tener vigencia en los módulos que se conviertan en cooperativas y.
- d) Formación de cooperativas de participación estatal, 3 iniciarán en breve, otras 3 en 30 días y 9 en dos meses.

Se anunció que a partir de ese día los trabajadores que deseen ingresar a las cooperativas, deben solicitarlo por escrito y tendrán garantizadas las percepciones y beneficios equivalentes a los que se establecen en las nuevas Condiciones Generales de Trabajo, los que no deseen participar en las cooperativas tendrán derecho a solicitar su liquidación por retiro del Organismo. También se precisa que se pondrá de inmediato un nuevo esquema de trabajo en las 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, 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.

Ricardo Barco, Asesor Jurídico del SUTAU-100 aseveró, "...consideramos un logro el respeto al derecho de huelga, a los derechos de los trabajadores, estas conquistas son un objetivo fundamental, además de que sentamos las bases para que el transporte sea más eficiente, barato y seguro... fue un triunfo del Movimiento Proletario Independiente, del SUTAU-100 y otras organizaciones sociales el haber conseguido que a nadie se cesará o despidiera del empleo y que se les reconocieran sus derechos".⁴⁹

"Desde un principio el convenio firmado no fue respetado por las propias autoridades, ya que se indicaba la reanudación inmediata de las labores y estas fueron autorizadas hasta el 10 de mayo y sólo después de poner innecesariamente en funcionamiento el transporte de emergencia, a través del transporte privado y del Ejército, autorizados mediante decreto del 6 de mayo de 1989 que ordenaba la requisita disfrazada de "intervención y ocupación".

Fernando de Garay y Arenas, mientras permanecía cerrada la fuente de trabajo por parte de las autoridades y la lucha de los trabajadores por reabrirla, se apresuró a realizar inventarios y condicionaba a la

⁴⁹ La Jornada. 8 de mayo de 1989. pp. 1 y 36.

dirigencia sindical a sujetarse en forma inmediata a las nuevas formas de trabajo cooperativo.⁵⁰

José María Alverde Goya, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, se manifestó por la reprivatización de Ruta-100 o que se permita la participación de los trabajadores, como socios en la nueva empresa, además, opinó que el despido de los trabajadores se debió al proceso jurídico llevado con antelación por lo que eso no está a concertación y no afecta al Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico y no pone en peligro la paz social del país, pues los trabajadores serán indemnizados y podrán ser recontratados en la nueva empresa.

09-05-92

El SUTAU-100 publica el siguiente desplegado en los principales diarios de circulación nacional:

El D.D.F., anunció que a partir de este día, el organismo Ruta-100 iniciará la contratación individual y temporal de los trabajadores que acepten formar parte de las cooperativas de transporte de participación estatal, los que no lo deseen, serán liquidados. El servicio de Ruta-100 se reiniciará el 10 u 11 y lo que se hará primero es "acabar con los problemas que se causan al usuario, y posteriormente (SIC) ya en servicio, se procederá a poner en práctica el operativo de la conversión

⁵⁰ La ruta. Organó informativo del SUTAU-100. 12 de agosto de 1989. año VIII. 2a. época. num. 1.

a las cooperativas”,⁵¹ también se dijo que tres módulos no iniciarían sus labores hasta que estén constituidos en cooperativas y son los de reconstrucción de motores, reconstrucción de unidades y el número dos ubicado en Coyoacán.

Además, aclaro el D.D.F. que no se podía condicionar el inicio de labores hasta la constitución de todas las cooperativas porque sería un proceso largo, aunque lo van a hacer lo más rápido posible.

Por su parte el SUTAUR-100, aseveró que la gran mayoría de los trabajadores desean formar parte de las cooperativas y que quienes lo desearan podrían solicitar su liquidación.

Ricardo Barco comentó, “... que en el proyecto de la creación de las cooperativas de transporte no subsistirán todas las rutas que actualmente cubre ese organismo, habrá menos rutas, pero se buscará que sean trayectos más largos y un servicio más eficiente ...”.⁵²

El 8 de mayo autoridades del D.D.F. dirigentes del SUTAUR-100 y personal de la Contraloría solicitaron actuarios al Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, que dieran fe de la entrega de las unidades para reiniciar el servicio. Para 39 módulos el Tribunal proporcionó sólo 9 actuarios que resultaron insuficientes dada la emergencia para reiniciar el servicio de transporte en el D.D.F. ya que, Ruta-100 movía 7 millones de usuarios al día. Al respecto, el Programa Emergente de

⁵¹ La Jornada. 9 de mayo de 1989. p. 26.

⁵² Ibid. p. 7.

Transporte Urbano instrumentado por el Gobierno Capitalino seguía siendo un caos. Tanto los colectivos de ruta fija, los taxis como los camiones del Ejército fueron insuficientes para cubrir el servicio, los “famosos chimecos” (camiones suburbanos del Estado de México) recordaron todos los problemas del extinto “pulpo camionero”; inseguros, en mal estado, trato pésimo al usuario, jugando a las “carreras” y problemas extras como su carestía (1,400 pesos) y desconocimiento total de sus rutas. Por su cuenta, los automovilistas particulares autorizados para transportar a los habitantes, pretendieron o abusaron en el cobro (llegaron a pedir hasta 3,000 pesos por una “dejada”), algunos otros capitalinos dieron “aventón”, pero se puede resumir que el Programa fue totalmente insuficiente.

10-05-92

Con fecha 9 de mayo de 1989 el Poder Judicial Federal, a través de la Juez Tercero de Distrito, en materia de trabajo en el Distrito Federal, María Edith Cervantes Ortiz, concedió la suspensión provisional en el juicio de amparo INC. 139/89 promovido por el Sindicato Único de Trabajadores de Autobuses Urbanos Ruta-100 en contra del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje y otras. Esta suspensión provisional surte efecto para que no se den por terminadas las relaciones laborales de los trabajadores huelguistas y cita a audiencia incidental al Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje para el 12 de mayo. La Juez Cervantes Ortiz dijo; que esta suspensión provisional procedía en el caso: “porque los trabajadores no hayan regresado a sus labores, o por haber suspendido su trabajo posteriormente a la notificación que

realizó la empresa, y en consecuencia no se les obligue jurídicamente a reintegrarse a sus labores hasta en tanto no se resuelva sobre la suspensión definitiva”.⁵³ En el escrito también se precisa que Ruta-100 queda imposibilitada a contratar personal que sustituya definitivamente a los trabajadores que hayan suspendido sus labores en los términos mencionados. La medida surtirá efectos previa garantía que se otorgue en billete de depósito ante Nacional Financiera y presentarse en un máximo de cinco días, contados a partir de la publicación del acuerdo, el depósito deberá ser por la cantidad de 700 millones de pesos para cubrir los posibles daños y perjuicios que pudiera sufrir la tercera perjudicada (el Organismo Ruta-100) con la suspensión del acto reclamado.

El Director de Gobierno del D.D.F., Marcelo Ebrad, al respecto opinó “... no afectar en nada la situación actual entre SUTAU- y Ruta-100, porque hay un convenio firmado con posterioridad al estallamiento de la huelga y de declararse terminadas las relaciones laborales; por lo tanto, se impugnó un acto anterior, esto es, el cese de trabajadores, pero como hay un convenio de por medio no nos afectará esta resolución ...”.⁵⁴

Ricardo Barco, por su lado comentó, entre otras cosas, “la organización ha recurrido a los caminos legales en todo momento, se cumplieron las formas y los tiempos, se apegó al estado de derecho que nos rige... querían acabar con el MPI y con el SUTAU- por su

⁵³ Idem. 10 de mayo de 1989. p. 1.

⁵⁴ Loc. Cit.

combatividad... con el convenio entre SUTAUUR y el Gobierno Capitalino que se firmó, si hay voluntad de las partes y se respeta el acuerdo, éste está por encima del tribunal y las relaciones laborales continuarán (y) ... no se dará ni un paso si no es con el respeto al derecho de las conquistas pactadas... y hoy empezarán a permitir a los trabajadores la entrada a los “módulos”.⁵⁵

Para Agustín Legorreta y José María Alverde, dirigentes de empresarios y comerciantes, la decisión del Gobierno de romper relaciones laborales con los trabajadores de Ruta-100, fue acertada y para Francisco Hernández Juárez, Secretario General del Sindicato de los Telefonistas, cualquier situación similar que tenga que ver con trabajadores preocupa e inquieta aunque en este caso hubo una actitud incorrecta de parte de los dirigentes que llevaron a las bases a una situación obvia.

La decisión del juzgado tercero del Distrito en Materia Laboral, que aunque en suspensión provisional, se les hizo desistir de sus propósitos (de terminar las relaciones laborales), puso en evidencia los actos de autoridad.⁵⁶

Manuel Camacho Solís, reiteró: “que no se dará marcha atrás en el caso de Ruta-100 y que el amparo tampoco cambia las cosas. Seguiremos con el plan de reestructurar a fondo el transporte público en el D.F., y “se ha puesto un alto al proceso de deterioro del

⁵⁵ Ibid. p. 26.

⁵⁶ La ruta. Organó informativo del SUTAUUR-100. 12 de agosto de 1989. año VIII. 2a. época. num. 1.

transporte público de la Ciudad de México, que nos hubiera llevado a su total paralización hacia el mes de septiembre próximo, por falta de recursos financieros". Se pone fin también, a una situación de tensión constante, derivada de que sólo existía una (SIC, de golpe y plumazo se "desconoce a trolebuses, metro y colectivos privados de ruta fija "peseros"), alternativa para el transporte en una de las ciudades más grandes del mundo y una dinámica de relaciones laborales que sólo derivaban en confrontaciones y reiteradamente ponían en riesgo el funcionamiento normal (SIC) de la ciudad".⁵⁷

En un desplegado publicado en los principales diarios de circulación nacional, la Coordinadora Nacional de Sindicatos de la Educación Superior, apoyan a los compañeros del SUTAU-100 y demandan respeto a sus derechos.

11-05-89

Este día se difunde la noticia de que ayer el organismo Ruta-100, comenzó a operar parcialmente con 2,500 unidades y se preveía para hoy dar la totalidad del servicio, esto es de 3,500 a 3,900 unidades. Así pues, se inició el camino para regularizar el servicio de transporte público en la zona metropolitana como se encontraba hasta el 1o. de mayo.

⁵⁷ Proceso. 15 de mayo de 1989. num. 654, p. 30.

En este contexto, comparecieron en la Asamblea de Representantes el Coordinador General de Transporte, Enrique Jackson, y el Director de Ruta-100, Fernando de Garay:

El primero, sostuvo que el programa de transporte está casi concluido, sólo falta definir su financiamiento y anunció que no desaparecerá el subsidio para las cooperativas y serán los trabajadores quienes decidan el destino de su organización. De la auditoría que se practica a la empresa, explicó que se hace para tener mayor claridad de lo que se realice y en que estado. Posteriormente, en entrevista de prensa dijo que mientras persistan las tarifas de 100 pesos en el transporte (no aplicable al privado) continuará habiendo problemas de recursos y por lo tanto, de subsidios.

Por su parte de Garay, explicó que desde diciembre se estudiaba la formación de cooperativas y que ya se estaba muy adelantados los trabajos en el módulo 2, comentó que algunas de las cláusulas de las Condiciones Generales de Trabajo, en concreto la de incentivos, no se podían cumplir, porque eran inalcanzables por los trabajadores (SIC) y se resumió que la mejor fórmula para resolver los problemas es la reestructuración en cooperativas de participación estatal para garantizar los programas de transporte expuestos.

Los partidos políticos sostuvieron las siguientes posturas para con los informes de estos funcionarios:

El PRI no desea que desaparezca el subsidio y rechazó la reprivatización.

El PRD y el PPS culparon de la situación de Ruta-100 a las administraciones anteriores, que le disminuyeron sus ingresos reales. El Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional (PFCRN), demandó que las cooperativas por implementarse sean en realidad entregadas a los trabajadores y criticó las medidas en contra del SUTAUR.

El PAN denunció que aún no existe el programa de transporte prometido a la Asamblea para el 15 de abril.

Y en conferencia de prensa los partidos de la oposición (PAN, PRD, PPS, PFCRN) señalaron que los funcionarios "no fueron lo suficientemente claros en sus argumentos y no respondieron a algunas preguntas",⁵⁸ además indicaron la posibilidad de pedir una auditoría vigilada por asambleístas. Coincidieron en que fue una decisión política acabar con el SUTAUR, porque tenía muy buenas conquistas sindicales, pero que sus dirigentes no son democráticos.

Por otro lado, el Jefe del D.D.F. Manuel Camacho Solís, opinó sobre la citada suspensión provisional "tenemos dos posibilidades; que el sindicato desista o que el Departamento del Distrito Federal promueva el sobreseimiento del amparo... en ambos casos se está en la posibilidad de continuar con el programa convenido... no afecta para

⁵⁸ La Jornada. 11 de mayo de 1989. p. 40 y 6.

nada las decisiones del Gobierno ni los acuerdos políticos a que habíamos llegado... ya están circulando la mayor parte de los autobuses de Ruta-100, y esa es la mejor prueba de que las cosas salieron bien, que se han hecho con cuidado... es un problema delicado que ya está resuelto"⁵⁹ y agregó, que a partir de ayer con la reanudación del servicio de Ruta-100, los camiones del Ejército, los del Estado de México y foráneos, dejaron de trabajar en la ciudad.

Ricardo Barco, anunció que se agotarán todas las instancias legales para obtener la suspensión definitiva de la cancelación de relaciones laborales con el organismo y explicó que los trabajadores han manifestado su voluntad para continuar prestando el servicio, pero están inconformes por el manejo que las autoridades le han dado al conflicto y puso como ejemplo el convenio firmado el domingo donde las partes se comprometían a reanudar el servicio de inmediato, pero el D.D.F. lo hizo hasta ayer.

Por su lado la CTM pedirá al gobierno capitalino la haga participe en la conformación de las cooperativas que sustituirán a Ruta-100, anunció Jorge Leypen Garay, Director del Grupo Industrial CTM.

12-05-89

El servicio de transporte público en general tendía ya a tomar sus causas regulares y al mediodía del día 12 se llevará a cabo la primera

⁵⁹ Loc. Cit.

audiencia en torno al amparo que solicitó el SUTAU-100 al Juzgado Tercero de Distrito en Materia de Trabajo.

La CTM prosiguió en su intento de involucrarse en la creación de cooperativas en Ruta-100 y a través de Porfirio Camarena Castro, Director de la Asociación Nacional de Empresas Sindicales, ofreció a los choferes de Ruta-100 su gran experiencia en la administración de organismos del sector social (SIC, entre 1991 y 1992 la CTM desmanteló sus empresas por incosteabilidad) y que sean los trabajadores los que decidan la forma en que se organizaría.

En respuesta el Asesor Jurídico del SUTAU-100 aclaró que, en forma alguna no están dispuestos a permitir la intervención en sus cooperativas de la Iniciativa Privada ni de ningún otro extraño.

La Coordinadora Nacional de Movimiento Urbano Popular -Valle de México- demandó al D.D.F. la continuación del subsidio al transporte colectivo, la participación de las organizaciones sociales en la planificación y vigilancia del transporte y su rechazo al apartado "B" del 123 Constitucional.

13-05-89

"No tengo temor alguno, la resolución en torno a Ruta-100 al conceder la suspensión provisional del amparo, la di apegada por completo a la Ley".⁶⁰ Palabras a la prensa de María Edith Cervantes Ortiz, Juez

⁶⁰ La Jornada. 13 de mayo de 1989. p. 16.

Tercero de Distrito en Materia de Trabajo, al anunciar que en un lapso de 72 horas dará a conocer el final del caso de Ruta-100 y aclaró que en su lugar de Juez al frente del Tercer Juzgado por dos años y medio, amparó entre otros movimientos a los músicos disidentes y a los trabajadores de Nissan, luego que les declararon inexistente su huelga. Ricardo Barco aseveró: “en tiempos como los actuales, en que todo es contra los trabajadores, reconforta una acción de ese tipo (la suspensión provisional)... (y aseguró) nadie ha solicitado y menos recibido la famosa liquidación, porque todos van a participar en las cooperativas”.⁶¹

Enrique Jackson Ramírez, anunció que se convocará a los particulares para cubrir algunas rutas de transporte urbano en el D.F. ya que, el servicio es insuficiente.

Es importante resaltar que el gobierno del D.F. posiblemente ya tenía preparados “esquirols”, esto se desprende debido a que frente al edificio del D.D.F. un grupo de más de dos mil desempleados, entre choferes y mecánicos antiguos trabajadores de permisionarios del Estado de México y de los concesionarios del D.F. esperaban a una comisión que platicaba con el Secretario de Gobierno, Manuel Aguilera Gómez, sobre su posible incorporación a Ruta-100 y aunque no han logrado nada, la expectativa se les había generado.

⁶¹ Loc. Cit.

17-05-89

En conferencia de prensa ante corresponsales extranjeros Manuel Camacho Solís, Regente Capitalino, indicó que en ese momento no iban a subir la tarifa de transporte para no romper el pacto (PECE) y que se logró una reestructuración radical (SIC) del servicio de transporte en la ciudad sin un conflicto social mayor, tal y como se lo propuso en enero, resultó casi al pie de la letra.

18-05-89

La Juez Tercera de Distrito en Materia Laboral en el Distrito Federal, María Edith Cervantes Ortiz, concedió al SUTAU-100 la suspensión definitiva que solicitó para el efecto de que no se den por terminadas las relaciones laborales con los trabajadores miembros del SUTAU-100 que hayan suspendido sus labores hasta en tanto, no se resuelva en definitiva el juicio principal relacionado con este incidente.

Pero se niega al SUTAU-100 la suspensión definitiva por lo que, hace a la interlocutoria del 26 de abril pasado, en si mismo por constituir un acto de carácter consumado.

La medida suspensiva decretada surtirá sus efectos, pero dejará de producirlos si el sindicato quejoso no exhibe ante el Juzgado de Distrito la notificación de la interlocutoria de garantía.

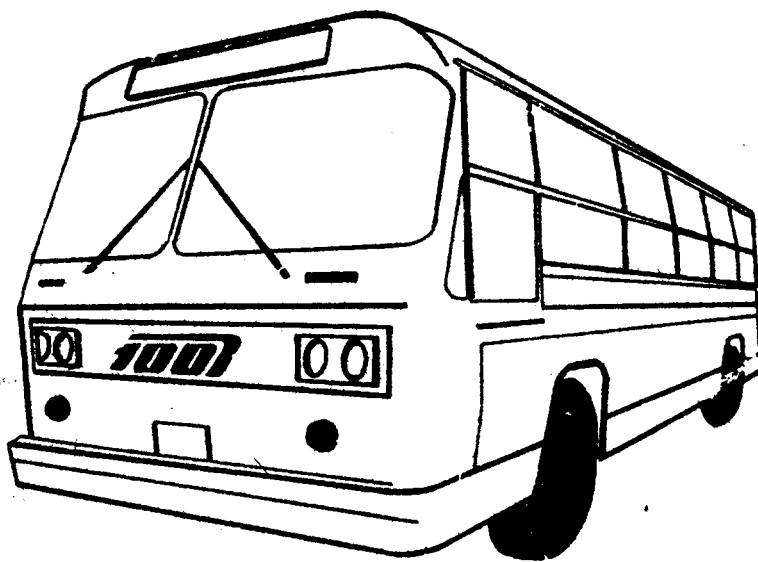
El SUTAUR-100 indicó, a su vez, que el pasado lunes depositaron en Nacional Financiera la fianza de 700 millones para que la suspensión surtiera efectos y ayer se depositó en el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje el documento sobre las Condiciones Generales de Trabajo que incluyen el 14% de incremento salarial y las prestaciones.

Por su lado, el vocero del D.D.F. Leonardo Femat, dijo que se estudia la resolución para emitir una respuesta en un plazo de 72 horas. Afirmó que tienen posibilidades jurídicas, aunque ya no con la Juez, pero si ante el Tribunal Superior de Circuito o ante la Suprema Corte de Justicia.

El D.D.F. no recurrió a esas posibilidades jurídicas, el Organismo Ruta-100 prosiguió funcionando de manera similar ha como lo venía realizando antes de los hechos descritos. Posteriormente, Ruta-100 vivió un proceso de reestructuración, mejorando notablemente, no así el sistema de transporte público, que continuó operando en la anarquía. Los trabajadores lograron mejorar económicamente como veremos en el siguiente capítulo y conservaron su fuente de trabajo. Es fundamental observar la trampa ideológica en las penosas declaraciones de los líderes sindicales corporativos que en lugar de solidarizarse con el SUTAUR-100, argüían que estaban con los trabajadores, pero que la dirigencia los había orillado a perder su fuente de empleo. En este sentido, el capital, si presentó un frente unido.

Las autoridades gubernamentales demostraron una vez más, que rompen con la legalidad, evocada por ellos a cada instante, cuando de imponer sus intereses se trata, por lo que no dejan otra alternativa a las organizaciones sociales o gremiales, que los actos de violencia o resistencia para defenderse.

CIUDAD DE MEXICO
RUTA 100 **DDF**



**CONDICIONES GENERALES
DE TRABAJO**

MAYO 3 DE 1989 A MAYO 1990

CAPITULO IV

CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO

El movimiento del SUTAU-100, pese a la agresividad de las autoridades del D.D.F. logró como hemos visto mantener las relaciones laborales e impidió la desaparición del SUTAU-100 y el debilitamiento del M.P.I. entre otras cuestiones.

La relación laboral entre los trabajadores y el organismo Ruta-100 se regulan por el apartado "B" del artículo 123 Constitucional, y por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, reglamentaria de la anterior. De acuerdo a esta Ley el titular de cada dependencia debe fijar las Condiciones Generales de Trabajo (CGT), tomando en cuenta la opinión del sindicato correspondiente y a solicitud de éste se revisarán cada tres años. En este asunto tenemos la primera ventaja obtenida por el SUTAU-100, ya que el titular se obliga a revisar las Condiciones Generales de Trabajo cada año, (artículo 21 transitorio de las CGT, 1988-1989 y artículo 27 transitorio de las CGT 1989-1990).

Creo que es importante resaltar que con la introducción de la política económica de reconversión industrial y sus secuelas para los trabajadores, como se vio en el capítulo I, es una lección que el SUTAU-100 obtuviera Condiciones Generales de Trabajo, con ventaja en tabuladores salariales y prestaciones económicas, con respecto al resto de los sindicatos bajo observancia del apartado "B",

pese a los problemas descritos arriba, es más, protagonizó el primer movimiento de huelga dentro del apartado "B". Comparando existe un mejoramiento constante entre las Condiciones Generales de Trabajo del organismo Ruta-100 del periodo que abarca entre 1988 (1), 1989 (2) y 1990.

Concluiremos que en sus artículos regulares las prestaciones y salarios se lograron mantener y muchos mejoraron no sucediendo la mutilación paulatina de la gran mayoría de los contratos colectivos.

De 144 artículos de (1) se pasó a 143 en (2), lo que no representa ninguna importancia, ya que el artículo 21 de (1) pasó a formar parte sin ningún cambio del artículo 14 de (2).

Referente a los capítulos I al VI de generalidades de la clasificación de los trabajadores, de requisitos de ingreso, de la suspensión de los efectos del nombramiento o de la terminación de los efectos del nombramiento y de las jornadas de trabajo; no existe nada importante para el comentario, sólo mencionaré que a diferencia del resto de las dependencias que se rigen por el apartado "B", en el artículo 18 de las Condiciones Generales de Trabajo la relación jurídica de trabajo entre el titular y los trabajadores se amplía al sindicato.

Aunque no es el objeto de estudio haré algunos comentarios extras sobre estas peculiares, (porque son inusitados dentro del apartado "B"), de las Condiciones Generales de Trabajo.

La importancia y repercusión de ese artículo 18 se palpa sobre todo, en la formación de comisiones mixtas para un número considerable de actividades (por lo general las dependencias e instituciones sólo tienen la de escalafón, higiene y seguridad y la de capacitación), como sería sobre accidentes, para reglamentar normas complementarias a las condiciones, para determinar calidad y características de materiales otorgados a los trabajadores: como uniformes, de tráfico y vialidad, etc., contemplando sanciones a la parte que no asista a las sesiones.

En el mismo orden de ideas; el organismo atenderá denuncias del sindicato contra trabajadores de confianza (artículo 107), el sindicato está obligado a que sus representantes presten sus servicios al organismo (artículo 87) y puede apremiar y aplicar sanciones que considere necesarias notificando al organismo, quien las hará efectivas (artículo 88). Independientemente de la aplicación de estos dos artículos, los considero negativos puesto que le dan al sindicato atribuciones de policía y la posibilidad de eliminar a miembros disidentes y provocar autoritarismo en su directiva.

También se establece que podrá usar espacios en los autobuses y los boletos para dar orientación a los usuarios (artículos 94 y 95). El sindicato se deslinda de intervención en caso de irresponsabilidad manifiesta de sus agremiados, como uso de drogas, etc., se estipula como pagar las horas extras (artículo 66), se dan 3 días hábiles para que el organismo pague ciertos conceptos (préstamos, accidentes y sanciones sindicales) por descuento a los trabajadores y se entreguen al sindicato (artículo 67) asimismo, las cuotas sindicales (artículo 92),

pago de horas extras a directivos sindicales (artículo 111), el organismo contratará especialidades médicas cuando el ISSSTE no proporcionase el servicio (artículo 91), el organismo y el sindicato hacen los exámenes de preselección de personal en conjunto (artículo 12), se prohíbe a los trabajadores sindicalizados ocupar puestos de confianza y al revés, se dará de baja al que viole este artículo (creo se le cierran opciones al trabajador y contradice la Ley Federal que si contempla esta expectativa (artículo 11), cuentan con un tabulador especial, diferente y más alto en ingresos que el resto de los trabajadores al servicio del estado, el cual varía cada vez que se revisan las condiciones generales y además se integra a estas mismas (artículo 64), por lo que es el único sindicato del apartado "B" que hace cumplir el artículo 20 de la Ley Federal que indica se establezcan catálogos de puestos en los regímenes internos, en su elaboración participarán conjuntamente los titulares y los sindicatos, paga de un día de salario extra cuando coincida un día de descanso del trabajador con un día de descanso obligatorio (artículo 45), en el pago de prima de vacaciones y aguinaldo, no sólo se paga en día de salario, sino es un día promedio pues se agregan otros ingresos al total (artículo 41) resalta el logro de estipular plazos fijos máximos para el pago de prestaciones y de que en los casos de retiro voluntario, pensión o jubilación, el trabajador seguirá laborando con goce de salario íntegro hasta en tanto le cubran económicamente lo que le corresponde, o se llega al extremo de indicar los servicios con que debe de contar un sanitario de trabajadores, o de acuerdo al (artículo 67) cuando por omisiones imputables al organismo, no se realicen descuentos por préstamos adquiridos por el trabajador generando intereses

moratorios, serán cubiertos por aquél, siempre y cuando éste avise por escrito.

Lo descrito no es el universo de prestaciones a que tienen derecho los miembros del SUTAU-100, pero vayan de valiosos ejemplos y notemos que sientan un precedente negativo desde el punto de vista del proyecto neoliberal puesto en marcha a partir de 1982 por la administración de Miguel de la Madrid Hurtado.

Pasemos -basándonos en el método comparativo- a analizar las principales diferencias entre las condiciones generales de trabajo de 1988-1989 y las que se expidieron a partir de mayo de 1989.

CONCEPTO	1988 - 1989	1989 - 1990
Prima de vacaciones	32%	55%
Días de aguinaldo	43	45
Pago mensual por cada 5 años de trabajo	\$2,000.00	Más 50%
En caso de servicios especiales cuando el operador no tiene la culpa de un accidente el pago	Inexistente	El organismo paga el total
Examen médico obligatorio	Uno por año	Dos por año
Deportes	Hacerlo en días de descanso	Fuera del horario de labores

Uniformes

Dos veces por año

Una vez al año, pero aumentan cantidades

Otras prestaciones económicas como estímulo, premios, etc.

**Todas incrementan cantidades en distintos porcentajes y no se pierde ninguna
ninguna
14%**

Incremento salarial

Concesiones al sindicato en especie

La mayoría se repiten por lo que se puede deducir que el organismo no las cumplió en tiempo y forma; pero se insiste y no se pierden

Inspección

Supervisores operativos

Se agregan a técnicos de ruta y al sindicato, con el fin de evitar abusos de los supervisores

Seguridad e Higiene

Inexistente

Si no cumple el organismo ciertos acuerdos, deberá pagar en efectivo para que se realicen

Hubo situaciones desfavorables, algunas de ellas son:

CONCEPTO	1988 - 1989	1989 - 1990
Licencias sin goce de sueldo	Hasta 180 días	Hasta 30 días (contradice la Ley Federal que indica hasta 180)
Operadores de nuevo ingreso	\$200,000 de fianza con facilidades del 20% de pago inicial y el resto en 20 pagarés	\$500,000 de fianza con facilidades del 40% de pago inicial y el resto en 15 pagarés
Investigación por asaltos reiterados a un operador	Inexistente	Lo harán el organismo y el sindicato
Pagos por daños en accidentes arriba de:	60,000 Operador 5% Sindicato 5% Organismo 90%	500,000 Operador 7% Sindicato 3% Organismo 90%

REQUISITOS DE EDAD PARA INGRESAR:

- Operadores	22 a 44 años	22 a 40 años
- Mantenimiento	18 años	18 a 40 años
- Administrativos	18 años	18 a 40 años

Aunque este último punto no es en realidad una desventaja, lo menciono porque se incluye en este artículo 13 a comparación del anterior, que para los requisitos de ingreso a operadores y de mantenimiento si demuestran los conocimientos prácticos para integrarse al trabajo, pero no cuentan con la escolaridad requerida se les contratará en el entendido de que ajustaran obligatoriamente su escolaridad mediante el sistema abierto.

Con este rápido y selectivo análisis comparativo de las dos Condiciones Generales de Trabajo y de éstas con algunas generalidades de otras condiciones de dependencias y entidades regidas por el apartado "B" y el de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, podemos reafirmar que el balance es positivo para los trabajadores; sin perder de vista que 11 artículos transitorios (plazos fijos para cumplir determinados artículos) se repiten en relación a 1988 - 1989 y 1 parcialmente, 1 de 27 en las condiciones 1989 - 1990 (si descontamos 6 artículos de "rigor" tenemos que se dejaron de aplicar el 57% de los transitorios, lo que sin lugar a dudas tomó en cuenta el sindicato para emplazar a huelga al organismo, pues se debe

considerar una “violación general y sistemática de los derechos que consagra el apartado “B” del artículo 123 Constitucional”.⁶²

Entonces reproducimos el siguiente comentario, que se explica por si solo y permite valorar las condiciones de lucha del sindicato:

“En el derecho laboral burocrático el objeto de huelga no se basa en el desequilibrio económico, celebración, revisión o cumplimiento de contrato colectivo de trabajo o contrato Ley, huelga por solidaridad y respeto a las normas de participación de utilidades, sino la violación “general” y “sistemática” de los derechos sociales consagrados en la Constitución; lo cual hace nugatorio el derecho de huelga por la obscuridad y ambigüedad de los requisitos de procedencia.

Entendemos por general, como la violación en grado superior o el incumplimiento de todos los preceptos y a todos los trabajadores; por sistemático una reiteración constante y permanente de un conjunto de principios en contrario *sensu* la huelga es improcedentes si tales derechos no son violados de manera “general” y “sistemática”.

⁶² Italo Morales, Hugo y Rafael Tena Suck. “Legislación Federal del Trabajo Burocrático. Comentarios, jurisprudencias y disposiciones complementarias”. Pac. 2a. reimpresión, México, 1990. pp. 112-113.

De lo anterior, se infiere que el Estado viola el derecho universal de huelga obstaculizando su procedencia o ejercicio al establecer hipótesis normativas de difícil aplicación, permitiendo que se pase por alto las normas fundamentales cuando no sean en grado superior o permanente, lo cual es antijurídico y un evidente abuso de autoridad”.⁶³

Se hace entendible la extrema parcialidad del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje; así, en este contexto las decisiones por lo general no son jurídicas sino políticas y si agregamos que el artículo 78 de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, estipula que la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado, es la única central burocrática reconocida por el Estado, se deduce que sindicato no afiliado está aislado y en desventaja (la FSTSE es el único organismo gremial que cuenta con un magistrado representante de los trabajadores en cada sala), se viola el precepto Constitucional de libre asociación y reunión, dando mayor control estatal que deriva en desprotección y arbitrariedad para los no “alineados”.⁶⁴

⁶³ Ibid. pp. 112-113.

⁶⁴ Se consultó en este capítulo Condiciones Generales de Trabajo de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. Organismo público descentralizado, a) mayo 3 de 1988 a mayo 2 de 1989, b) mayo 3 de 1989 a mayo de 1990. Condiciones Generales de Trabajo de: a) Secretaría de Hacienda y Crédito Público, b) Secretaría de Turismo. Y la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado.

CAPITULO V

LA PRENSA ESCRITA

En este capítulo, concentro y sintetizo editoriales, columnas, artículos y reportajes que se escribieron en el momento durante el cual acontecieron los hechos descritos en el capítulo IV.

En toda esta gama de análisis, opiniones, investigaciones y juicios, se podrá percibir la tendencia general de descalificar la huelga y movimiento en Ruta-100, atacando a la organización sindical y lamentando el despido de los trabajadores. En este contexto habremos de encontrar escasas críticas a las poderosas centrales obreras afiliadas al Congreso del Trabajo por su nulo apoyo al SUTAU-100. Se encontrará que se afirma que el pueblo apoyaba las medidas gubernamentales sin sustentar con una investigación lo dicho.

Para el aspecto legal es notorio en la mayoría de los casos, el desconocimiento del curso jurídico del proceso, dando por hecho la terminación de las relaciones laborales, cuando estaba en proceso de dictamen la solicitud de amparo por la organización sindical. Salvo raras excepciones hicieron falta análisis acerca del apartado "B" del artículo 123 Constitucional y de su Ley Reglamentaria conocida por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, que de hecho niega el derecho universal de huelga (ver capítulo IV).

Reiteradamente se insiste en la urgencia de una reestructuración del transporte público de la Ciudad de México y zonas conurbanas, lo que a la fecha de terminación de esta tesina (1997) no ha ocurrido.

No faltan los escritos que aprovecharon el movimiento para externar ataques a algún funcionario público y se carece de una profunda discusión sobre lo acertado o no de la desincorporación de las empresas públicas o de la política económica, en las cuales estaba inmerso el movimiento de los trabajadores de Ruta-100 en 1989.

Es claro que toda publicación, como las mostradas en este capítulo, corresponden a determinados intereses y tendencias políticas generales, aunque hay que reconocer, que a diferencia de décadas pasadas, los periódicos y revistas en México, sin abandonar su línea política, cuando menos en sus páginas editoriales dan cabida a una relativa pluralidad. Por ello encontraremos que el editorial de un periódico se permite afirmar el sofisma de que cuando el servicio era propiedad de los permisionarios resultaba de mejor calidad que el de Ruta-100 (ver capítulo II); encontrando que algunos de sus articulistas cuestiona las medidas tomadas por el D.D.F.

Me parece necesario remarcar la diferencia que editoriales de "Excélsior", "El Sol de México", el "Heraldo de México", el "Novedades" y el "Unomasuno" "satanizan" el movimiento de huelga a diferencia de razonamiento equilibrado que pretenden presentar "La Jornada" y el "Universal", independientemente de que se coincida en sus posturas.

El material seleccionado se presenta cronológicamente intentando respetar la diversidad de posturas ideológicas, con el fin de que el lector amplíe su visión de los hechos y saque sus propias conclusiones.

“No se trata, desde luego, de responsabilizar de lo acontecido al movimiento de los conductores (SIC) en realidad, la situación era insostenible. Aunque duela, debe reconocerse que la municipalización (SIC) del transporte público no dio los resultados que la sociedad esperaba ahora lo importante es buscar nuevas modalidades, para proporcionar un servicio eficiente y proteger los derechos de los extrabajadores* hoy sin empleo, se trata de que la comunidad pueda resolver sus problemas sin que nadie resulte perjudicado.

Los trabajadores deben comprender la inviabilidad de su movimiento, más atribuible a lo inoperante del sistema municipalizado de transporte que a una mala evaluación de sus posibilidades de conseguir el aumento salarial pedido. Lo aconsejable ahora es ponderar las alternativas que ofrece el D.D.F. y sumar su concurso si creen que ello les beneficia. En caso contrario, están obligados a acatar la Ley y procurar dar destino productivo a los recursos obtenidos por su liquidación (...) los líderes sindicales tienen la responsabilidad de no afectar al PECE y conceder un tiempo pertinente mientras se realiza la negociación con la banca internacional, pero el Gobierno debe encontrar soluciones equilibradas”.⁶⁵

* Subrayado mío.

⁶⁵ Excélsior. Editorial. Página editorial. jueves 4 de mayo de 1989.

“Los trabajadores de Ruta-100 como se ve, desoyeron la resolución del juzgado autorizada y competente (...) las finanzas del D.D.F. no se verían afectadas por la medida del cese, sino al contrario podrían verse aliviadas aún cuando no se sabe hasta que grado sería esto.

Ahora bien, al margen de la disposición del Gobierno Capitalino, que a no pocos les pareció excesiva en cuanto a que determina que un número de miles de trabajadores quede sin empleo en un país en el cual la desocupación avanza, es del todo conveniente resaltar las fallas previsibles del programa de contingencia que se pondrá en marcha”.⁶⁶

“La puja salarial es en este momento una notable forma de manifestación del rumbo que va tomando la economía, el sacrificio prolongado recae, principalmente, sobre los asalariados, que buscan afanosamente la forma de compensar, al menos parcialmente, los apremios materiales. Este sentido elemental y espontáneo de reivindicación alentaba el esfuerzo de los trabajadores del autotransporte de la capital.

A nadie le es ajena, por otra parte, la idea de que el servicio de Ruta-100 dejaba mucho que desear (...) la desembocadura se produjo con un saldo social indeseable. El despido masivo de trabajadores y la virtual desaparición de su sindicato, impedido en la práctica de ejercer su principal atributo, el de la contratación colectiva, supone de inmediato una consecuencia que cala hondo en los directamente

⁶⁶ El Sol de México. Editorial. Sección editorial, jueves 4 de mayo de 1989. p. 4.

afectados, pero que resulta igualmente agravante para el resto de los asalariados y para una sociedad que ha dado muestras elocuentes de sus intereses por ejercer mayores y mejores protagonismos (...) importaría eliminar, en lo inmediato, los rasgos más afilados del conflicto".⁶⁷

"El conflicto laboral en Ruta-100 trae al centro de la discusión el tema de las empresas públicas, incluyendo el hecho de que dentro del Gobierno hay una fuerte corriente que sostiene la necesidad de continuar el proceso de desincorporación de empresas paraestatales y de acabar de una vez con los subsidios (...) y el Gobierno se evite el doble riesgo político que implica, por un lado el aumento de tarifas y por el otro las críticas por las deficiencias en el servicio, cuando no se logra la autosuficiencia. Como elemento adicional se apuntan los resultados de encuestas en que la mayor parte de los usuarios han dicho que están dispuestos a pagar más si reciben un mejor servicio".

⁶⁸

"La solución al transporte urbano pudiera ser el concesionar a particulares ciertas rutas, las que pudieran ser autosuficientes en su operación pues, debemos recordar que antes de la absurda estatización del transporte urbano en el Distrito Federal, los permisionarios rendían un servicio sin las deficiencias que tiene el actual, no le costaba al erario y, en consecuencia, tampoco a los contribuyentes, y además pagaban impuestos, o sea una situación

⁶⁷ La Jornada. Editorial. jueves 4 de mayo de 1989. p. 2.

⁶⁸ Rivera, Miguel Angel. "Clase política". La Jornada. jueves 4 de mayo de 1989. p. 4.

enteramente distinta a la actual. El Gobierno tiene la palabra y la oportunidad de remediar errores pasados”.⁶⁹

“Ahora si está muy claro que cacicazgos y radicalismos sindicales son los filos de la navaja que cortan el avance de los trabajadores en esta difícil etapa de transición económica y democrática en el país (...) ¿Qué le pasó a la dirigencia sindical? no hay respuesta, del lado que se le vea, que la cerrazón le hizo perder la brújula, ¿Acaso pensaron que la experiencia magisterial sería repetible en su caso?⁷⁰ casi lo lograron, y lo arrojaron todo al cesto de la basura (...) ¿Acaso es tan difícil asumir la concertación?”.⁷¹

“La huelga de Ruta-100 podría ser un ejemplo del sindicalismo de confrontación a ultranza que ciertos sectores persisten llevar a la práctica (...) los huelguistas han brindado al Gobierno la oportunidad de avanzar en la puesta en práctica de tesis - como por ejemplo, la privatización de sectores deficitarios de la actividad pública - que son contrarias a las sostenidas por la oposición de izquierda, y que se llevarán adelante con el apoyo de una mayoría suficiente de la Sociedad Mexicana, con ello, se puede decir que los estrategas de cierta pretendida izquierda se han hecho a si mismos un flaco favor”.⁷²

“(...) Aeroméxico se declaró en quiebra y pasó a manos de particulares:

⁶⁹ El Heraldó. Editorial. Sección editorial. jueves 4 de mayo de 1989. p. 6-A.

⁷⁰ 25% había obtenido el magisterio días antes y según el autor a Ruta-100 le habían ofrecido 14% más 8% en prestaciones, o sea, 22% de aumento.

⁷¹ Magaña, Juan Manuel. “Política”. Novedades. 4 de mayo de 1989. pp. 1 y 11.

⁷² Unomasuno. Editorial. jueves 4 de mayo de 1989. p. 11.

ahora el organismo público descentralizado del D.D.F. autotransportes urbanos de pasajeros, que fue creado para suplir al monopolio que entre otros controlaba Rúben Figueroa e Isidro Rodríguez, tendrá también otra conformación en su capital y accionistas (...) conceder un porcentaje mayor al 15 por ciento que ofrecían las autoridades del D.D.F., hubiera significado cancelar programas para mejorar la prestación del servicio público de transporte (...) y repercutiría directamente en los impuestos que pagan los habitantes de la capital de la República por un servicio que deja mucho que desear (...) es significativo que en México el transporte público siempre haya sido subsidiado cuando en la mayoría de otros países es un negocio redondo”.⁷³

“(…) No se trata tampoco de una mera cuestión de cambio de propiedad, como superficialmente pudiera pensarse, por lo que una posible reprivatización no será la solución que se requiere (...) es urgente avanzar hacia soluciones de fondo, sin hacer a un lado a ninguna de las partes involucradas. El Secretario General de Gobierno, Manuel Aguilera Gómez, apuntó que Ruta-100 ya no será reestructurada en copropiedad con los trabajadores, pero que tampoco pasará al sector privado. Es oportuno definir una reestructuración que favorezca un transporte público eficiente y que se desenvuelva al ritmo de crecimiento de la capital” .⁷⁴

⁷³ Berdejo Arvizu, Aurora. “Frentes políticos”. Excélsior. 4 de mayo de 1989. pp. 1-A y 30-A.

⁷⁴ El Universal. Editorial. jueves 4 de mayo de 1989. p. 6.

“Atrevida, controvertida y sorpresiva la decisión del Gobierno del Presidente Carlos Salinas de Gortari, para que el Gobierno del Distrito Federal diera por terminadas sus relaciones laborales con el servicio de autotransportes urbanos de pasajeros Ruta-100 en lo que significó el cese fulminante de 23,000 trabajadores y los consecuentes trastornos en la movilización diaria de millones de capitalinos, que comenzaron al amanecer del miércoles por la huelga que aquellos iniciaron y que de inmediato fue declarada ilegal, aviva uno de los más grandes problemas que afronta la Ciudad de México, de siempre, el transporte urbano en la capital ha sido ineficiente (...) con la hoy desaparecida Ruta-100, desde septiembre de 1981 a la medianoche del martes y, antes, con el “pulpo” camionero (...) seis millones de usuarios que a diario y por años, han padecido un pésimo, ineficiente, ruidoso y contaminante servicio que tendrá que ser reestructurado a la mayor brevedad”.⁷⁵

“¿Son 854 mil 160 pesos mensuales un salario altísimo para un trabajador que labora en promedio 10 horas diarias, expuesto al ruido intermitente que llega hasta 90 decibeles a la contaminación y a la violencia citadina, ya que cada día una unidad es asaltada? Es un sector con una incidencia de padecimientos nerviosos y psiquiátricos de 45.6 por ciento, mientras que la medida en otros países es del 13 por ciento.

⁷⁵ Cárdenas Cruz, Francisco. “Pulso político”. El Universal. 5 de mayo de 1989. pp. 1 y 8.

¿Se puede, aún así, considerar obreros privilegiados a los 23 mil trabajadores de Ruta-100, como argumentan las autoridades del Departamento del Distrito Federal?”.

Los cuestionamientos los formulan y contestan también los investigadores Horacio Tovalín y Federico Lazcano, especialistas en medicina del trabajo, con base en un estudio que realizan desde hace dos años sobre las condiciones laborales en la empresa Ruta-100, concluyen, “con la reprivatización de Ruta-100 porque el proyecto del Departamento de Distrito Federal se encamina precisamente a ello, no se mejorará el servicio de transporte en la capital y en cambio se acabará con la infraestructura creada luego de la municipalización y coinciden con Ortega Arenas “en que fue poco clara la forma en que se manejó el emplazamiento de huelga”⁷⁶.

“(...) Se acepta que los maestros deban recibir 25 por ciento de aumento salarial, pero se golpea a los de Ruta-100 y se declara que para nadie más del sector público habrá aumentos... en una palabra, un Gobierno que se inicia bajo serios cuestionamientos de una parte considerable de la población vuelve la espalda al estilo del Gobierno del anterior sexenio y retorna a un estilo más cercano al tradicional de la política oficial mexicana”.⁷⁷

“El Gobierno capitalino despide a 20,000 trabajadores sindicalizados de Ruta-100 (...) esta medida (...) ha sido recibida con el beneplácito

⁷⁶ Becerril, Andrea. “Estudio de expertos en medicina del trabajo”. *La Jornada*. 6 de mayo de 1989. p. 22 y 7 de mayo de 1989. p. 7.

⁷⁷ Gershenson, Antonio. “Nueva o antigua forma de hacer política”. *La Jornada*. 7 de mayo de 1989. p. 5.

del pueblo en general, ya que ningún sindicato o asociación puede estar por encima de la Ley y de las resoluciones de nuestros tribunales (...) afortunadamente está (la autoridad) no cedió al chantaje y otro con la Ley en la mano y con gran decisión y espontaneidad”.⁷⁸

“(…) Camacho Solís dijo a los Dirigentes del PPS que de reestructurarse el transporte y crearse el Instituto Metropolitano del Transporte, éste buscará resolver el problema en la Zona Metropolitana conjuntamente con las autoridades del Estado de México y para el Distrito Federal, sólo se concesionarían tres rutas para servicio de lujo (...). El objetivo del sindicato de Ruta-100 era paralizar la ciudad: buscaba presionar también a los sindicatos del metro y de transporte eléctrico para desquiciar el transporte urbano. Sin embargo, ahora se tiene la oportunidad única de impulsar un auténtico plan rector de transporte urbano”.⁷⁹

“(…) ¿Están los trabajadores en contra de los demás miembros de su clase? apenas puede creerse, porque éstos son quienes más necesitan de los servicios de transporte público y sin embargo, los conductores de camiones y de los taxis exigen pagos arbitrarios, para provecho personal. Tales choferes abusivos además de perjudicar a los usuarios provocan descontrol en las tarifas”.⁸⁰

“Con la Ruta-100 vivimos la larga crónica de un error denunciado a tiempo y de un fracaso de destiempo corregido (...) y la vida sindical

⁷⁸ El Heraldó de México, Sección editorial. 5 de mayo de 1989. p. 6-A.

⁷⁹ Berdejo Arvizu, Aurora. “Frentes políticos”. *Excélsior*. 5 de mayo de 1989. pp. 1-A y 30-A.

⁸⁰ *Excélsior*. Editorial. Página editorial. 5 de mayo de 1989. p. 4.

enfrentando entre algunos de sus componentes a la autoridad gubernamental en el nivel inferior, y al interés general de la nación en el escalón superior. (...) estamos frente a otra muestra de valor de valentía política. La ciudadanía determinará si este debe ser el camino para un México mejor, o si el Presidente regresa (...).⁸¹

“El fundamento formal de la medida es discutible (el despido de trabajadores de Ruta-100), pero más es la pertinencia política de la huelga por parte de los trabajadores y la decisión de echarlos, por parte de las autoridades. Unas y otras, en suma olvidaron a los usuarios (...) el Presidente del Tribunal de Conciliación y Arbitraje, Andrés Melo, resulta que ese organismo incumplió la Ley (...) omitiendo el procedimiento adecuado, declaró que la huelga era ilegal (...) dichos dirigentes (sindicales) han informado con posterioridad que tras conocer la decisión del tribunal pidieron amparo contra ella, pero eso no sirve de excusa, sobre todo si, como es el caso, no se había concedido la suspensión de la medida impugnada (...) quizá las necesidades y enfoques del MPI se sobrepusieron a los del sindicato mismo y por añadidura se erró en el cálculo de la oportunidad política para ejercer una presión sobre el Gobierno Capitalino que lo hiciera acordar favorablemente las peticiones sindicales.

Ni siquiera el más descomunal yerro de los despedidos, sin embargo, justifica la helada reacción de los grandes sindicatos y las centrales del Congreso del Trabajo”.⁸²

⁸¹ Mendivil, Leopoldo. “Confidencial, asunto: Ruta-100”. El Heraldo de México. 5 de mayo de 1989. pp. 1-A y 14-A.

⁸² Granados Chapa, Miguel Angel. “Plaza pública”. La Jornada. 5 de mayo de 1989. pp. 1 y 4.

“No se sabe que más vendrá en los próximos días, pero mientras tanto, parecen repuntar las viejas formas de la polémica política, en que los calificativos sustituyen a los sustantivos y las fuerzas democráticas son acusadas de sectarias e intransigentes (...) los choferes que se lanzaron a la huelga en busca de una solución, fueron sencillamente despedidos, todos (...) aparece como tránsito del diálogo a la desconcertación”.⁸³

“Mala memoria de los líderes de la Ruta-100, de pronto olvidaron que desde hace 5 meses el Gobierno no cede a presiones ilegítimas, ni permite que se obstruyan los servicios públicos pretextando huelgas improcedentes, como está que el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje declaró ilegal (...) la medida a que se vio obligado el Gobierno de la Ciudad tendrá que ser provechosa. Sin desconocer derechos sindicales, que están firmes y vigentes, se impuso una decisión de resguardo y garantías para la colectividad, que las autoridades están obligadas a proteger”.⁸⁴

“Ya se verá la diferencia cuando la empresa sea privada (Ruta-100) y ello promete un beneficio al pueblo del D.F., además de los que logre la reconversión del servicio (...) el paro momentáneamente, va a molestar mucho a un gran número de usuarios capitalinos; pero se puede asegurar que en el corto plazo éstos van a comprender que es

⁸³ Gómez, Pablo. “Del diálogo a la desconcertación”. *La Jornada*. 5 de mayo de 1989, p. 5.

⁸⁴ Aguilar Hesiquio. “Huelga ilegal. Ruta-100”. *Novedades*. 5 de mayo de 1989. p. 4.

mejor sufrir un poco de tiempo el problema con tal de permitir que se solucione”.⁸⁵

“En el caso de Ruta-100 se fomentó, alentó y protegió por parte del Gobierno a un sindicato; se le dieron derechos que no les concede la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, lo cual es contrario al interés público, ya que el Gobierno administra recursos que nos pertenecen a todos y no puede disponer alegremente de ellos (...) sobre todo al dársele ilegalmente (al sindicato) la cláusula de exclusión (...) no es posible que los trabajadores de Ruta-100, caracterizados por su mal trato a los usuarios, (...) ganen más que un maestro (...) el cese es conforme a la Ley, pero lo que está mal y es una negación de derechos laborales colectivos es la propia Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, que convierte a los burócratas en trabajadores de segunda; la solución es legal, pero no legítima (...)”.⁸⁶

“Los compañeros de la Ruta-100 han tomado, sin embargo, otros caminos, que son sin duda los que responden a la verdadera naturaleza de su actividad y, sobretodo a su antigua historia y sentido de clase. Han decidido ejercer el santo derecho de huelga, que nació antes que el 123, que se limitó a reconocerlo aunque después lo haya disminuido tanto su famoso apartadito “B”. A su vez, el Estado ha ejercido el derecho formal, partiendo del supuesto de la observancia estricta de la Ley.

⁸⁵ Blanco Sánchez, Javier. “Choferes de Ruta-100. Causa simpatía popular”. Excélsior. 6 de mayo de 1989. pp. 7-8.

⁸⁶ Rosales Betancourt, Mario: “Ruta-100: Ilegalidad tolerada”. El Sol de México. 6 de mayo de 1989. pp. 4 y 14.

¡Hermoso Conflicto! de un lado el derecho esencial, nacido de si mismo, para ir a la huelga con el objeto de conseguir mejores condiciones de trabajo. Enfrente el derecho legal, que vale sólo para la forma, pero antinatural, contrario a la esencia de las cosas.

Se valen apuestas. Yo le voy al primero. Prevalecerá”.⁸⁷

“El Gobierno de Carlos Salinas ha sacudido nuevamente a la ciudadanía, lo ha hecho con el anuncio de la liquidación de los trabajadores de la empresa estatal Ruta-100, así ha terminado el cacicazgo, aquí se trata de un cacique con vestidura de independiente (...) Ricardo Barco es el personaje que se apoderó de un sindicato e hizo de él una trinchera, contra otro cacicazgo representado por la CTM y el Congreso de Trabajo (...) la ciudadanía está preocupada por el destino que se la vaya a dar. De antemano nos comprometemos que si venden el transporte urbano de Ruta-100 cometerán uno de los actos más antisociales, que va contra del espíritu mismo de nuestra carta magna. Apoyamos el saneamiento, aunque doloroso, pero no la venta (...) lamentamos el despido de 23 mil trabajadores (...), pero también hay que señalar que rebasaron toda concepción social de lucha de clases”.⁸⁸

“La decisión de acabar con la Ruta-100 (...) fue la adecuada, correcta, así nos duela pensar que 20 mil jefes de familia quedaron sin trabajo

⁸⁷ De Buen, Néstor. “Entre el derecho justo y el derecho formal”. La Jornada. 7 de mayo de 1989. p. 7.

⁸⁸ Montiel Talonia, Adolfo. “La política”. La Prensa. 7 de mayo de 1993. pp. 3 y 27.

(...) no se puede retar a la autoridad en especial cuando está en la Presidencia de la República, Carlos Salinas de Gortari (...) la posibilidad de ser dueños de los transportes (SIC) contribuyó a trastornar aún más los acelerados cerebros de líderes y choferes, que ya consideraban el servicio como propio (...) y Camacho Solís, a su vez fue rebasado por el curso de los acontecimientos da la impresión que el Jefe del D.D.F. no tiene la estatura política necesaria para gobernar a la casi ingobernable metrópoli”.⁸⁹

“Prolífica en sucesos dignos de destacar fue la semana que concluye. La contaminación del paro de labores de millones de maestros, la suspensión del servicio de transportes de la Ruta-100, el incendio del Recinto de Sesiones del Palacio Legislativo y el estallido de varias toneladas de cohetones en la estación central de bomberos, los dos primeros con pérdidas sociales y los últimos, con víctimas fatales. (...)”

Para que los señores sindicalizados recibieran constantes e importantes aumentos salariales y prestaciones sociales, los usuarios tuvieron que sufrir incrementos desmedidos (SIC) por un servicio que dista hasta la fecha - de ser eficiente, pues negaban a las empresas en donde trabajaban apoyo para hacerlo (...) lo que toda la población espera ahora es que la decisión se mantenga, que en la reestructuración de Ruta-100 no participen los empleados irresponsables, pues se les proporcionaría un beneficio que no merecen”.⁹⁰

⁸⁹ Avilés Randolph, Jorge. “Sin mordaza. ¡esquina bajan!” El Sol de México. 7 de mayo de 1989. pp. 1 y 14.

⁹⁰ Morales Magaña, Rafael. “La noticia de la semana: Respuesta ejemplar a los trabajadores de Ruta-100”. El Universal. 7 de mayo de 1989. p. 3.

“Está claro que Ruta-100 no podía seguir como antaño. También y así lo percibe la población, las acciones de fuerza no benefician ni coadyuvan de manera decisiva para una reestructuración global del servicio”.

Sólo compartiendo responsabilidades delimitando los esfuerzos y compromisos, atendiendo al reclamo ciudadano de un eficaz y accesible servicio de autotransporte, puede resarcirse el tiempo perdido”.⁹¹

“Si algo llamó la atención de la resolución del conflicto de la Ruta-100 fue el descarte y la crudeza aliada (...) tocó el turno de golpear otro de los escollos políticos (sindicalismo independiente) (...) paro empresarial de hecho contra huelga como derecho (...) sin ahondar las averiguaciones, un sentir genuino al leer los encabezados donde se decía de las 23 mil familias que quedaban en la calle, fue el del desamparo, la incredulidad (¿A poco pueden hacer eso?) ¿Es una cuestión de estilo o estamos ante la verdadera cara de la modernización?”.⁹²

“(...) Lo que es claro es que ese gremio estorbaba al Gobierno y por ello este se apresuró a despedir a sus integrantes tan pronto incurrieron en el error táctico de ir a una huelga a contracorriente. Sin embargo, la misma fuerza que de varias maneras, obtuvo que las

⁹¹ La Jornada. Editorial. 8 de mayo de 1989. p. 2.

⁹² Morales M., Rodrigo. “¿La modernidad perfecta?”. La Jornada. 8 de mayo de 1989. p. 8.

aspiraciones laborales de los operarios de Ruta-100 no fueran machacados cada vez que se golpeó a su organización, parece estar logrando una suerte de retracción del Gobierno Capitalino, que provisionalmente reanudaba el servicio (...) y se agrupan en las cooperativas. Esta propuesta organizativa por su parte, es muy digna de ser tomada en consideración por los trabajadores, porque les brinda la oportunidad de una fuente de trabajo propia con posibilidades de amplio desarrollo".⁹³

"La solución anunciada por Manuel Camacho Solís al conflicto con los choferes de Ruta-100, la creación de cooperativas de choferes empeorará el servicio (...) como las tarifas que haría redituable un negocio así (muy eficiente) no serían pagables por la mayoría de la población, la cual obligaría al Gobierno de la Ciudad a proporcionar un servicio barato, sin utilidades, pero que al menos pagara sus costos. ¿Por qué no empezar por allí?".⁹⁴

"La gota que derramó ese vaso lleno de ineficiencia de sangría económica por el gran subsidio que se les otorgaba y de foco de contaminación ambiental conocido como Ruta-100, fue un paro a todas luces ilegal (...) la población del D.F. espera y confía que esas cooperativas (...) funcionen correctamente pues se tiene la triste experiencia de que el cooperativismo no ha funcionado en México".⁹⁵

⁹³ Granados Chapa, Miguel Angel. "Plaza pública: Conflicto en la Ruta-100, Una tesis de Camacho". La Jornada. 8 de mayo de 1989. pp. 1 y 4.

⁹⁴ González de Alba, Luis. "Debate: Una huelga impopular: Ruta-100" El Nacional. 8 de mayo de 1989. p. 3.

⁹⁵ El Heraldo de México. Editorial. 8 de mayo de 1989. p. 6-A.

“Tal como ocurrió en el caso de Aeroméxico el año pasado, la reacción del Gobierno ante la huelga de los trabajadores de la Ruta-100 capitalina, fue demasiado rápida y definitiva como para suponer que no se hubiese preparado con anterioridad. Las autoridades, al parecer han utilizado nuevamente una circunstancia laboral específica para iniciar un ajuste estructural que se consideraba necesario (...) la simple pulverización (la cooperativización) de las unidades administrativas no resolverá el problema financiero al que se refirió el Regente Capitalino (...) el problema real sigue siendo hoy, como lo fue ayer, esa pretensión de mantener el transporte del Distrito Federal subsidiado (...) en un momento en que todo el país resiente el continuar pagando impuestos para sostener a la capital”.⁹⁶

“El paro decretado irresponsablemente por los choferes de Ruta-100 y que había sido considerado ilegal (...) obligó a las autoridades del D.D.F. (...) a dar por terminadas las relaciones laborales (...).

(...) El hecho de adoptar una actitud tan tajante que de ninguna manera puede considerarse ni arbitraria, ni excesiva y menos precipitada - es el resultado lógico de asumir el verdadero papel que a la autoridad compete, para preservar el orden, la tranquilidad y sobre todo para cumplir con las altas responsabilidades del servicio público”.⁹⁷

“La importancia del transporte público en la Ciudad de México no permite aplazar por más tiempo la solución de un conflicto que afecta

⁹⁶ Sarmiento, Sergio. “Expediente: La estrategia ante la Ruta-100”. El Financiero. 8 de mayo de 1989. p. 12.

⁹⁷ Siller, Rodolfo. “De la política. Ruta-100: Energía y apoyo a la legalidad”. El Sol de México. 8 de mayo de 1989. pp. 5 y 14.

seriamente a millones de personas y al sano desenvolvimiento de la economía capitalina.

Por lo anterior se han adoptado medidas radicales que ciertamente, se orientan a normalizar dicho servicio y de la misma manera, a erradicar deficiencias, vicios y resistencias que se habían acumulado durante no pocos años, incluyendo aquellos fenómenos que permanecieron de la municipalización”.⁹⁸

“El Golpe a SUTAUUR no fue un acto de confrontación de los trabajadores; se derivó de un acto de concertación de su dirección legal y política con el D.D.F., que ante la imposibilidad de plantear abiertamente a los trabajadores la liquidación del sindicato y pasar al “cooperativismo” les pusieron una trampa a los trabajadores estallando la huelga y poniéndolos en menos de 24 horas totalmente a la defensiva.

Por otra parte, el MPI se ha dedicado a aislar al sindicato de cualquier manifestación de solidaridad, incluso de los ciudadanos (...) lo cierto es que hoy los trabajadores discuten y negocian no en defensa de su sindicato y su contrato colectivo (SIC), sino en función de la decisión del gobierno: privatizar usando como puente las cooperativas; como lo anunciaron el D.D.F. y el SUTAUUR (...) postdata: ¿Es el incendio en el Palacio Legislativo y la Estación de Bomberos, el incendio del Reichtang?”.⁹⁹

⁹⁸ Novedades. Editorial. 9 de mayo de 1989. p. 4.

⁹⁹ Rascón, Marco. “MPI: Ruta de la concertación”. La Jornada. 9 de mayo de 1989. p. 27.

“(…) En el actual Gobierno y aún desde el de Miguel de la Madrid, ya se veía una tendencia para no mejorar Ruta-100 (...), nos enfrentamos a una acción gubernamental autoritaria y que en un análisis, podríamos concluir que el asunto era deshacer el sindicato e imponer la reestructuración de Ruta-100 (...) sabemos que el Tribunal de Conciliación y Arbitraje no actúa sin los dictados del Gobierno, por eso nunca le importó cubrir los trámites legales (...) para que se iniciara la reestructuración clandestina (...) no se tomaron en cuenta las conclusiones de la Asamblea de Representantes (...) es privatización con máscara de cooperativa”.¹⁰⁰

“Si los maestros recibieron mucho más de lo que demandaron inicialmente, a los choferes de Ruta-100 les fue mejor de lo que creyeron aquella mañana del miércoles, cuando el D.D.F., dio por terminada sus relaciones laborales con el organismo Ruta-100. Todo en aras de la “Concertación””.¹⁰¹

“No tardó mucho tiempo la iniciativa privada en afilar sus uñas después del anuncio hecho por el D.D.F., sobre la ruptura con el SUTAUR-100. Los ataques al servicio que presta esa empresa paraestatal fueron desde moderados a suaves hasta el tono recalcitrante, obviamente para deslucir la labor de sus trabajadores, para quienes usamos este tipo de transporte, el servicio prestado es excelente dadas las condiciones existentes en la metrópoli: si el Gobierno decide

¹⁰⁰ Sosamontes Herreramoro, Ramón. “Ruta-100: Desmunicipalización anunciada”. La Jornada. 9 de mayo de 1989. p. 26.

¹⁰¹ Cárdenas Cruz, Francisco. “Pulso político”. El Universal. 9 de mayo de 1989. pp. 1 y 8.

reprivatizar este servicio, nosotros los sufridos usuarios, volveremos a sufrir las consecuencias".¹⁰²

"El SUTAU-100 suspendió el servicio de transporte que presta a esta Ciudad y con ello creó un clima de verdad hostil con respecto al régimen capitalino y ambas partes, hay que decirlo se olvidaron del tercero en discordia: los usuarios (...) pasará algún tiempo aún para saber si hubo o no componenda o triquiñuela en el fondo del asunto.

Lo cierto ahora es que, ante el enojo de los empresarios, habrá cooperativas en materia de transporte (...) la salida, deja a todos contentos, con excepción de los inversionistas privados".¹⁰³

"La resolución dictada por la Juez Cervantes es de gran importancia en la medida en que preserva la existencia del sindicato y del vínculo laboral anterior, es decir, salvaguarda la organización de los trabajadores y les otorga, por ende, una mayor capacidad de negociación en el proceso de transformación de Ruta-100 (...) y constituye un saludable ejercicio de independencia respecto del Poder Ejecutivo".¹⁰⁴

"(...) Los choferes de los autobuses (...) aún cuando siguieron cargando y descargando pasaje sin detener el autobús, empezaron a presentar una imagen diferente, todo parecía que estaba cambiando (...) con la

¹⁰² S. Mancilla, Guillermo. "Las baterías de la IP contra el autotransporte". El Nacional. 9 de mayo de 1989. pp. 4 y 12.

¹⁰³ González Figueroa, Juan José. "La carta sobre la mesa. Ruta-100: Interpretaciones de un conflicto". El Sol de México. 9 de mayo de 1993. pp. 4 y 16.

¹⁰⁴ La Jornada. Editorial. 10 de mayo de 1989. p. 2.

liquidación de Ruta-100 no se ha solucionado el grave problema de la transportación en el Distrito Federal; lo único que el Gobierno ha hecho es trasladarlo hacia los antiguos trabajadores de la empresa. La solución encontrada se pasa de inteligente y quedará registrada como un acto gubernamental autoritario y arbitrario en contra del trabajo”.¹⁰⁵

“Es oportuno el recordatorio que Sergio Sarmiento hizo en su “expediente 89 el día de ayer”, respecto a la estrategia que el Gobierno siguió ante el conflicto laboral de los trabajadores de la Ruta-100, equiparándolo con la conducta que siguió en el caso de Aeroméxico.

La interpretación permite ubicar el conflicto más allá del estricto marco laboral para inscribirlo en la política global del régimen político, tal sería el caso del derecho de huelga”.¹⁰⁶

“La suspensión provisional concedida al SUTAU-100 en respuesta a su solicitud de amparo entusiasmó a los líderes (sindicales) y volvió a poner en serios aprietos a las autoridades que supusieron que el conflicto empezaría a resolverse con la formación de cooperativas y la reestructuración del servicio de transporte urbano. ¿Qué ocurrirá ahora? es la pregunta que va y viene”.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Córdova Alveláiss, Federico. “Ruta-100. De proletarios a proletarios”. Unomasuno. 10 de mayo de 1989. p. 5.

¹⁰⁶ Guzmán, Rodolfo. “Pesos y contrapesos. Ruta-100: cuestión de enfoques”. El Financiero. 9 de mayo de 1989. p. 6.

¹⁰⁷ Cárdenas Cruz, Francisco. “Pulso Político. Conceden amparo al SUTAU-100”, El Universal. 10 de mayo de 1989. pp. 1 y 8.

“Las soluciones que se han tomado a partir del paro de trabajadores de Ruta-100 son contradictorias y contrarias a derecho. En primer lugar si el paro fue declarado ilegal (...) se cesó a los trabajadores paristas (...) por ser un cese justificado, no da derecho al pago de indemnización alguna (...) segundo elemento es si desaparecen el organismo descentralizado la venta de sus bienes debe realizarse por el procedimiento que marca la Ley, éste es el de las licitaciones públicas (...). El Regente se caracteriza por su espíritu conciliatorio sin embargo, el derecho no es objeto de negociación (...)”.¹⁰⁸

“(...) Estos mismos puntos de vista del Partido Popular Socialista, fueron ampliamente explicados al Licenciado Manuel Camacho Solís, a escasas 24 horas de la agresión sufrida por los trabajadores de Ruta-100 haciéndole ver que no puede castigarse a los trabajadores por errores o tácticas de lucha equivocada, conscientes o no, de sus dirigentes sindicales o asesores, pasando por encima de sus derechos y destruyendo sus fuentes de trabajo”.¹⁰⁹

“(...) El punto central del conflicto, una vez más, es la existencia de un sindicato unido que logró independizarse del control oficial y al que no se le pueden imponer cambios en sus condiciones generales de trabajo -no del todo envidiables por cierto- sin tomar en cuenta el parecer de sus afiliados (...) si los recursos materiales y económicos con los que se piensa reestructurar el servicio son los mismos hasta

¹⁰⁸ Rosales Bentacourt, Mario. “Ilegales soluciones al problema de Ruta-100”. El Sol de México. 10 de mayo de 1989. pp. 5 y 14.

¹⁰⁹ Ortiz Mendoza, Francisco. “El P.P.S. y el conflicto en Ruta-100”. El Universal. 10 de mayo de 1989. pp. 7-8.

hace una semana, cuando se hizo del conocimiento público su exigüidad, resulta imposible imaginar como hará el D.D.F. para calmar todas las carencias del transporte de pasajeros que promete mejorar”.

110

“(…) Más recientemente el cese fulminante de trabajadores irresponsables que operaban los autobuses de Ruta-100 que han sido bien recibidas por la sociedad mexicana y han tenido repercusión favorable en el extranjero”.¹¹¹

“Debe ser extraordinariamente difícil y desgastante negociar con dirigentes como los del SUTAU, quienes en las revisiones, además suelen hacerse acompañar de más de medio centenar de Delegados Seccionales, así que actuar con ventaja numérica. Pero son todavía más ventajosos: conocen como pocos los problemas del organismo que los emplea y hacen propuestas para mejorar el servicio, insertan sus peticiones en un cuadro realista, saben razonar sólidamente y para colmo, no son corruptibles ni deciden nada de espaldas a las bases (...) se ha reconocido gracias a dios que los trabajadores de Ruta-100 no son responsables del deterioro del sistema (...) más aún, debería reconocerse que de 1981 a la fecha se ha acabado, en buena medida, con la anarquía (...), pero ha faltado una política que defina a ese medio de transporte como prioritario (...)”.¹¹²

¹¹⁰ Fernández, Paulina. “¿Y la eficiencia en el transporte?”. La Jornada. 10 de mayo de 1989. p. 15.

¹¹¹ R.M.C. “México, país inexpugnable”. Página del director. p. 3.

¹¹² F. Peña, Rodolfo. “Ruta-100” La Jornada. 11 de mayo de 1989. p. 5.

“(...) Vivimos también la posibilidad de enfrentarnos a la misma gata, pero revolcada. Sin golpe aparatoso alguno, se pudieron haber creado o descentralizado estos 39 monstruitos que serán las cooperativas planteadas (...) todo parece indicar que la intención al dar el primer golpe era otra; algo sucedió en la ruta trazada, pero todavía se está muy a tiempo de responder a las necesidades sociales”.¹¹³

“(...) La empresa de transporte privada ofreció el mismo servicio que la estatal. La pregunta es si el mal servicio deriva del tipo de propiedad (...) la frontera cada vez menos clara entre lo privado y lo social, es una consecuencia del eclipse de la modernidad que significa la destrucción del espacio público, apresurando la desintegración de la sociedad en una agregación de grupos privados”.¹¹⁴

“Durante el sexenio presidencial de Miguel de la Madrid se mantuvo marginada a Ruta-100 y la consecuente degradación de su servicio fue aprovechada por las campañas oficiales y privadas que mostraban la supuesta ineficiencia de la empresa por ser de propiedad estatal. Preparando el terreno, sólo faltaba determinar el mejor momento para acabar con ella (...) tomando como pretexto la huelga el Gobierno terminó prácticamente con Ruta-100 (...) con las cooperativas la política oficial seguramente buscará justificar el alza del costo del pasaje, para que así el pulpo camionero no tenga que enfrentar dicho problema”.¹¹⁵

¹¹³ González Rubio I., Javier. “Ruta-100: De tin marín el nuevo transporte”. Unomasuno. 11 de mayo de 1989. p. 9.

¹¹⁴ Grinberg, Gabriel. “El eclipse de Ruta-100”. Unomasuno. 11 de mayo de 1989. p. 16.

¹¹⁵ Nava Vázquez, Telésforo. “¿Quién hizo ineficiente a Ruta-100?”. Unomasuno. 12 de mayo de 1989. p. 9.

“Lo que vimos en el Zócalo (...) el 5 de mayo (...) una movilización social por reivindicaciones de los trabajadores de Ruta-100 que ante el golpe legal, pero antidemocrático e injusto (...), pero si el acto fuera motivo para que el MPI reclamara sus derechos políticos como corriente, si planteara su participación hacia la lucha electoral diríamos que ganado se tiene el derecho a su registro”.¹¹⁶

¹¹⁶ Piñero López, Genaro. “¡Registro electoral sí! ¿Pero al M.P.I.?” Unomasuno. 14 de mayo de 1989. p. 8.



Ricardo Barco, asesor del Sindicato de Trabajadores de Ruta-100 ■ Foto: Francisco Mata Rosas

La Jornada, 4 de mayo de 1989.

CAPITULO VI

LOS ACTORES

Conversación que me otorgó Ricardo Barco López, Asesor Legal del SUTAU-100, en el local Sindical, con domicilio en Laredo 5, Col. Condesa, México, D. F., en el mes de junio de 1992.

- 1. De acuerdo a las pláticas sostenidas antes de la huelga, entre el Sindicato de Ruta-100 y el D.D.F., en qué consistía la reestructuración de la Ruta-100?**

Como es costumbre año con año, el sindicato se abocó a revisar las Condiciones Generales de Trabajo, pero en esa ocasión el recién nombrado administrador general en Ruta-100, Fernando de Garay y Arenas, hizo un planteamiento que en realidad no consistía en una reestructuración del organismo, sino que proponía el cambio a un régimen cooperativo de participación estatal. Con el argumento de que no había recursos de parte del Gobierno del D.F. para las necesidades ya imperiosas de Ruta-100, y para salvar la situación del transporte y los derechos adquiridos de los trabajadores, se liquidaría a los trabajadores de Ruta-100 con el patrimonio de la empresa, formando cooperativas por cada módulo, o si fuera posible por actividad laboral; operadores, mantenimiento y se analizaría como resolver la situación de los trabajadores administrativos. Así la propuesta de formar cooperativas, estaba planteada desde antes del tres de

mayo de 1989, a lo que el sindicato se había opuesto terminantemente y pretendíamos no darle mucha importancia, pues nuestro planteamiento fue que era necesario revisar las Condiciones Generales de Trabajo como siempre se había hecho.

2. Considera si los trabajadores y la directiva sindical, estaban preparados de antemano con avituallamiento y políticamente para enfrentar la huelga?

El sindicato siempre está preparado, en lo posible para cualquier contingencia, por más grave que pueda ser, aunque nunca resulta suficiente. La preparación no fue solamente con avituallamiento, se contemplaron estos aspectos fundamentales; el organizativo, el jurídico y el económico. Desde el punto de vista organizativo, los trabajadores se movilizaron desde que estalló el movimiento de huelga de manera sumamente organizada, se contaban con brigadas de información, se realizaban asambleas y otras acciones, pero sobre todo ante la medida brutal y drástica del Gobierno de dar por terminadas las relaciones laborales y por consiguiente de las Condiciones Generales de Trabajo, dejando en la calle a los trabajadores, la respuesta contundente fue un plantón permanente en el Zócalo, con el resultado de que se obligó a las autoridades a reanudar las pláticas, unilateralmente rotas por ellos al inicio de la huelga. Jurídicamente, se frustró la intención del Gobierno, porque antes de irse a la huelga, se interpuso un recurso de amparo, que si no se hubiera preparado jurídicamente el asunto, creo que ya no existiría el Organismo

Ruta-100, pues se dio pauta para que las autoridades del trabajo resolvieran que procedía la terminación de la relación laboral. En el aspecto económico, por estar preparados no sólo con avituallamiento, se pudo a través del fondo de resistencia del sindicato, entregar \$200,000.00 a cada trabajador, lo que les permitió resistir sin mayores problemas (4,600,000,000 aprox.): Por otro lado, estableció el Juez de Distrito en materia del trabajo el requisito para el proceso de demanda de amparo una garantía de 700 millones de pesos, que hubiera sido imposible de conseguir en una o dos semanas como se exigía, sin embargo, se pudo garantizar la fianza con los propios recursos de los trabajadores sin recurrir al boteo. Faltó eso si una relación más amplia con otras organizaciones sindicales, pero de todas maneras, hubo un acercamiento con otros sectores de la sociedad.

3. Qué opinión tiene con respecto a la posición de la prensa escrita, con relación a las supuestas condiciones laborales superiores de los trabajadores de Ruta-100, en comparación del resto de los trabajadores al servicio del estado?

Los trabajadores del organismo Ruta-100 tienen buenas condiciones con respecto de otros trabajadores y esto destaca si se les compara con trabajadores de la misma rama de servicios, y la prensa, por lo tanto, nos negaba el derecho o al menos así lo daban a entender, de recurrir a la huelga, pero consideramos que por el espíritu de combatividad de los trabajadores, por su grado

de organización han logrado lo que tienen y los aspectos negativos que destaca la prensa constituyen un ataque de mala fe, injusto y parcial para justificar una represión, que por cierto, se estaba dando desde antes del movimiento de huelga.

- 4. Tomando en cuenta que Fernando de Garay y Arenas era Ex-funcionario de la Federal de Caminos, la intransigencia del Secretario del Trabajo, Arsenio Farell Cubillas y la inoperancia del Presidente del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, Andrés Melo Abarrategui, cómo puede describir el curso de las negociaciones que tuvieron con las autoridades durante el conflicto?**

Antes quiero precisar que desconozco los antecedentes de Fernando de Garay, se que estuvo comisionado para liquidar algunas empresas del Gobierno y cumplió con eficacia y eso pretendía al interior de Ruta-100. Con respecto al Secretario del Trabajo, quiero aclarar que no interfirió directamente en la relación laboral. Quien es competente de conocer los conflictos es en la instancia del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje. Efectivamente, al frente estaba el Lic. Andrés Melo y como la Ley para los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del apartado "B" del Artículo 123 Constitucional, establece facultades en exceso para los tribunales, para calificar la procedencia o no de un emplazamiento de huelga, el derecho o no de los trabajadores para recurrir a la huelga, etc. De acuerdo a como utilicen sus criterios, ya que dicha Ley indica que se requiere una violación

total y sistemática de las Condiciones Generales de Trabajo de parte del titular. Esto permite a las autoridades negarle a los trabajadores el ejercicio del derecho de huelga, así el Tribunal de inmediato procede a notificar la improcedencia y calificar previamente de ilegal el ejercicio de ese derecho de huelga y amenaza a los sindicatos de que en caso de estallar la huelga, los trabajadores serán responsables de las consecuencias. Así pasó en 1989 con el SUTAU-100.

5. Desde su punto de vista, por qué considera que la mayoría de los trabajadores votaron a favor de estallar la huelga?

La decisión se tomó por mayoría de votación en Asamblea General Multitudinaria, celebrada en el Palacio de los Deportes. En ella todos los trabajadores estuvieron presentes y contamos con escrutadores. Previamente había mucha inquietud en los trabajadores, inquietud que aumentó al conocer la negativa a introducir nuevas cláusulas a las condiciones, medio mejorando algunas y la propuesta de incremento del 12% ó 14%. Los trabajadores no lo aceptaron y plantearon poner las banderas y declarar la huelga.

6. Cómo fue diseñada la organización de los trabajadores durante la huelga?

Los trabajadores tienen sus instancias formales que funcionaron durante el movimiento: El Comité Ejecutivo Central, Comités

Ejecutivos Seccionales, Delegaciones Sindicales y diversas comisiones. Para el caso específico de la huelga se nombraron por elementos de la base: El Comité de Huelga, comisiones para volanteo, avituallamiento, información, boteo por si hubiera sido necesario, etc. Asimismo, funcionaron los distintos tipos de asambleas y la más importante, la Asamblea General Multitudinaria en plena noche. En la Asamblea Multitudinaria se reúnen todos los trabajadores de todas las secciones para tomar determinaciones fundamentales, entre ellas, la decisión de ir o no a la huelga, como en este caso.

7. Con relación al movimiento de mayo de 1989:

- a) Cuáles fueron las demandas originales**
- b) Los cambios en esas demandas en el transcurso de los acontecimientos**
- c) Las demandas finales**
- d) En su conjunto, eran viables económica y políticamente hablando?**

Nuestras peticiones no fueron inamovibles, siempre son posiciones para negociar y desde luego lo que siempre se hace es llegar a un arreglo contemplando todo. En las peticiones originales se planteaba: cumplimiento de las cláusulas de las Condiciones Generales de Trabajo, que no se habían respetado, modificación de algunas cláusulas y aumento del 60% a las percepciones. El titular del organismo mostró una negativa rotunda al respecto y

ofreció un pobre incremento del 12% y en el último momento un 14%. La Asamblea General lo rechazó y declaró la huelga. Cuando estalló la huelga, la respuesta inmediata y brutal del Gobierno del D.F., fue dar por terminada la relación laboral, así, la demanda principal se convirtió en luchar por conservar la fuente de trabajo. Al obtener la suspensión provisional del acto reclamado mediante el recurso de amparo, se regresó a los planteamientos originales.

8. Describa el funcionamiento estructural y democrático del sindicato y si fue un factor fundamental de cohesión durante todo el conflicto?

El sindicato tiene sus bases legales y sus bases reales. Sus bases legales son sus estatutos que le dan vida jurídica. Sus bases reales son las asambleas a distintos niveles: Por rutas, por departamentos, por sección, por división y la Asamblea General Multitudinaria. Su estructura tiene estos elementos: Un Comité Ejecutivo Central, un Pleno Mixto de Representantes, un Pleno de Representantes o reuniones de comités ejecutivos seccionales. Por órganos de gobierno, el máximo órgano de gobierno del sindicato es la Asamblea General Multitudinaria, que se reúne dos veces por año y entre otras cosas designa o ratifica a sus representantes generales, sigue el Pleno Mixto de Representantes, que tienen en el Comité Ejecutivo Central su brazo ejecutor. Luego es la reunión de representantes (de Comités Ejecutivos Seccionales). Esa es la estructura principal y claro que

en ese tiempo fue un factor de cohesión por una serie de trabajos que se han venido realizando. Sin embargo, siempre hay que pensar en actualizar las formas de trabajo y organización, pero por lo pronto, en ese tiempo funcionó la estructura que te estoy mencionando.

9. Una síntesis del proceso legal y de la toma de decisiones en el conflicto.

Se tiene pactado en una cláusula transitoria: que las Condiciones Generales de Trabajo se deben revisar cada año, esa es una base, por ello el dos de marzo de 1989 se hizo llegar al Tribunal de Conciliación y Arbitraje un escrito con el pliego de peticiones para hacer valer el derecho de revisar las Condiciones Generales de Trabajo, al no avanzar y antes de que se cumplieran los diez días previos al vencimiento de las condiciones, se hizo llegar un emplazamiento de huelga. El Tribunal contestó que era improcedente y la huelga sería ilegal. Ante esta decisión, hubo necesidad de interponer un juicio de amparo y una vez estallada la huelga, nos fuimos sobre la tramitación del amparo. El juzgado de distrito, decidió otorgar la suspensión provisional del acto reclamado. Por otro lado, a fin de regresar a las labores tuvimos que firmar un convenio, producto de negociaciones condicionadas a que el sindicato aceptara buscar otras formas de trabajo cooperativo, con plazos y términos, cuestiones inaplicables como se constató con el tiempo. Y a resultas de la firmeza de las movilizaciones y recursos legales se llegó a la reanudación de las

labores y a la toma de decisiones que aquí se está mencionando. Al reiniciar las labores, se llevó otra vez a discusión la revisión en los términos que se estaban dando antes del estallamiento de la huelga.

10. Se tomó en cuenta para la estrategia del movimiento, la reacción de los usuarios de Ruta-100, por el caos de transporte público generado por la huelga y la requisa?

Se tomaron en cuenta muchos factores, pero te puedo decir que para esas fechas entraba un nuevo régimen con medidas drásticas y de ejemplaridad, primero habían dado un golpe en contra de los trabajadores de petróleos, nosotros fuimos los segundos. Ciertamente había un problema grave, y cuando hicieron intervenir unidades del ejército y de transporte privado foráneo, ya empezaban a darse situaciones más graves. Si hubiera durado un poco más el movimiento de huelga, en distintos puntos de la ciudad, ya organizaba la población acciones en contra de las unidades del ejército y se estaban gestando inconformidades de otro carácter. A pesar de las campañas de desprestigio, que pusieron a la opinión pública abiertamente en contra, había ya una organización distinta que se iba a pronunciar en contra de la requisa.

11. Qué mecanismo utilizó el sindicato para contrarrestar las campañas en su contra de las autoridades y de los medios masivos de comunicación?

Efectivamente fue una campaña abiertamente en contra y de mala fe por todos los medios: prensa, radio y televisión y comparando esta campaña con la difusión a favor que tuvo el movimiento de huelga en la Cervecería Modelo, un año después, aún cuando terminó en derrota, entonces, tendríamos que desde el punto de vista -que se yo- de la sociología política, tendríamos que concluir que, la única forma de contrarrestar, fue a través de las comisiones de trabajadores para volantear e informar directamente a la población de como estaba el problema.

12. Narre cómo fue la represión de trabajadores durante el conflicto y sobre todo al día siguiente de declararse la huelga, cuándo decidieron volver al trabajo?

Antes del movimiento de huelga, consistió en una negativa a resolver los problemas laborales de parte del titular del organismo y su insistencia de cambiar a un régimen cooperativo. Al estallar la huelga hubo una negativa para dialogar. Se cortó ante las autoridades comunicación con la representación sindical, al grado que a través de los medios de difusión, en una movilización en pleno Zócalo, se nos dio la noticia, de que se daban por terminadas las relaciones laborales.

La represión prosiguió el seis de mayo, por decreto se aplicaba la requisa. Otra manera fue la de amenazar a la representación sindical -que finalmente fue aceptada para negociar- de mandarla a la cárcel, de pretender obligarla para convencer a los trabajadores a aceptar la terminación de su sindicato y el cambio inmediato a formar cooperativas de trabajo y de no revisar las Condiciones Generales de Trabajo. Hasta que por las cuestiones expuestas líneas arriba, se llegó a una solución.

- 13. Las autoridades del D.D.F. anunciaron la desaparición de Ruta-100 y la creación de cooperativas de los trabajadores con la anuencia del sindicato. En qué consistía el proyecto? Convenía o no a los trabajadores? Por qué no se llevó a efecto?**

Ciertamente fue aceptado por parte de la dirigencia la creación de cooperativas. Fue una aceptación forzada, de otra manera no veíamos posibilidad de reabrir la fuente de trabajo. El proyecto marcaba plazos definidos para establecer en cada módulo una sociedad cooperativa de participación estatal, para hacerse cargo del servicio público de transporte. Por otro lado, siempre pensamos que el proyecto no era el camino adecuado. En primer lugar te obligaban a tomar esta decisión sin perspectivas e imposible de realizar. El parque vehicular estaba caído y se hubieran necesitado recursos considerables para cambiar el parque vehicular, como después lo hizo el Gobierno, claro, con dinero del pueblo, en segundo lugar, había otro problema, el

precio del pasaje. Actualmente hay subsidio del Gobierno del D.F. y de entrada a sistemas cooperativos, se tendría que establecer una nueva tarifa, afectando a la población. Por esos factores, entre otros; fue imposible su realización material.

14. Cuál fue el motivo por el que los trabajadores no se presentaron por su indemnización a las oficinas del D.D.F.?

Considero que por el grado de organización, de consciencia y combatividad de la gente. Por la autoridad moral de su dirigencia, al menos en ese tiempo en que estuvieron de acuerdo en cerrar filas con su dirigencia.

15. Considera qué pudo haber influido de alguna manera el no haber apoyado al llamado Frente Democrático Nacional en las elecciones de 1988, durante el movimiento del SUTAU-100?

Consideramos que la conducta de este reducto de independencia de los partidos políticos y por su concepción de la situación general, y su pronunciamiento "Por la Organización e Independencia de los Trabajadores" de intereses políticos y económicos, movieron medios de información para manipular la opinión pública. Además, como es una organización que no se pliega a los designios del Gobierno, lo que se demostró durante la campaña del actual Presidente de la República, en la que mencionó que todo aquel que no estuviera de acuerdo con él,

estaría contra de él, entonces no esperamos ayuda ni comprensión.

16. Cuáles fueron los factores fundamentales del triunfo del movimiento y si en un contexto de reprivatizaciones de empresas gubernamentales, influyó en el resultado del mismo los siguientes hechos:

a) El incendio en el Palacio Legislativo

b) La precaria posición de Salinas de Gortari

c) El paro de la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación?

Podemos considerar como factores fundamentales: La respuesta organizada de los trabajadores, la obtención de la suspensión provisional de la decisión de terminar las relaciones laborales, la estrecha vinculación entre la base y su dirigencia sindical, la solvencia económica del sindicato, la capacidad del sindicato de cambiar demandas de acuerdo a las circunstancias y los problemas del Gobierno para sostener la requisita, tanto económicos, como de ya posibles respuestas en contra del Gobierno de algunos sectores de la población. No creo que alguna situación de las que mencionas haya sido un factor fundamental para el resultado del movimiento, lo del incendio en el Palacio Legislativo, aún no se aclara. Salinas de Gortari, quería demostrar que tenía la autoridad y que no iba a andar con miramientos en una actitud de prepotencia.

En términos generales, el régimen desde su inicio, llevaba la intención de deshacerse de empresas gubernamentales, pero aquí no han podido por lo complejo del problema. La contaminación, tránsito, ligazón que tienen los trabajadores con distintos sectores del pueblo, el arraigo de los trabajadores con su organización, el nexo con algunas organizaciones, etc.

17. Qué significó para el movimiento obrero y para el SUTAU-100 en especial, la experiencia del amparo definitivo que le fue otorgado y por qué fue respetado por las autoridades del D.D.F.?

Por un lado, al movimiento obrero en general y al SUTAU-100, les hace falta una defensa y entre ellas la defensa legal, claro que hay muchos caminos que no se usan, por la sencilla razón de que hacen falta elementos que sepan manejar el instrumento legal. El amparo sirvió para reanudar las relaciones laborales, aún cuando no fue un amparo definitivo, hay que aclararlo, fue una suspensión provisional. Por otro lado, se vieron obligados a cumplir con esta resolución por la necesidad del servicio al usuario, por lo difícil que era para el Gobierno sostener el servicio por conducto de la requisita, con unidades del ejército. Iba de por medio la imagen, además en el uso de unidades foráneas recomplicaba el problema, pues esa gente no está acostumbrada al transporte sano.

18. Qué cambios se operaron después del conflicto al interior del sindicato y de éste en su relación con la empresa?

Después de reanudar las labores, Fernando Garay y Arenas tuvo que salir del organismo, fue relevado por Enrique Jackson, ese sí estuvo al frente de la policía y vino en una situación de prepotencia, a imponer una serie de medidas de ejemplaridad, aplicó suspensión a muchos trabajadores, incluso despidió a varios y la situación fue bastante crítica. Posteriormente, más o menos se fueron normalizando algunos aspectos de la relación laboral.

19. Cómo se interrelaciona el SUTAU-100 y el MPI?

El SUTAU-100 es parte del MPI, no es ni la organización principal, ni la única, sino que forma parte junto con otras de lo que es el MPI.

20. A partir de 1989, cree usted que sea factible otra huelga?

El derecho de huelga está en la Constitución y nunca descartamos esa posibilidad, no descartamos que tengamos que recurrir a ella. Lo que hubo en el 89 fue una huelga Constitucional, aunque no lo establezca la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado.

21. Después de mayo de 1989, cuenta el SUTAU-100 con un proyecto de sindicato a largo plazo?

Desde un principio el proyecto del SUTAU-100 es que sea un sindicato para largo plazo. El SUTAU-100 con sus bases, tanto estatutarias, como participando en el MPI, tiene el proyecto de poder ser una organización sindical con perspectivas, ser una alternativa en el contexto general de las organizaciones sociales, que pueda brindar apoyo a otras organizaciones sindicales e impulsar organizaciones sociales con un proyecto amplio a través del MPI.

22. Tenía el SUTAU-100 en 1989, relaciones permanentes o coyunturales con otros sindicatos y organizaciones de trabajadores y de ser así, cómo se solidarizaron con el sindicato durante el movimiento (así como otras organizaciones políticas)?

En el documento que te entregué,* se hace mención a varias organizaciones sindicales y populares que estuvieron muy cerca a nosotros, independientemente de otras que no estuvieron tan cerca, pero que también apoyaron. Nos dimos cuenta que faltó más identificación con organizaciones sindicales.

* "La Ruta". Organó de información del SUTAU-100. Ver final de este capítulo

- 23. A partir de la experiencia de mayo de 1989, cree conveniente la división del Artículo 123 Constitucional en dos apartados y cuál es su comentario jurídico del apartado “B” en particular y de la llamada requisa?**

El Artículo 123 Constitucional, desde mi punto de vista, no debe de tener dos apartados, pues divide a los trabajadores sobre todo cuando esas normas jurídicas, como es el caso de los Trabajadores al Servicio del Estado, les limitan el ejercicio del derecho de organización y huelga, entonces desde ese punto de vista, considero que debe de ser un solo artículo. La requisa es totalmente contraria al espíritu original del artículo 123 Constitucional y principalmente agreda el ejercicio del derecho de huelga, lo anula y desde luego que estamos totalmente en contra de esas medidas.

- 24. Está afiliado el sindicato de Ruta-100 a la F.S.T.S.E., por favor comentar cualquiera que sea el sentido de la respuesta.**

Ésta es una cuestión interesante, el sindicato proviene de trabajadores que siempre estuvieron en el apartado “A” y nunca se les consultó si querían pasar al apartado “B”, fue una medida política del régimen de López Portillo para resolver los fuertes problemas que tenía con los permisionarios en 1981 y principios del 82. Por eso, por decreto, estableció que las relaciones que regirían al Organismo Ruta-100 y sus trabajadores, serían las normas jurídicas del apartado “B” y por disposiciones secundarias

de ese apartado, se debe participar, cotizar y coordinarse de manera federada con la FSTSE. El SUTAUR-100 por esa causa al principio, intentó sin afiliarse contribuir con la FSTSE con el 10% de las cuotas, pero la central rechazó nuestros intentos que vio extraños. Debido a las características del SUTAUR-100, se dieron cuenta de que se metían en un problema por lo que prefirieron dejarnos al margen y el sindicato de Ruta-100, ni cotiza ni se coordina con la FSTSE.

EN EL PALACIO DE LOS DEPORTES



MIERCOLES 3 DE MAYO

Durante la asamblea de los trabajadores de Ruta-100 ■ Foto: Francisco Mata Rosas

La Jornada, El País, p. 9.

Al estar dándole los últimos “toques” a la tesina, percibí un grandísimo error, faltaban los testimonios de las únicas personas que no tienen cabida en los medios de información, se trataba de una parte esencial de los protagonistas de la huelga movimiento SUTAU-100, de los que todo mundo habla a nombre de ellos y casi nadie los incluye en sus investigaciones u otros escritos, se trataba ni más ni menos que de los trabajadores, sería absurdo pensar que alguien pueda entrevistar a 24 mil personas, por ello se habló por teléfono a la sede sindical y se le solicitó a José Antonio si era posible concedieran una entrevista con trabajadores que hubieran vivido los sucesos de mayo de 1989, al principio su respuesta fue de duda (han padecido numerosas infiltraciones en sus filas), ahondé comentándole el objetivo académico de la entrevista con lo cual accedió gustoso, el día de la cita en el local sindical la primera sorpresa fue la exactitud en la puntualidad de los entrevistados, llegué 3 minutos antes de la hora pactada y ya se encontraban esperando, cabe señalar que recurrí a este método de buscar la entrevista para asegurar que los declarantes no fueran farsantes y que de verdad fueran actores de base y no dirigentes en mayo del 89. No les fue proporcionado el cuestionario de antemano.

La conversación se desarrolló en una aula del domicilio sindical, colocándonos todos en círculo, con una duración superior a las 2 horas. El procedimiento fue que primero leía la pregunta y cada participante la contestaba de acuerdo al orden mismo en que las presento en la tesina. Sin acuerdo previo cada entrevistado respetó sin interrupción lo que el hablante exponía. El evento fue grabado y la transcripción es fiel a lo dicho, sólo con corrección de estilo y sintaxis,

en virtud de que los entrevistados improvisaron sus recuerdos, además para darle una presentación escrita adecuada.

Quedé impresionado de la seriedad, fervor y respeto que tuvieron los miembros del SUTAU-100, para con la entrevista y sobre todo para con mi persona, parecía no importarles el tiempo, la fantasía de la evocación los hizo vibrar nuevamente.

Ante esta actitud más que agradecimientos retóricos, invito a los lectores a reconocer en ellos, incluyo a Ricardo Barco, su calidad humana, la firmeza de ideales y la seriedad de sus planteamientos, se esté o no se esté de acuerdo con ellos.

En fin, con los ojos irritados por el humo de los cigarrillos consumidos, entre la nostalgia y la esperanza, terminó nuestra entrevista.

Sería injusto no mencionar que Ricardo Barco tuvo la sabiduría de soportarme aproximadamente 5 horas, para que se estuviera en la posibilidad de presentar su testimonio directo. En su caso, la entrevista fue grabada y transcrita por mi, tampoco le presenté las preguntas con anterioridad, la corrección de estilo y sintaxis fueron por su cuenta.

Entrevista que me concedieron trabajadores miembros del SUTAU-100, el 25 de febrero de 1997, en las instalaciones del Sindicato, sita en la calle de Laredo 5, Col. Condesa.

Los entrevistados quienes participaron directamente en los hechos estudiados son:

MARÍA DEL ROCÍO CRUZ VELAZCO, Experta Administrativa, Módulo 34,

GELASIO CASTILLO MENDOZA, Mantenimiento "AA", del Centro de Capacitación de Ruta-100,

GUMARO F. RAMÍREZ BRAVO, Operador, Módulo 41,

JUAN CANDELARIO MENDOZA PÉREZ, Operador, Módulo 27,

SALVADOR HERNÁNDEZ CAMACHO, Operador, Módulo 23, y

JOSÉ ANTONIO CHÁVEZ ROJAS, Despachador, Módulo 51 (Naucalpan).

1. Por favor dígame cómo recuerda la huelga y el movimiento de su Sindicato en mayo de 1989?

MA. DEL ROCÍO. Bueno en el 89 estuvimos plenamente organizados. A raíz de que estallamos la huelga, empezamos a movilizarnos por todas partes, en el caso de nuestro módulo, el número 34, una de nuestras primeras tareas fue instalarnos en el módulo, para organizarnos en las comisiones respectivas e inmediatamente dar información al público en la ruta en la que teníamos asignados los servicios, estuvimos yendo por grupos a dar esa información e inmediatamente después siguieron las movilizaciones convocadas por la organización, fue una etapa donde aprendimos mucho, donde nos desarrollamos, donde sabíamos al mismo tiempo lo que estábamos haciendo.

GELASIO. Bueno a raíz de que por esa etapa de 1989 se iniciaba la revisión de las Condiciones Generales de Trabajo, después de tener una Asamblea Multitudinaria en el Palacio de los Deportes y por acuerdo de mayoría de todos los trabajadores del SUTAU-100, se estalla un movimiento de huelga, debido a que las prestaciones que otorgaba en su momento el patrón o sea el Estado, no cumplían con los requerimientos que como trabajadores teníamos, se toma esa determinación de estallar un movimiento de huelga e inmediatamente nos trasladamos a nuestros módulos para hacer guardias, organizarnos, informar al público, porque la información que a través de los medios de

comunicación se había dado, era muy deformada, atacándonos siempre, mencionando que los trabajadores éramos los culpables de que el servicio se hubiese interrumpido, sin tomar en cuenta las necesidades que como trabajadores teníamos, así nos habían obligado a hacer ese estallamiento de huelga, nos organizamos, voteamos en diferentes lugares, informamos al público como ya lo había dicho anteriormente, y nos organizamos de manera que las movilizaciones y los plantones que realizamos eran con la única finalidad de lograr que el Estado atendiera nuestras justas demandas, la respuesta del Estado, pues, no se hizo mucho esperar, la represión, la intimidación y eso nos obligó a organizarnos cada día más y a salir adelante hasta lograr nuestros objetivos que era obtener un aumento salarial decoroso, para poder llevar alimento a nuestros hogares, para tener derecho a una vida digna, que es lo que en este país se le niega a todos los trabajadores.

GUMARÓ. Bueno en el 89 a los operadores de autobuses ya nos habían dado una explicación de todo lo que nos querían negar y que no había más aumento para nosotros, entre los compañeros que estábamos en ese tiempo, pues analizábamos esa situación, así se llegó a la Asamblea Multitudinaria y ahí varios tomaron la palabra, unos en favor y otros en contra, pero se decidió por mayoría ir a la huelga, precisamente porque los aumentos que daban en ese tiempo era muy poco para los aumentos que había habido en las cosas de primera necesidad. Así fue como nosotros

hicimos la lucha y fuimos a las colonias cuando se inició la huelga, a explicar el por qué y también les explicamos porque se nos atacaba, que no éramos los culpables de que no hubiera muchos autobuses y les explicamos que el verdadero motivo era acabar con nuestra organización, ya que nosotros estábamos con las colonias en donde querían nuestro servicio. Eso fue el movimiento de 1989.

JUAN. En 1989 el día 2 de mayo llegó nuestra revisión salarial en la cual nos daban un incremento salarial de 16%, con ese incremento salarial, si lo hubiésemos aceptado, no cubría nuestras necesidades, y por tal motivo por mayoría, que en ese entonces éramos 24 mil trabajadores, se determinó que nos fuéramos a una huelga, en esa huelga aprendimos mucho, en esa huelga aprendimos principalmente a defendernos, defendernos del Estado, defender a la clase trabajadora, ya que de una forma u otra nos dimos a la tarea de informarle al pueblo para que entendiera nuestra lucha. Recibimos un gran apoyo de todas las organizaciones que fueron bastantes en ese tiempo, nos entendieron y a pesar de la represión que tuvimos por parte del Estado; por parte del ejército y de los permisionarios del Estado de México que esquiloriaban nuestra lucha. (dando un servicio pésimo a los usuarios, al pueblo de México) Es así como en esa experiencia, aprendimos bastante y en la lucha con conciencia logramos el objetivo de obtener nuevamente nuestra fuente de

trabajo y un incremento salarial para poder salir adelante económicamente con nuestra familia.

SALVADOR. En mayo del 89 como cada año lo hacíamos fuimos convocados a una Asamblea General Multitudinaria, para recibir información de parte del Comité Ejecutivo Central, directamente, esa información versaba acerca de los ofrecimientos que hacían las autoridades tanto del departamento del Distrito Federal como las mismas autoridades del organismo Ruta-100. En aquella ocasión el incremento que ellos ofrecían era del 16% directo al salario, no puedo precisar ahorita, el porcentaje que se incrementaría en cuanto a las prestaciones, pero con todo y ello era un porcentaje que de acuerdo a las condiciones económicas de los trabajadores no nada más de nosotros, sino de todo el país resultaba insuficiente para poder sufragar los gastos más elementales de una familia, nuestra organización siempre se ha conducido dentro de un marco de la más pura democracia, por lo menos de la que se pueda saber en México en el sentido de que las decisiones no son tomadas por la dirigencia como ocurre en otras organizaciones sindicales y de otros caracteres. Aquí los planteamientos los hace la dirigencia o más bien da a conocer los ofrecimientos que daban en ese entonces las autoridades y las bases que como decía el compañero, éramos alrededor de 24 mil trabajadores, determinamos llevar a cabo el ejercicio de un derecho constitucional como es el derecho de huelga. Una vez que se toma esa decisión por la mayoría, salimos del local donde

llevamos a cabo esa Asamblea que era comúnmente en el Palacio de los Deportes y nos trasladamos a nuestros respectivos módulos a instalar las banderas de huelga, para dar la formalidad que requería el asunto. Al otro día, el Estado y los medios de comunicación dan a conocer que los trabajadores se declararon en huelga y las autoridades del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje declaran inexistente la huelga, también declaran que dan por terminadas las relaciones laborales entre empresa y sindicato a partir del primer minuto del día 3 de mayo, que era cuando fenecía nuestro contrato colectivo de trabajo, pues era revisado anualmente. Ante esta situación, la asesoría jurídica y la dirigencia en su conjunto, ponen a consenso de las bases, la propuesta de que regresemos, a nuestras labores, para no dejar desprotegido al usuario del servicio, ya que prestar un servicio público de transporte de pasajeros fundamentalmente, es mover la mano de obra que genera la economía de la ciudad, pero así seguramente debe ser en todo el país. A nosotros como sindicato siempre nos ha interesado y ahora que estamos en otra etapa de organización, ya no como sindicato sino con otras estructuras, nos ha preocupado mucho, desde la dirigencia hasta las bases, prestar adecuadamente el servicio que es tan fundamental para los compañeros trabajadores que son como nosotros. Creo que por eso sentimos tanto y entendemos tanto la situación de los trabajadores porque somos parte de lo mismo. En ese orden de ideas, se decide otra vez, por mayoría, retornar a las labores, pero sucede que el Estado gira la orden de que todas las unidades sean

regresadas a los módulos, para que el servicio lo presten temporalmente, unidades del ejército mexicano, unidades del servicio de transporte público federal y algunas otras unidades de servicio suburbano. Seguramente los dueños de esas unidades, ya estaban viendo el botín, la posibilidad de que volvieran a formar el “pulpo camionero” que nosotros echamos abajo con la organización, en el 82. Obviamente prosiguió el proceso legal, se interpone incluso un amparo anticipadamente, porque la asesoría jurídica con la que contamos en esta organización desde su inicio, siempre ha tenido la cualidad de prever lo que puede pasar y con su conocimiento de las leyes, pues es todavía más eficiente. Se interpone un amparo para nulificar la terminación de relaciones laborales, pagando una fianza de 700 millones de pesos. Esto vale la pena comentarlo, si tuvimos la facilidad de interponer un recurso de amparo tan costoso, porque la dirigencia siempre pensó en todas esas posibilidades, creando las estructuras de organización que nos permitiéran hacer frente a este tipo de problemas. Nosotros de esos mismos ahorros que teníamos invertidos en fideicomisos, pudimos recibir un apoyo de 200 mil pesos de aquel entonces, para poder resistir esa lucha, porque había una gran estructura bien organizada, esto lo queremos remarcar en este momento. A partir de ahí se hicieron muchas movilizaciones, de los cuatro puntos cardinales -yo recuerdo- salimos en una ocasión hacia el zócalo, para ahí, en la misma plaza de la constitución hacer escuchar nuestra voz, como decían mis compañeros, tuvimos que hacer una campaña de información al público de

manera directa, ya que como trabajadores y sobre todo por ser una organización democrática, tan encontrada con las costumbres del Estado mexicano, no teníamos acceso a los medios de comunicación para poder plasmar nuestra opinión, nuestra propia versión de los hechos, entonces, de viva voz llegábamos a los cierres de circuito y explicábamos a la gente porque no había servicio de transporte, pedíamos que nos comprendieran, que nosotros también como ellos éramos trabajadores y que necesitábamos un incremento salarial que fuera acorde a la carestía que desde hace años prevalece en este país. Y fue precisamente esa actitud que ya desde antes se llevaba a cabo, lo que nos permitió contar con el apoyo y la solidaridad del público usuario y de otras organizaciones, tanto sindicales, de colonos, en fin del pueblo en general y de esa manera pasamos una semana de plantón permanente en el zócalo; ahí dormíamos, ahí permanecíamos todo el día, para que los compañeros de la dirigencia que estaban en el interior del Departamento del Distrito Federal y las mismas autoridades, estuvieran enteradas de que estábamos presentes exigiendo nuestros derechos, que no íbamos a permitir que se nos arrancara una fuente de trabajo así nada más por que si y que 7 años de lucha, porque durante esos 7 años se habían conquistado muchas cosas, lo que sindicatos con más antigüedad; hasta con 40 y tantos años de vida no habían conseguido, nosotros lo habíamos conseguido en 7 años, pero a través de organización, de lucha, de combatividad. Entonces no podíamos permitir que de un "plumazo" se echaran abajo 7 años

de lucha, eso es a grandes rasgos como yo recuerdo la huelga del 89.

JOSÉ ANTONIO. Mi recuerdo de la huelga del 89 como año con año se realizaban las revisiones contractuales de Condiciones Generales de Trabajo, previamente los actos de ley que se anteponen a todo este tipo de actos que se efectúan, nosotros ingresamos nuestro pliego petitorio ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje como lo marca la ley, en ese sentido nuestras pretensiones eran de observación a algunos artículos de nuestras Condiciones Generales de Trabajo, que se venían incumpliendo por parte de la empresa y esto en que repercutía? bueno, repercutía en que el servicio que prestábamos nosotros los trabajadores era deficiente y al público usuario de una de las ciudades más pobladas y más problemáticas del mundo no se le satisfacía su demanda. Nuestras pretensiones querían cubrir esas carencias, más un 60% de aumento al salario. Siempre nuestras peticiones eran tentativas, negociables. En ese sentido la posición del entonces Director del Organismo Público Descentralizado Ruta-100, Fernando de Garay y Arenas, fue una actitud de prepotencia, de cerrazón total. En un inicio otorga el 12%, posteriormente otorga 14% y bueno, las posturas se hacen llegar a la Asamblea Multitudinaria que había sido convocada como cada año, el día 2 de mayo, porque a las 12 de la noche se vencía el plazo para revisar las Condiciones Generales de Trabajo. Entonces como se ha regido esta organización desde sus inicios,

de manera democrática y por medio del voto directo, se les hace llegar la petición y la propuesta que ofrecía por aquel entonces el patrón -que era el Departamento del Distrito Federal- y la Asamblea por mayoría de 50% más uno como así lo establecían nuestros Estatutos, determina no aceptar la propuesta e irse a la huelga, porque consideramos una ofensa el aumento salarial ofrecido sino por el incumplimiento de algunos artículos de las Condiciones Generales de Trabajo que repercutían en que no podíamos realizar nuestra labor satisfactoriamente para responder a las necesidades de transporte de una de las ciudades más pobladas y mas problemáticas del mundo. En este sentido se determina estallar la huelga e ir a la acción, ya estaban organizadas las comisiones de; voto, vigilancia, negociación, etc., porque teníamos una estructura organizativa para ello. Creo que un sindicato que no tiene una estructura organizativa, difícilmente puede contrarrestar una ofensiva del gobierno, porque la respuesta del gobierno fue una ofensiva brutal contra nuestra organización, que era un supuesto problema por el simple hecho de defender, de reivindicar los derechos conquistados por los trabajadores durante años de lucha. Esto al parecer era una ofensa para el gobierno y consideraron que era el momento oportuno para acabar con esta organización, que para ellos tantos problemas les había causado durante sus ya 7 años de existencia. Aunado a esto, los medios de comunicación y algunos escritores se dan a la tarea de la desinformación y aquí nos dimos cuenta que no aquél que lee el periódico, no aquél que ve la televisión y oye la radio es una

persona informada, porque los medios de comunicación tendenciosamente y con la directriz del gobierno, del sistema, trataban de encausar a la población para manifestarse en contra de los trabajadores, para que no apoyara la lucha justa de los trabajadores, en este sentido se desarrolla la batalla. El organismo público Ruta-100 y el gobierno del Departamento del Distrito Federal, consiguen que se den por terminadas las relaciones laborales y con ello lanzaban a la calle a más de 24 mil trabajadores, desconociendo los derechos conquistados, argumentaban a través de sus medios de comunicación, para desinformar a la gente, para crear inconformidad en la gente y aberración hacia los trabajadores, que un trabajador de Ruta-100 en ese tiempo ganaba más que un maestro, que no era posible que un maestro que había estudiado o un licenciado tuviera que generar más horas de trabajo y un trabajador de Ruta-100, que ni había estudiado, que era un mugroso por aquél entonces decían así; unos impreparados, unos groseros, cómo era posible que tuvieran esos salarios. Nosotros con nuestra estructura organizativa y facilitado por el trabajo previo que teníamos, de mutua, de estrecha relación con el público usuario, a través de brigadas de información, de volanteo, iniciamos lo que llamábamos en aquel tiempo, campaña al público, contrarrestando toda esta ofensiva y ganarnos la simpatía de la gente. El apoyo fue masivo y si agregamos que los esquirols de nuestra huelga, no satisficieron en lo más mínimo las necesidades de los usuarios sino por el contrario, aumentaron sus problemas. Los usuarios nos

comentaban que ya querían que regresáramos al volante, porque los soldados les hacían groserías, les faltaban al pudor y les daban un trato peor que animales, entonces la gente fue asimilando todo esto y este conflicto que empezó de manera gremial, amenazó con convertirse en un problema de carácter social. El gobierno debido a la presión de los trabajadores, a la lucha combativa que dieron los trabajadores conjuntamente con el pueblo, con los usuarios y con el apoyo de otras organizaciones sindicales -que partiendo del principio de solidaridad que debe estar vigente entre las organizaciones independientes- tuvo que retractarse y mediante un acuerdo político y el otorgamiento de la suspensión por vía de un amparo que se había interpuesto y el pago de una fianza que se determinó en 700 millones de pesos de aquél entonces, pudimos recuperar nuestra fuente de trabajo con todos nuestros derechos conquistados, regresando a realizar nuestras labores con el mismo nombramiento. El público usuario desde el primer día nos mostró su afecto, mostraba su satisfacción porque nuevamente eran sujetos de un transporte eficiente, del trato digno que se les brindaba, es cierto, con sus carencias, pero no motivadas por los trabajadores, sino ocasionadas por la propia empresa, por el propio gobierno del Distrito Federal para tener la justificación de acabar con esta organización sindical. Este es mi recuerdo y la experiencia es que combativamente, organizadamente y unidos los trabajadores, podemos lograr y rescatar lo que el gobierno arbitrariamente pretendía arrancarnos y no sólo a nosotros sino al público usuario, pues se pretendía privarlo de un transporte barato

y eficiente que hasta la fecha jamás se le ha otorgado cabalmente al pueblo de México, principalmente al pueblo del Distrito Federal y zonas conurbanas, tal y como lo establece el decreto presidencial del 18 de agosto de 1981 que da creación al Organismo Público Descentralizado Ruta-100. Entonces gracias a la participación, gracias al apoyo del pueblo, a la concientización de la gente es como llega a feliz término para los trabajadores este problema, que se había suscitado por las propias autoridades.

2. Explique cuál fue la actitud de las autoridades políticas y policiacas en mayo de 1989.

MA. DEL ROCÍO. Bueno la actitud policiaca no empezó precisamente en mayo del 89, la represión ya se daba desde antes, podemos mencionarlo así, como represión desde el momento en que las autoridades de la empresa nos empiezan a negar refacciones, nos empiezan a querer controlar en cuanto a los movimientos que nosotros hacemos, me refiero a los movimientos administrativos, nos controlan en ese sentido y por eso decimos que la represión no se da en mayo del 89, y nosotros nos damos a la tarea de exigirle a estas autoridades la herramienta necesaria para el funcionamiento de la empresa, tenemos muchos choques y bueno sentimos que desde ahí es una represión. Llega mayo, la cuestión de la revisión y ya en el movimiento la represión se da principalmente en cuanto a la información, precisamente decía un compañero que se manipula toda la información a través

de la prensa y la televisión. Nosotros vemos que hay una represión ideológica para los trabajadores. La represión en cuanto a la violencia? Yo recuerdo que en 89 tenía mucho miedo, porque sentía que la policía estaba tras de nosotros, sentía que en cualquier momento el cuerpo de granaderos podía desalojar los módulos, era un miedo que sentía en ese tiempo, pero sin embargo, ese miedo al mismo tiempo me hacía resistir para participar en mi movimiento, el mismo miedo que yo sentía en ese momento me daba la fuerza y los ánimos para apoyar a mis compañeros, a los representantes, para apoyar a mis compañeros de base que estábamos en esa lucha y pues, se siente, se siente definitivamente, incluso hubo algunos casos de agresiones físicas a algunos compañeros. Afortunadamente, no fue tan drástica como en el 82, en enero del 82, cuando también se hizo una movilización, en donde hubo muertos. En el 89 no pasó eso, pero la represión si fue fuerte, de todo tipo, física y psicológica.

GELASIO. Las actitudes de las autoridades como ya lo sabemos siempre es tratar de reprimir todo movimiento reivindicador de los trabajadores, en mayo del 89 tuvimos varios ejemplos; como introducir al ejército a dar nuestro servicio. Fue una muestra más del miedo que sentían las autoridades de que los trabajadores organizados pudiéramos retomar los módulos. No lo íbamos a hacer porque nosotros entendemos que no es nuestra finalidad caer en el choque, nuestra vía era la legal, para recuperar lo que nos habían arrebatado. Al dar un servicio con el ejército, con

unidades del ejército y con autobuses esquirolados, la represión pues como todo sabemos es intimidación, es manipulación de la información, achacándole a los trabajadores de Ruta-100 la culpa de que la ciudad no tuviera un servicio de transporte, pero nunca informaban que los ofrecimientos que se daban en las revisiones de Condiciones Generales de Trabajo, eran muy por abajo de los topes salariales como siempre han acostumbrado las autoridades, sin medir que los trabajadores tienen necesidades de alimentación, vestido, educación y bueno esa fue la actitud de las autoridades, tratar de reprimir las movilizaciones que realizábamos. Afortunadamente, el pueblo se solidarizó con nosotros; maestros, estudiantes, colonos, trabajadores de otras empresas que en si eran los más afectados, porque al quedarse sin servicio de transporte, tenían la necesidad de trasladarse a sus fuentes de trabajo, a sus centros de estudio, y al hacerlo en unidades del ejército, pues no era el mismo servicio, tuvimos incluso conocimiento de algunos accidentes ocasionados porque el ejército podrá manejar armas, pero nunca conducir o prestar un servicio de transporte en la ciudad de México y ello dio más motivo para que el pueblo se solidarizara con nosotros y las autoridades viendo esta respuesta popular, moderaron las formas de represión. Eso es lo que recuerdo en cuanto a las actitudes de las autoridades con los trabajadores del SUTAUR-100.

GUMARO. Sabemos que todas las organizaciones independientes siempre han sido reprimidas por el Estado, el SUTAUR-100 en su

lucha independiente y siempre aliada al pueblo, no podía ser la excepción y más, cuando en 1989 empieza la huelga; varios de nosotros, los trabajadores, íbamos a explicar nuestro movimiento y encontrábamos provocadores, a veces había patrullas que nos decían que nos fuéramos, o si no, nos iban a subir (a la patrulla), cuando nos dirigíamos a personas esperando el transporte, a veces no nos dejaban explicarles, esa es una forma de represión, a la vez también a los módulos llegaban provocadores, pero siempre hemos sido una organización no violenta, pero si de lucha y nunca hemos caído pues, en el enfrentamiento, creo que esto es muy importante para una organización de lucha, hacer fracasar todas las trampas que quiso y quiere tender el Estado y nuestra lucha, a la fecha, se mantiene de esta manera. Del 89 eso es lo que les puedo decir, dentro de mi actuación.

JUAN. La actitud agresiva de las autoridades políticas de ese tiempo, decayó poco a poco, decimos esto porque con los golpes psicológicos que nos estuvieron dando para tratar de bajarnos la moral y que desistiéramos en 1989 de nuestro movimiento, fracasaron. Las autoridades políticas no lograron su objetivo de vencer a una organización independiente y democrática como es el SUTAU-100, por eso es que los golpes psicológicos aún después de haber logrado nuestro objetivo de mantener nuestra fuente de trabajo, se siguieron dando y se siguen dando hasta la fecha, porque perduran en su afán de acabar con una organización que ha sido como una piedra, con una organización independiente, que

ha sido una piedra en el zapato de las autoridades de nuestro país y hasta la fecha, los políticos siguen enojados, porque no han podido vencernos. Por eso han utilizado a las autoridades policiacas para reprimir a todos los integrantes del SUTAU-100, de una y mil formas han buscado acabarnos, sin embargo, por la unidad los trabajadores y la conciencia de la clase trabajadora no han logrado vencernos, no hemos dejado vencernos por las autoridades políticas, policiacas y triunfaremos en este sentido.

SALVADOR. Desde que en México se constituye la clase obrera como tal, las autoridades tanto políticas como policiacas que finalmente son lo mismo, han tomado las mismas actitudes hacia los trabajadores, siempre una actitud de prepotencia y de autoritarismo que se expresa abiertamente a través de pisotear, de vejear todos los derechos que nos confieren tanto la Ley Federal del Trabajo como la misma Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917. En 1989 para con los trabajadores de Ruta-100 no fue la excepción, esas mismas actitudes mencionadas al principio fueron las que se dejaron sentir por parte de las autoridades, tanto políticas y policiacas. Las autoridades políticas primero declarando inexistente una huelga legal, a través de la institución correspondiente, pasando por alto que no nada más como trabajadores, sino que como individuos tenemos nuestros derechos, insisto, manifestadas en la misma Constitución, como es el derecho al trabajo, como es el derecho a la huelga, única arma de defensa de los trabajadores hacia el

patrón cuando este incurre en actos que transgreden los derechos de los trabajadores. La represión se manifestó de muchas formas: el hecho de que se haya emprendido por parte de las autoridades políticas una campaña de difamación y desprestigio hacia los trabajadores, es una conducta agresiva, una conducta retadora. Retadora por qué, obviamente cuando un grupo de granaderos y de policías de cualquier corporación y nivel, forma una valla y está preparado para agredir, para golpear, seguramente no actúa por iniciativa propia, incluso algunos de estos elementos, de estos cuerpos referidos, llegaron a platicarnos y más bien a querer justificarse, mencionándonos que no era cosa de ellos, que eran ordenes que tenían que cumplir y a nosotros nos llegó a constar ver como sus superiores los insultaban y a veces hasta los golpeaban para instigarlos a que nos agredieran, con el único afán de que hubiera un motivo para que nosotros respondiéramos a esa agresión y ellos quedar plenamente justificados ante la opinión pública. Cosa que nunca ha sucedido porque a lo mejor les va a parecer un tanto extraño, pero yo creo que es necesario que insistamos mucho o que toquemos mucho el asunto de que la propia dirigencia siempre nos ha recomendado mantener la cordura para no caer en las provocaciones, precisamente, para no dar pie a que se desate una represión física más grave. En ese sentido nosotros siempre mantuvimos la calma, a veces costaba trabajo es cierto, pero así lo hicimos. En concreto, las actitudes de las autoridades insisto, siempre han sido las mismas para con los trabajadores, ha sido la represión de cualquier tipo; psicológica,

física, estar constantemente hostigados en nuestros locales, tanto sindicales como en los módulos que operaba el servicio de Ruta-100, estábamos siempre vigilados por patrullas, por agentes de la policía judicial, infiltraban gente en nuestras movilizaciones, en fin, todo un esquema para desestabilizar y poder justificar una represión... así fue.

JOSÉ ANTONIO. Yo creo que la actitud de intransigencia por parte del patrón, en este caso del Departamento del Distrito Federal, ya constituye un acto de provocación, el no querer cumplir a sus trabajadores con lo que constitucionalmente les compete, lo que constitucionalmente les es suyo. En este sentido, a raíz de la declaración de huelga por parte de los trabajadores, el gobierno echa a andar su maquinaria policiaca, para provocarnos, qué quiero decir: significaba crear las condiciones, el pretexto para que de contestar nosotros, poder desarticular el movimiento mediante la represión, de esa manera encarcelar compañeros y acabar con un movimiento que ellos creían como peligroso. Nosotros nos conducimos inteligentemente, tenemos nuestras estructuras, nuestros métodos para contrarrestar todo ese tipo de infiltraciones, todo ese tipo de provocaciones. La provocación si estuvo muy fuerte, nuestros locales sindicales fueron totalmente sitiados, éramos perseguidos como perros con rabia, hostigados, inclusive amenazados de muerte, pero aun con esto el movimiento no se desarticuló, ni nos hizo perder la cabeza, sino todo lo contrario, nosotros sabíamos que cualquier error constituiría un acto de

represión y de esa manera el gobierno justificaría ante la opinión pública la desaparición de nuestra organización y acabarían con nuestro movimiento. Yo creo que como organización sindical, le repito, nos conducimos inteligentemente, logramos desarticular ese tipo de artimañas que el gobierno utiliza en contra de los trabajadores, por el simple hecho de constituirse legalmente para defender lo que por derecho les corresponde. En nuestro caso, para acabar con las conquistas de más de 7 años de lucha. Así la actitud de las autoridades siempre ha sido de provocación no sólo en 1989, sino desde siempre, año con año era la misma táctica que utilizaban. Ellos consideraron que dándose la huelga entrarían como “cuchillo en mantequilla” y con un “plumazo” borrarían a esta organización sindical, pero su sorpresa fue mayúscula, al encontrarse con una organización debidamente constituida. Dimos la lucha legal, dimos la lucha política y jamás caímos en la provocación que el gobierno instrumentaba para acabar con nuestro movimiento.

3. Cómo era la relación entre la base y la dirigencia sindical en 1989?

MA. DEL ROCÍO. Desde un inicio, hablo en cuanto a la formación del sindicato independiente, nosotros tenemos una relación fraternal. Existe la representación sindical, existe la base trabajadora, pero eso no quiere decir exista una línea de separación entre el trabajador y la representación, esto se detecta

desde que elegimos directamente a nuestra representación, por voto directo, esos representantes seccionales tienen sus funciones diferentes, pero sin embargo, hay una relación responsable con los mismos trabajadores. La relación empresa-trabajador-representación sindical en ese tiempo se da de dos formas: en principio pues, obviamente la representación acude a defender al trabajador, pero la empresa por lo regular se trata de meter entre el trabajador y el representante, trata de meter una cierta cizaña, un cierto divisionismo, pero sin embargo, por las mismas actitudes de la representación no hay ningún rompimiento entre la base trabajadora y la representación sindical. En cuanto al movimiento del 89 la dirigencia del Comité Central tenía todo nuestro respaldo, tenía todo nuestro apoyo, porque nos habían demostrado -hasta la fecha lo siguen haciendo- que en realidad si puede haber un sindicato con representantes honestos, porque en la vía de los hechos ellos nos lo fueron demostrando. Nosotros nos dimos cuenta de que en realidad si se puede confiar, confiar en la representación, pero en base a los hechos, es decir no como una enajenación, sino más bien por las mismas actitudes que tienen estos compañeros, pues se van ganando la confianza del trabajador. Esa es la relación que existía y que existe actualmente.

GELASIO. La relación que existe desde la formación del SUTAU-100, entre dirigencia y base trabajadora es muy estrecha, ya que los dirigentes surgen de las mismas bases, ya que son electos en asambleas democráticas por voto directo y cualquier trabajador

puede ser secretario general, un compañero de mantenimiento, uno de administración o un compañero de operación, o sea que surgen de las propias bases y eso hace que en nuestra organización no exista ninguna desunión entre dirigentes y trabajadores, repercutiendo en la fortaleza de nuestro sindicato, una dirigencia y unos trabajadores que se relacionan, que son parte de la misma base porque han surgido de las propias bases. La relación entre bases y dirigencia es estrecha, muy estrecha y a través de los años de la formación del SUTAU-100, nuestros compañeros dirigentes nos demostraron honestidad, trabajo, además, son electos en procesos democráticos, eso nos demuestra que puede existir una organización sindical democrática y que deben de existir organizaciones democráticas, donde las propias bases eligen a sus dirigentes, si funcionan continúan y si no son removidos, son relevados por otros compañeros.

GUMARO. Entre la base y la dirigencia hay una estrecha relación porque cómo ya lo dijo el compañero, en primera los dirigentes salen de las bases y en segunda porque nos enseñan, porque nos dieron a conocer nuestros derechos. También, los beneficios que gracias a esta organización obtenemos todos los trabajadores y eso en base a una dirigencia honesta y eso es precisamente, el punto fundamental, real, de que las bases y los dirigentes estemos relacionados y unidos. Una de las cosas principales es que aquí, si existía una duda se nos explicaba por medio de la dirigencia; el porque de nuestros derechos, a nosotros nos daban las razones

para decirle a nuestro pueblo el porque de esa lucha de la huelga del 89 y nos explicaban detalladamente como el gobierno trataba de echarnos al pueblo en contra de nosotros, usando el pretexto del mal servicio, todo ello nos lo decían nuestros dirigentes. Nosotros sabíamos que eso era lo real y que se lo teníamos que explicar al pueblo y es precisamente lo que nosotros hacíamos.

JUAN. La relación de la dirigencia sindical y la base trabajadora del SUTAUR-100, siempre ha sido muy estrecha, desde el nacimiento del SUTAUR-100, porque la dirigencia en el SUTAUR-100 siempre ha sido democrática. Los dirigentes han salido de las mismas bases del SUTAUR-100. Confiabilidad, existía en nuestros dirigentes, porque los mismos hechos nos han demostrado su rectitud, en todo el tiempo de lucha que llevamos en contra de el patrón que era el Estado. De esa forma, pues, esas relaciones eran estrechas, confiables.

SALVADOR. Si esta organización ha demostrado una solidez inquebrantable, se debe precisamente, a la relación que se ha dado siempre entre la dirigencia y las bases. Los dirigentes han tenido y tienen todavía la obligación de mantenerse cerca de las propias bases, han tenido la obligación de no firmar nada a espaldas de los trabajadores, como sucede en otras organizaciones sindicales. Recuerdo que en algún momento alguien mencionaba que los trabajadores, concretamente de la C.T.M., apoyaban incondicionalmente el Tratado de Libre

Comercio, que después se impuso en México, resulta que se hablaba de él, cuando los trabajadores no sabían absolutamente nada acerca de su contenido o de sus consecuencias. Aquí por el contrario, el dirigente siempre tenía la enorme responsabilidad de primero, consultar a las bases, y de qué manera lo podía hacer, sino era a través de asambleas, directamente, siempre defendiendo a “capa y espada” los derechos de los trabajadores sin caer en “arreglos” de ninguna especie, que es una de las otras cosas que se pueden ver en otras organizaciones sindicales. Esa misma relación tan estrecha que se llevaba y se lleva todavía entre dirigencia y bases, es la que permitía que el dirigente, de cualquier nivel, es decir, desde el mismo Secretario General del Comité Central, pasando por el Secretario General de una sección, que en este caso era el módulo, hasta el puesto que pudiéramos considerar menor dentro de la estructura de dirigencia de la organización tenía esa responsabilidad, esto incluso, ha permitido que el sindicato tuviera esa solidez, porque confiaba, confía en sus dirigentes sin caer en el idealismo, porque también así se puede interpretar, se puede dejar guiar simplemente por las palabras del dirigente -algunos por cierto verdaderos “jilgueros”- pero en los hechos están más bien del lado del patrón que del trabajador y en nuestro caso no fue así, ni ha sido así, por ello esa relación que existe entre la dirigencia y la base siempre fue unida, pero sobretodo porque los dirigentes, no eran aquellos que siempre habían ocupado un puesto de cualquier nivel en la organización, sino que eran compañeros de nosotros mismos, cualquier

miembro activo del sindicato podía resultar electo, porque además ese derecho le conferían los estatutos que nosotros teníamos como sindicato, votar y ser votado. Si en algún momento algún compañero gozaba de la simpatía y la confianza de sus demás compañeros de sección, por lo menos podía ser propuesto para algún cargo de dirigencia y el compañero participaba, pero siempre dentro de ese marco de compañerismo, no se marcaba la clásica barrera de que ahora yo soy el jefe y tu sigues siendo de la base ¡no!, seguíamos siendo los mismos, incluso, el trato entre nosotros siempre fue en el término de compañero, de compañero "fulano", de compañero secretario de tal o cual cartera en fin, pero siempre dentro de ese marco, sin establecer barreras como ya dije y eso fortalecía aún más a nuestra organización.

JOSÉ ANTONIO. La relación entre dirigencia y base en el año de 1989 era de plena identificación motivada por la confianza en los hechos que habían antecedido; el nacimiento, la formación y el fortalecimiento de esta organización. Pero no hablamos de una fe ciega o dogmática, hablamos de una confianza demostrada con trabajo, siempre sujetos a lo que marcaban nuestros estatutos, porque todos los trabajadores teníamos la obligación irestricta de conocer nuestros estatutos, luego entonces, sabíamos como debíamos comportarnos, cuales eran las funciones de un Secretario General del Comité Central, de un Secretario de Sección, etc., además no descartábamos la posibilidad de que en cualquier asamblea fuéramos propuestos para ocupar un cargo de

dirigencia seccional, inclusive de dirigencia a nivel general del SUTAU-100, en este sentido, la relación en aquel tiempo era estrecha, a pesar de las innumerables calumnias y "chismes" que fluctuaron sobre nuestra organización, causados por las campañas del gobierno y de los medios masivos de comunicación; en 1989 se manejaba que nuestra dirigencia ya había firmado dejando a los trabajadores en total estado de indefensión, a través de los medios de comunicación se vociferaba esto. Pero siempre la base estaba muy tranquila porque conocía a sus dirigentes, aquí nunca ha habido cúpulas, no había cúpulas en el 89, porque todas las determinaciones se tomaban en común, había una estructura para ello, regida en base a los estatutos, que ordenaban en sus artículos, realizar una asamblea por cada sección, en aquel tiempo eran 40 secciones, cada una con su secretario general. Teníamos instancias de determinación, si una instancia no tenía capacidad de resolución, pasaba a la siguiente instancia. La instancia superior que resolvía los asuntos fundamentales era la Asamblea General Multitudinaria o de socios del sindicato que aglomeraba a todos los miembros del sindicato y por mayoría de votos, democráticamente, se tomaban las decisiones aprobatorias o desaprobatórias. De ahí la confianza plena que se tenía en aquel tiempo en los dirigentes. Deseo agregar que contábamos con una dirigencia experta y capaz para resolver este tipo de problemas, incrementando nuestra seguridad de que con lucha y sobre todo con el respaldo combativo de nosotros, podíamos salir adelante. Estábamos concientes de que si no apoyábamos, la dirigencia por

muy brillante que fuera no podía hacer nada y lo mismo, las masas por muy combativas y numerosas que fueran, sino hubiese una dirección acertada, tampoco hubiéramos llegado al objetivo, que era la conservación de nuestra fuente de trabajo.

4. Quién tomó la decisión de estallar la huelga en 1989, la base trabajadora, la dirigencia o ambas partes?

MA. DEL ROCÍO. Como lo mencionaba hace un momento, la relación entre la dirigencia y la base era muy amplia. El movimiento de huelga se estalló, porque la mayoría así lo decidió, así como también por mayoría aprobamos regresar a la fuente de trabajo que se nos intentaba arrebatarnos. Se manejó que la dirigencia era la que había conducido a la base para que nos llevaran a la huelga y que de esa manera traicionaran a los trabajadores del SUTAU-100, pero, debido a nuestra confianza, sabíamos que de esa huelga teníamos que salir triunfantes a pesar de las maniobras legaloides de las autoridades, que desconocieron el movimiento. No obstante todo eso, nosotros seguimos en la lucha. La huelga del 89 fue acordada definitivamente por los trabajadores, debido a que nosotros considerábamos que el aumento que se nos estaba dando, no nos iba a alcanzar para sostener los gastos mínimos que tiene una familia, una familia trabajadora y bueno nosotros teníamos que dar la lucha, considerábamos que la huelga era un derecho o es un derecho de los trabajadores, pero nos encontramos con que las autoridades nos desconocieron, y sin

embargo, estábamos conscientes de que era un derecho que nosotros teníamos que hacer valer, la huelga del 89 pues, fue impulsada precisamente, porque los trabajadores, así lo decidimos. Llegó un momento de la Asamblea Multitudinaria, lo recuerdo perfectamente, en que las secciones -pues estábamos ordenados por secciones en el Palacio de los Deportes- en que los compañeros empezaron a soltar sus banderas de huelga, sus banderas roji-negras e inmediatamente partimos a los módulos, pensando, teniendo un ideal combatiente.

GELASIO. La determinación de estallar la huelga del 89 fue de los trabajadores a consecuencia de la negativa de las autoridades, a satisfacer nuestras demandas. Si, los trabajadores nos fuimos a la huelga provocados por el propio Estado, al negarnos un aumento salarial digno, por ello consideramos la determinación en Asamblea Multitudinaria, responsabilizamos en ese tiempo a las autoridades, siempre lo haremos, como causantes de esa huelga, por su negativa a resolver satisfactoriamente la revisión de Condiciones Generales de Trabajo que estábamos realizando en el 89.

GUMARO. En la Asamblea Multitudinaria de mayo de 1989, subieron varios compañeros a la tribuna; unos a favor y otros en contra de la huelga, al final, la misma base por mayoría decide ir a la huelga. De hecho ya habíamos discutido esto en nuestros módulos, que estaban ubicados en diferentes rumbos de la ciudad.

En el módulo en donde estaba, comentamos varias veces si íbamos a la huelga o no, porque ya nos habían dicho que sólo nos querían dar el 16% de aumento al salario. De todos modos, la dirigencia nos informó de todo y la base es la que decidió .

JUAN. Si, la huelga de 1989 fue impulsada por las bases del SUTAU-100, pero en conjunto con la dirigencia, debido a la unión fraterna que existió y que ha existido siempre en el SUTAU-100. La base? fue la confianza que han tenido los trabajadores hacia su dirigencia. Además de que, en nuestra organización democrática, así como se elegían a los dirigentes sindicales, también así se tomaban los acuerdos, ya sea, para una negativa o para aprobar los planteamientos que la dirigencia nos hiciera para beneficio de todos, de todos los agremiados del SUTAU-100. Es así como la huelga fue impulsada por ambas partes.

SALVADOR. Como todas las decisiones que pudiera o tuvieran injerencia sobre la totalidad de los socios del sindicato, la decisión de estallar la huelga de 1989 del SUTAU-100 fue tomada por las bases en los términos ya mencionados y los que señala la Ley Federal del Trabajo y la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado; para que un sindicato pueda tomar una decisión de este tipo, debe de ser por mayoría, qué significa la mayoría en este caso, las leyes mencionan que es el 50% de los socios más uno y en mayo del 89 rebasamos con mucho esa disposición. De esa manera, se determina estallar el movimiento

de huelga. La dirigencia no tenía otra alternativa, más que sujetarse a la decisión de las bases, es decir, la dirigencia aunque hubiera querido, no hubiera podido detener o cambiar esa decisión de las bases, así estalla la huelga, las bases así lo mandan y son ellas mismas las que -como dijimos en otros momentos- se dirigen a sus lugares de trabajo e instalan las banderas de huelga. Es como lo recuerdo.

JOSÉ ANTONIO. Creo que debido a la intransigencia, a la prepotencia e ineptitud que demostraron las autoridades para satisfacer las justas demandas que hacíamos los trabajadores en 1989, por determinación de la mayoría de las bases trabajadoras del SUTAU-100, en Asamblea General Multitudinaria, como así lo marcaban los estatutos, órgano máximo de gobierno y de determinación de nuestra organización, se decidió estallar la huelga. Entonces son las bases que determinan ir a la huelga.

- 5. Siempre tuvo confianza en que Ricardo Barco y el Comité Central del Sindicato, llevaran por buen camino para los intereses de su Organización, las negociaciones con el gobierno, así como el proceso legal?**

MA. DEL ROCÍO. Si, en 89 ya teníamos un antecedente muy fuerte y amplio en cuanto a la dirigencia. Año con año con la firma de Condiciones Generales de Trabajo, se nos explicaba, se nos instruía, hasta donde podíamos llegar, con nuestras peticiones,

incluso se calculaba qué porcentaje se podía dar, que prestaciones sí, o cuáles no, en resumen que podíamos exigir. Bueno, año con año vimos, notamos que, lo que se nos informaba era a lo que se llegaba. En 89, con esos antecedentes, con esa confianza ya desarrollada, era lo que nos empujaba a estar seguros de que las cosas eran como se nos explicaban. Las negociaciones que se daban año con año siempre fueron de "jaloneo" y definitivamente en 89 no iban a ser "color de rosa", mucho menos con un movimiento de huelga. Precisamente, por ese historial de la dirigencia, estábamos seguros de que las cosas iban por el camino en que se nos informaba y que no se iba a dar un "golpe bajo" a los trabajadores.

GELASIO. En las bases del SUTAU-100, siempre ha existido confianza en la asesoría jurídica. Desde la fundación del SUTAU-100 existió esa confianza, porque demostraron en la vía de los hechos, capacidad para velar por los intereses de la clase trabajadora. Para una organización sindical independiente como ha sido el SUTAU-100, lograr prestaciones que ninguna otra organización sindical había obtenido a través de los años que tienen de establecidas, es toda una lección de nuestra lucha. La organización logró en poco tiempo, prestaciones que están amparadas en la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado y en la Ley Federal de Trabajo, superándolas. En ningún momento, como se manipuló, estaban muy por encima de cualquier trabajador, lo que sucede es que en otras organizaciones

sindicales se conforman con las "migajas" que les ofrece el patrón en contubernio con los asesores y los representantes sindicales. En nuestra organización no es así, se hacían valer, se hacen valer, los derechos plasmados en la Constitución Política. El asesor jurídico juega un papel muy importante, porque es nuestro guía. En el 89 nos aclaraba por qué camino tendríamos que luchar, siempre respetando el marco legal y nunca exagerando como lo mencionaron las autoridades. Por eso es que existe una confianza en la asesoría jurídica, con hechos se lo ha ganado.

GUMARO. Quiero decirle que, entre a trabajar en Ruta-100 en el 87, cuando fue la huelga, apenas tenía dos años dentro de esto. Aquí sinceramente -las comparaciones son odiosas- el compañero Ricardo Barco, su actitud y sus hechos han demostrado que defiende y ha defendido los intereses de los trabajadores y no como aquellos que a espaldas de sus compañeros han firmado, desprotegiendo las garantías y beneficios de los trabajadores. Hasta ahora y en nuestra lucha del 89, comprobamos esa actitud honesta y por ello, la confianza que nosotros los trabajadores tenemos hacia él. Tanto es así que en el presente, la mayoría de los trabajadores estamos apoyándolo. Es una asesoría que ha demostrado con los hechos defender a la clase trabajadora.

JUAN. La confianza que se tiene en el compañero Ricardo Barco, Asesor Jurídico del SUTAU-100, es de bastante confianza. En lo personal había trabajado en otras empresas antes de entrar a

Ruta-100 y cuando llegué aquí y empecé a ver como caminaba el SUTAU-100, me di cuenta de que el compañero Barco, siempre beneficiaba a los trabajadores en cada negociación de Condiciones Generales de Trabajo. Por eso es que poco a poco fui entendiendo nuestro proceso y cuando llegó la huelga en 1989, con toda la confianza del mundo le entré al movimiento para defender nuestras reivindicaciones y la fuente de trabajo y así mismo invité a mis compañeros a que lo hiciéramos juntos. Recuerdo que teníamos el mismo objetivo, resistir para recuperar nuestra fuente de trabajo. En ese movimiento de huelga también se tenía confianza, se tiene confianza, en la dirigencia porque nos dimos cuenta que son compañeros de base con conocimiento de nuestros problemas y que defendían los derechos de los trabajadores. Claro que también nos hacían ver nuestras obligaciones, por eso se tuvo confianza en el Comité Central y en la asesoría jurídica. En los 7 años de vida y lucha que llevaba hasta 1989 el SUTAU-100, vimos con beneplácito todos los logros hacia los trabajadores y nunca se vio que el compañero Ricardo Barco vendiera a los trabajadores. Por eso es que hasta la fecha, seguimos teniendo confianza en el compañero Ricardo Barco y en nuestra dirigencia.

SALVADOR. Indiscutiblemente la confianza hacia la asesoría jurídica personificada en el compañero Ricardo Barco y para con la dirigencia del SUTAU-100 ha existido siempre, en 1989 y ahora. Cómo no sentir esa confianza hacia él, si nos dábamos cuenta de

que sus acciones siempre han sido congruentes con sus palabras, nunca hemos visto un hecho que haga pensar en una traición de su parte hacia los trabajadores. Lo mismo podemos decir de la dirigencia, nunca se ha dado alguna conducta de esa naturaleza, ni dentro del ámbito laboral, ni dentro del ámbito político. Creo que la conducta tanto del compañero Ricardo Barco, como de los compañeros dirigentes, siempre fue intachable. En el ámbito político, el compañero Barco es un luchador social, tiene un lugar muy distinto a otros que también se han dicho luchadores sociales, que comienzan bien, pero terminan utilizando como “carne de cañón” a las masas y una vez que asumen un cargo o tienen poder, se olvidan de quienes los llevó a ese lugar. Ciertamente el compañero Barco no ocupa una situación parecida él sólo es nuestro asesor jurídico. Ahora bien, los compañeros que en el 89 fungían como dirigentes, no eran otra cosa, sino el medio de comunicación entre la empresa y los trabajadores. La confianza que se tiene y que se ha tenido siempre en ellos, es porque sus hechos han sido - insisto - coincidentes o congruentes con sus palabras y si nos ponemos a analizar las conductas, incluso de personajes, a través de la historia de México, nada más por buscar un ejemplo, pues, es mucho muy distinta no? de ahí nace esa confianza, por eso se la han ganado los compañeros.

JOSÉ ANTONIO. Creo que hablar de asesoría jurídica inmiscuye a otras personas, a otros abogados, que participan, colaboran dentro de la misma. El compañero Ricardo Barco López es Asesor

Jurídico laboral y es el asesor general efectivamente, sobre él recaen algunas responsabilidades, pero también existen consensos dentro de la misma asesoría jurídica. Por eso gozaba de la plena confianza de todos los trabajadores, porque las decisiones no se tomaron unilateralmente, sino todo era debidamente consensado. En el 89 hubo esta comunicación consensada y estrecha entre la base trabajadora y la dirigencia. Así se llevó a votación los asuntos y ya cuando se iban a las negociaciones, los trabajadores ya sabíamos plenamente que es lo que se iba a tratar, cuales eran los parámetros de todas esas conversaciones. Lo fundamental en esta cuestión fue la mutua comunicación, el mutuo intercambio de opiniones, de sugerencias e incluso, la disipación de las dudas que surgían en aquel momento. Pero sobre todo ello, la sencillez, la humildad y el constante trato fraterno de la relación base-dirigencia-asesoría, nos dio fuerza moral. Reitero que los hechos son los que ganaron la confianza de la base trabajadora hacia ellos, además de que todos los miembros del SUTAU-100 sabíamos plenamente a lo que se iba.

6. Cuáles fueron los errores que desde su punto de vista se pudieron haber cometido en la huelga y movimiento de 1989?

MA. DEL ROCÍO. Difícilmente los podría enmarcar, porque con la seguridad de que estábamos ejerciendo un derecho, nos vamos a la huelga. Todo lo que viene, lo que trae consigo este movimiento

de huelga va caminado al objetivo; lo que queremos es un aumento salarial que sea digno para los trabajadores. Se dan una serie de acontecimientos que nos hace pensar que a lo mejor no llevábamos el camino correcto, sin embargo, plenamente conscientes de que estábamos haciendo uso de un derecho de todo trabajador, seguimos adelante, entonces llegamos a un segundo objetivo, porque al principio era el aumento decoroso para el trabajador, pero las condiciones se vuelven cada vez más “negras” y vemos que en ese momento es necesario que regresemos a nuestra fuente de trabajo. La cuestión que se vive socialmente, es muy crítica, como hemos explicado, así resolvemos regresar a nuestra fuente de trabajo, pues nos encontrábamos entre la “espada y la pared”, ya que el gobierno nos desconoce como trabajadores de Ruta-100. Al final de esa semana de movilizaciones, de citas en el zócalo, de asamblea tras asamblea multitudinaria con los aproximadamente 24 mil trabajadores y también sus familias, llegamos al objetivo ¡Recuperamos nuestra fuente de trabajo! con las mismas condiciones laborales ganadas durante 7 años, con todos nuestros derechos como organización, eso fue un avance pues, como trabajadores difícilmente se puede ganar. El gobierno se vio obligado a volvernos a reconocer, por lo que no podría mencionar errores. Superamos el problema a pasos agigantados, en realidad no se nos mutiló nada e incluso, nos reforzamos como organización.

GELASIO. Podríamos considerar que en el movimiento de huelga del 89, quizá algunos hubiésemos cometido algún error durante el movimiento, pero sin gran importancia. El error fundamental fue del Estado, al negarnos un aumento salarial justo, nosotros, los trabajadores, lo único que hicimos es hacer valer un derecho constitucional que es el derecho de huelga y ese no es un error, es un derecho constitucional, el error reitero fue del Estado. El Estado, a través de la historia, siempre ha cometido errores, hemos visto que en cuestión de aciertos y errores, quizás, son dos los aciertos y ocho los errores.

GUMARO. Bueno dice error, error fue la huelga?, yo creo que no. Fue una lucha que tuvimos que emprender a través del movimiento de huelga. Supimos también qué tanta fuerza teníamos como organización, qué tanta resistencia y unidad teníamos. En esto quizá el único error fue la duda, pero nosotros al obtener el triunfo, al recuperar nuestra fuente de trabajo, experimentamos una lección: que es la de estar unidos, que es la de estar siempre preparados para salir a la calle a luchar por nuestros derechos.

JUAN. En la huelga de 1989 no hubo errores, considero que no hubo ningún error, porque se lograron los objetivos y si hubo algún error, fue sin importancia, sin peso, ¿Quién no comete errores? aquí los trabajadores no cometimos ningún error al unirnos al movimiento de huelga, ya que regresamos a nuestra fuente de

trabajo con un incremento salarial más alto del que ofrecían las autoridades antes de iniciar la huelga.

SALVADOR. Considero que si el resultado hubiera sido adverso para los trabajadores, podríamos asegurar que se cometieron errores de nuestra parte, sin embargo, no fue así, al contrario, a través de todo el despliegue que hicimos: brigadas, volanteo, voceo, voto y de tantas otras comisiones se formaron para sacar adelante nuestro movimiento de huelga, es como pudimos salir victoriosos en aquel 1989. Y más bien, me inclino a pensar que si hubo errores estos fueron por parte de nuestro adversario, el gobierno del Distrito Federal, ellos no midieron la capacidad de organización que tenía el SUTAU-100, no calcularon la relación que existía con otras organizaciones y con el mismo público usuario. Yo creo que, tendríamos que hablar de los errores del patrón, porque nada puede ser más claro: no se cometieron errores por parte de los trabajadores. El hecho de recuperar nuestra fuente de trabajo, el pago de salarios caídos, porque así lo conquistamos y mantener las mismas prestaciones, sin mutilación alguna, habla que de parte de los trabajadores no los hubo definitivamente.

JOSÉ ANTONIO. Bueno, somos una organización constituida por seres humanos, por mexicanos, no somos perfectos. A lo mejor hubo errores, pero como el lapso de tiempo fue muy corto, desde nuestro punto de vista fueron imperceptibles, no fueron

premeditados, ni con alevosía. Porque se nos puede acusar de haber cometido algunos errores, pero jamás se nos podrá acusar de haber traicionado a los trabajadores, de haber traicionado la confianza que el pueblo tenía en nuestra lucha. El movimiento del 89 nos sirvió, porque mejoramos algunas conductas que teníamos antes de la huelga, como fue el tener un contacto más estrecho con el usuario, algunas anomalías que se venían cometiendo, las rectificamos, los compañeros entraron con más ánimo a realizar su trabajo, lo que repercutió en un aumento de la productividad, en un alto índice de afluencia en nuestro pasaje y sobre todo en la simpatía del pueblo de México, se nos veía como victoriosos. Al salir a las calles el primer día, el pueblo hasta porras echaba. En ese sentido, creo que si hubo errores, fueron sin alevosía, sin premeditación y obviamente perdonables.

7. Finalizamos con lo que deseen agregar y con sus conclusiones.

MA. DEL ROCÍO. En 89 fue mi primer experiencia como trabajadora en un movimiento de huelga. Es muy fructífero porque las cosas se ven diferentes, no del punto de vista del trabajador estático, sino desde el punto de vista del trabajador activo, interesado por su fuente de trabajo, interesado por la problemática social, con la moral en alto y bueno, se sacaron tantas y tantas cosas con ese movimiento, que quizás fue poco una semana. Hubo muchas experiencias partiendo del 89 -contando los años

anteriores de la organización- se va creando un criterio mucho muy diferente, incluso, los puntos de vista como trabajador, también van cambiando, son más amplios, son más críticos, más objetivos, se aprenden muchas cosas, son experiencias que van dejando cosas buenas, positivas para el desarrollo del mismo trabajador, que no se pueden comparar con nada, nos han enseñado a organizarnos, ya lo desarrollamos, lo seguimos desarrollando. También puedo comentar que en el momento es un golpe muy fuerte que pasa el trabajador, pero conforme se va avanzando en la acción, se va aprendiendo que solamente de manera organizada es como se llega a los objetivos que uno se plantea con la organización, sólo así podemos salir adelante.

GELASIO. El comentario que haría como trabajador del SUTAUR-100, es que en la organización he aprendido mucho. Tengo una antigüedad de 27 años en el transporte, estuve afiliado a sindicatos charros y sindicatos blancos, nunca conocimos a los dirigentes y tampoco sabíamos de ellos. Cuando se nos invita a participar en la formación del SUTAUR-100, pensábamos que era lo mismo. A través del tiempo percibimos que existen organizaciones sindicales independientes, que de verdad luchaban por los fines de los trabajadores y que existen líderes honestos. En la huelga del 89 tenía la plena confianza de que saldríamos triunfadores, a pesar de que se habían roto las relaciones laborales entre empresa y trabajadores. En poco tiempo nos dimos cuenta de que si se puede luchar para hacer un cambio y salir adelante. La huelga del

89 fue una experiencia que jamás olvidaré, aprendí mucho y sigo aprendiendo todavía.

GUMARO. La huelga del 89 fue la primera experiencia de este tipo en la que estuve activo. Hicimos voteo, información al público, volanteo, pegamos propaganda, etc. Sentía temor de hablar con la gente, de explicarle a la gente nuestras razones, me costaba mucho trabajo hilar ideas. Conforme pasaban los días fui viendo a mis compañeros explicarle a la gente nuestro movimiento, fui aprendiendo a hacerlo, ¡fue un paso muy importante en mi vida!.. La solidaridad de la gente era vital; las amas de casa que nos llevaban de comer, el apoyo de estudiantes, compañeros de los "peseros" llegaron a darnos cooperación económica de hasta \$50.00, para la compra de víveres. Aprendimos a estar con el pueblo, con los estudiantes y amas de casa, pues, su apoyo y solidaridad, fue enorme. Esta es mi primer experiencia gracias al SUTAU-100. Aprendí a conocer mis derechos y desde esa vez, hasta donde sea posible, seguiremos en esta organización.

Yo, JUAN CANDELARIO MENDOZA PÉREZ, empecé a trabajar en Ruta-100 en 1985. En las otras empresas de transporte donde trabajé, a los dirigentes sindicales los conocí para; darle dádivas, "pomos", emborracharnos, esos eran los dirigentes sindicales, de los permisionarios. En Ruta-100 conocí a mis dirigentes sindicales luchando para beneficiar a trabajadores. Afirmo esto porque cuando entré a mi sección, estaba preocupado por unos

retroactivos que no se habían pagado, luego llegó mi semana de pago y una “lanita” más y me dije; aquí es diferente. Así fue como empecé a participar y conocí como había comenzado el SUTAUR-100. Mi aportación es seguir apoyando al SUTAUR-100, para lograr los objetivos de la lucha colectiva en beneficio de la clase trabajadora y así mismo, luchar contra nuestro enemigo común que es el Estado. Además aquí he aprendido a conocer mis derechos y mis obligaciones como ciudadano

SALVADOR. Sin afán de presunción, considero que a los trabajadores del SUTAUR-100 nos ha tocado escribir grandes páginas en la historia de la clase obrera de este país. No solamente por el movimiento de huelga del 89, sino por todo el rico historial de lucha de este sindicato en la vida política, por lo menos de la capital. Nosotros y yo en lo particular, como padres de familia, creemos que difícilmente la enseñanza oficial dará a conocer estas páginas a futuras generaciones. Independientemente de los fines que ustedes buscan con este cuestionario que hemos contestado cada uno de nosotros, confiamos en que, a través de los trabajos que ustedes hagan; tanto ustedes como otros estudiantes, den a conocer la actitud que debemos asumir todos los trabajadores para poder alcanzar a futuro los objetivos que tenemos trazados, que concretamente es una sociedad más justa. Esperamos que les haya sido útil nuestra participación y que así también correspondan con nosotros, como miembros del SUTAUR-100, como trabajadores que somos, dando

a conocer todo esto a la nación. La historia ha demostrado que algunos intelectuales, no todos, alcanzan a vislumbrar cual es la clase que tiene futuro y participan con ella, por lo menos en lo personal me llevo ese concepto de ustedes.

JOSÉ ANTONIO. Ustedes se preguntarán por qué tan férrea y obstinada fue la lucha por el trabajo y por una organización sindical como lo es el SUTAU-100, en 1989. Porque el SUTAU-100 nos liberó de la esclavitud de que éramos objeto por parte del “pulpo camionero” y porque gracias al SUTAU-100, es que nos valoramos como personas, como trabajadores y logramos alcanzar una conciencia de clase. Todo lo que tenemos y todo lo que somos se lo debemos al SUTAU-100, por eso lo defendemos.

El señor Gumaro nos pidió cerrar esta entrevista, comentando la siguiente anécdota:

Resulta que a pocas semanas del triunfo de nuestro movimiento, asistí a una junta en la escuela de mis hijos, la maestra nos pidió una cooperación económica para cubrir algunas necesidades del local escolar a lo que me opuse terminantemente argumentando que esa era una obligación constitucional del gobierno. La maestra respondió que no valía la pena esa actitud, porque nos podía suceder lo que a los trabajadores de Ruta-100 que se habían quedado sin trabajo por estar en contra del gobierno ¡el colmo!. La profesora no estaba enterada de que nuevamente estábamos operando. Desafortunadamente esas

personas son las que educan a nuestros hijos y son un reflejo fiel de la manipulación de información que se dio para con nuestra lucha.

Después de haber recorrido los antecedentes del SUTAU-100, la descripción de la huelga, las opiniones en la prensa escrita y esta sección de los actores, podemos percibir una concentración de liderazgo en Ricardo Barco López, situación que puede ser peligrosa para una organización gremial, pues está expuesto a que el líder cometa errores que perjudiquen los intereses de los trabajadores o que se deje corromper por autoridades gubernamentales y/o por los patrones o simplemente que el sindicato se convierta en una dictadura personal intolerable, que despolitice a sus bases.

Pero, por lo narrado es imprescindible resaltar que pese a la falta de tradición democrática de la mayoría del sindicalismo en la historia de México, se está en la posibilidad de afirmar que los trabajadores de Ruta-100 se preocuparon por su politización, conocedores de los riesgos de sus acciones, decididas en las diferentes instancias organizativas, gracias a una estructura democrática, con asambleas planteadas con objetivos claros y una capacitación sindical constante. Estas medidas les permitieron enfrentar con éxito su problemática y contrarrestar un latente abuso del poder de los dirigentes sindicales y/o de la asesoría legal.

La respuesta contundente que esta estructura y politización de las bases, dio en mayo del 89, se manifiesta claramente en que pese al encarcelamiento de dirigentes y de la asesoría legal, el movimiento

siguió su curso sin desmembrarse y unido en torno a sus objetivos, demostrando también una gran capacidad de respuesta a los cambios coyunturales y una firme solidaridad entre ellos.



POR LA ORGANIZACIÓN E
INDEPENDENCIA DE LOS TRABAJADORES

LA RUTA



ORGANO DE INFORMACION DEL SUTAU-100

AÑO VIII	2a EPOCA	NUMERO 1	MEX., D.F. A 12 DE AGOSTO DE 1969
----------	----------	----------	-----------------------------------

CONTENIDO:

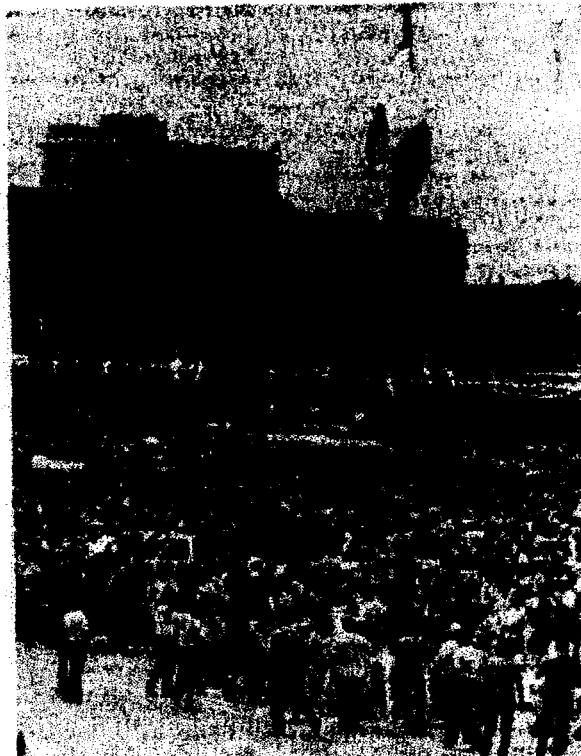
- | | | |
|---|---|---|
| 1.- Agradecimiento | 5.- Crónica del acto del jueves 3 de Agosto de 1969 | 7.- Dirección proletaria vs. (impugnación del Estado-patrón |
| 2.- Editorial | 6.- Información del nombramiento de la comisión mixta para la productividad | 8.- Información del Comité Ejecutivo Central |
| 3.- Últimos acontecimientos en Ruta-100 | | |
| 4.- Actividades culturales | | |

AGRADECIMIENTO

En el pasado movimiento de mayo, el SUTAU-100 recibió apoyo de organizaciones sindicales, campesinas y obreras.

Hoy por este medio mandamos un fraternal y cordial saludo a esas organizaciones fraternas, simpatizantes y solidarias.

Saludamos y agradecemos también a las organizaciones integrantes del Movimiento Proletario Independiente (M.P.I.), entre ellas el Sindicato Nacional de Trabajadores del Colegio de Post-Graduados (SINTCOP), el Sindicato de Constructora Especializada, el Sindicato de trabajadores "Constituyentes de 1917", de "omnibus Cristóbal Colón, PRODASA, trabajadores del Valle de Guisaba, Río Blanco y Ciudad Mendoza, trabajadores del transporte y de la industria textil de Puebla, del Sindicato de Encuadernación Progreso, del Rastro de Texcoco, transporte de Michoacán, campesinos de Xochicuautla, trabajadores de las cooperativas "Frente Francisco Villa", de organizaciones de colonos de San Martín la Brecha, Ixtapaluca, San Rafael Coahuila, Lomas de Cartagena, Guadalupe Victoria, Fuentes del Valle, Parque Residencial Coahuila, San Bartolo Ameyalco, Zapata-San Miguel Teotongo, de la unidad habitacional Cuautitlán Izcalli, Rinconada de Aragón, Jalisco, La Conchita, Santa Catarina, Ampliación Minas Coyote, Jardines de San Pablo, San Rafael Chetumal, Ajusco Medio, de la unidad habitacio-



nal Adolfo López Mateos, San Pablo, México '86, Las Huastas, Ciudad Labor, Puerta Grande, Alborada 2, Zapotitlán, Jalpa, L.E.A., Puente Blanco, Puente Rojo, Palo Solo, Chamizal, Xico, SUTAU Oriente, Minas Palacio, San Luis Tlailco, Alborada 1, San Pedro Martir, FOVISSSTE, Campo 3, Alfredo Bonfil, La Joya, San Fernando, Párras, San Agustín, Los Reyes la Paz, Perzamiento, La Era, Tejocote, San Sebastián Chimalpa, La Higuera, C.H.I.D.D.

L., Imex, José M. Morelos, Alfredo del Mazo, Alfredo Bonfil, Plan de Ayala, Tepeximilpa, Colegio Militar, Casa a Párras, Pedregal San Nicolás, Contreras, Cerro del Judío, La Magdalena, Zapotitlán, Barrio de Xaltongo, Luis Echeverría, López Portillo, Xochimilco, Lomas Estrella, Torres de Potosí, La Pila, Torres de Padierna, Santa Teresa, Belvedere, Bosques del Pedregal, Lomas de Capula, Cuajimalpa, Tlacuítlapa, Xaltalpa, Cañada, San Mateo,

**COMITE EJECUTIVO CENTRAL
DEL SUTAUUR-100**

Ignacio Chocuelar Vela
Secretario General
Adjunto Raúl García Ramírez
Sergio Pérez Flores
Secretario de Trabajo y Conflictos
Adjunto Juan Ramón Asteiz Zambrano
Margarito Casca García
Secretario de Interior y Afros
Adjunto Víctor Manuel Medina Palma
Antonio Alonso Aguilera
Secretario de Organización y Estadística
Adjunto Jorge Vargas Hernández
Cristóbal Flores de la Huerza
Secretario Tesorero
Adjunto Alfredo Cabrera Cosayari
Antonio Jimeno Fragoso
Secretario de Educ., Cult. y Propaganda
Adjunto José Alfredo Medrano Noguetti
Ceciliano Sánchez Palma
Secretario de Fomento Deportivo
Adjunto Sergio Rentería Rangel
Hilario S. Carabantes Cimeres
Secretario de Previsión Social
Adjunto Roberto Carbajal González
Adalberto Lora Gutiérrez
Secretario de Cooperativas
Adjunto Néctor Gínez Placencia
Emilio Avila Yeláquez
Secretario de Tráfico Vial y Gestión
Adjunto Gustavo Rambo Sánchez
Eduardo Jauregui Santos
Secretario de Vivienda y Prom. Sociales
Adjunto Eduardo Hernández Quirós
Gabrielo Camacho Barrera
Secretario de Inv. Técnica-Laboral
Adjunto Fernando Polanco Lois
José Alfredo Cruz García
Secretario de Acción Sindical
Adjunto Alvaro Gutiérrez Vázquez
José Rodríguez Vázquez
Secretario de Act. Téc. y Rec.
Adjunto Benjamín Yañes Piñón
Francisco Mays Téñes
Secretario de Acción Política
Adjunto Javier Álvarez Hernández

COMISIONES:

DE HONOR Y JUSTICIA:

Presidente: Ignacio Bravo Anónmegui
Secretario: Magdalena Reyes Luna
Vocal: Manuel Avila Gómez

VIGILANCIA Y FISCALIZACION:

Presidente: Froylan Chávez Baera
Secretario: Alfredo Caseta Unzueta
Vocal: Rogelio Martínez Jiménez

DE ESCALAFON:

Presidente: Melasio Cabrera Rivera
Secretario: Anselmo Amillano Hernández
Vocal: Jorge Nuñez Carrasco

HIGIENE Y SEGURIDAD:

Presidente: Miguel Ángel Gómez Islas
Secretario: Jesús Semblada Dorantes
Vocal: Ramón Huerta Jiménez

Corpus Christy, Piloto, San Lorenzo Tezonco, Santa Fé, Las Águilas, Ojo de Agua, Unidad Habitacional "Los Pasos", Gabriel Hernández, "Fuentes del Valle", Ampliac. Santa Catarina, Iztapalapa, Santiago, San Fernando, Ermita Zaragoza, San Miguel Tezonco, Campamento "2 de Octubre", San Bartolo Ameyalco, Santa Rosa, Guadalupe, El Limbo, Bellavista, 1ª y 2ª Victoria, CONALEP, Chamizal, Nopalera, Valle de Luces, Valle del Mar, Reyes de Chimalhuacán, Torres de la Magdalena, Bosques de la Magdalena, Cerro del Judío, Revolución, "20 de Noviembre", Federal Burocrática, Independencia, Tecamachalco, El Cerco, La Loma, Cuarteles, Pirules, Zacatenco, Lomas de San Andrés, San José Ticoman, San Juan Ticomán, Felipe Angeles, Vista Hermosa, Los Reyes Itacalá, Arsenal, San Agustín, Caracol, Avenida Civil, Agustín, los Reyes, Petroquímica, Lomas de

Cartagena, Guerrero, San Miguel Xico, San Pedro Xalpa, La Luna, Nopala, Ferretilla, La Prensa, Nacional, El Sol de México, Vasco de Quiroga, San Pablo de las Salinas, San Pablo Xicoaco, Los Reyes la Paz, Emiliano Zapata, Santa Catarina, San Martín, La Brecha, Cuauhtepc Barrio Alto, Lázaro Cárdenas, Acueducto de Guadalupe, Iztapalaca, Alfredo del Mazo, Tepetates, 5 de Mayo, Barco, La Floresta, San Sebastián Chimalpa, San Andrés Mixqui, Jardines de Chalco, Tulyehualco, Alamedas, Bosques de la Hacienda. Otras organizaciones de las que también recibimos apoyo: CNPI, UCEZ, FNDP, CNI, ACR, UCIYS, FMLN, CLETA, Sindicato de trabajadores de la UNAM, Sindicato de trabajadores de la UAM, trabajadores de la educación, organizaciones de estudiantes de distintos planteles, del Politécnico, de la UNAM de la UAM, etc.

FRATERNALMENTE

**EL COMITE EJECUTIVO CENTRAL
DEL S.U.T.A.U.R. - 100**

EDITORIAL

El SUTAUUR-100 vino teniendo como práctica la información directa a través de reuniones de trabajo dentro de cada módulo, por medio de asambleas por sección, asambleas por división y asamblea general multitudinaria.

Las directrices de la información para cada una de las asambleas antes citadas se vinieron dando en las reuniones de Comité Ejecutivo Central y de Pleno Mixto de Representantes, integrado por delegados, técnicos, Comités Ejecutivos Seccionales y Comité Ejecutivo Central.

Desgraciadamente siempre se vino dando el problema de quienes ó no vinieron la información ó la proporcionaron distorsionada.

Auodcriticamente reconocemos el error de haber dejado varios años abandonada esta publicación.

En cada lugar de trabajo se impulsaron periódicos murales. Sin embargo, reconocemos que no es suficiente. En el futuro esperamos cumplir a través de esta publicación y reconocemos que solamente se podrá sostener adecuadamente con la información y participación de los miembros del SUTAUUR-100, actores e impulsores de éste órgano central.

La información que se viesta también es para el análisis y la crítica.

Las páginas de este periódico estarán abiertas a las opiniones de todos por divergentes que sean.

Recibiremos tus colaboraciones escritas en el local sindical de Laredo No. 5, Colonia Ex-Hipódromo Coacoea, en esta ciudad de México, D.F.

Teléfonos: 553 57 43
y 553 26 96

ULTIMOS ACONTECIMIENTOS EN R-100

ANTECEDENTES:

Desde antes de la toma de posesión de Carlos Salinas de Gortari veníamos anunciando que habría un cambio de política general.

El día 31 de Mayo de 1988, en su campaña como candidato a la presidencia de la República, Carlos Salinas de Gortari manifestó su intención respecto al transporte R-100 diciendo: "Ruta-100 no está cumpliendo su función en limpieza del ambiente. Corregir los problemas de operación resulta prácticamente incontestable para las autoridades

graves del Organismo y respetar las obligaciones pactadas sobre todo en cláusulas no cumplidas, sostuvo que para empezar, las Condiciones Generales de Trabajo no habían sido aprobadas por la Secretaría de Programación y Presupuesto, que están por encima de la Ley, que no tenía obligación de cumplirlas

y que en todo caso se le reclamara a los anteriores directores que las habían firmado pero que su propósito era dialogar para resolver las dificultades, agregaba que por problemas económicos de la administración pública

Proponía también que los trabajadores de mantenimiento, se constituyeran en otras sociedades mercantiles, que darían servicio a los autobuses y cobrarían por trabajo realizado a los operadores dueños de sus unidades y miembros también, como ya dijimos, de sociedades mercantiles.

El SUTAU-100 por su parte vino planteando ser una organización abierta a recibir propuestas pero hizo saber que no se podría avanzar en ningún sentido sin el respeto a los derechos conquistados de los trabajadores, a la organización sindical, y que deberían impulsarse los talleres de reconstrucción de motores y carrocerías.

Fernando de Garay y Arenas cuando fue Director de R-100 informó que buscó apoyo económico para los dos centros de reconstrucción. Ese respaldo económico nunca llegó. Ahora bien, la intención de Fernando de Garay y Arenas era que los miembros del SUTAU-100 se constituyeran en sociedades mercantiles e incluso finalmente vino proponiendo que, de no constituirse en sociedades de responsabilidad limitada, la otra opción sería la de sociedades cooperativas de participación estatal.

SOLICITUD DE REVISIÓN

Llegado el momento, el SUTAU-100 hizo valer su derecho de solicitar la revisión de las Condiciones Generales de Trabajo mediante escrito que hizo llegar ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje el 2 de marzo de 1989. Pero Fernando de Garay y Arenas no prestó atención a la revisión de Condiciones Generales de Trabajo; vino proponiendo las pláticas de revisión y consideró que no tenía sentido revisar nada si no se aclaraban primero las nuevas formas de trabajo, la nueva alternativa y que todo estaba condicionado a ello. Cuando por fin ya casi agotado el término decidió entrar a la revisión de las Condiciones Generales de Trabajo, el Director del Organismo se resistió contestar los planteamientos económicos para el final. 3



FERNANDO DE GARAY Y ARENAS

Una vez como presidente de la República Carlos Salinas de Gortari y en su carácter de Regente de la Ciudad Manuel Camacho Solís, fue reestructurada la Dirección del Organismo R-100; así, Ezequiel Gómez Delgado tuvo una efímera participación (aproximadamente 3 meses y medio), ya que fue sustituido por Fernando de Garay y Arenas quien antes estuvo al frente de Aeroméxico.

Fernando de Garay y Arenas desde un principio cambió prácticas de trato con el SUTAU-100. Desde la primera reunión cuando la dirigencia del SUTAU-100 le planteó la necesidad de solucionar los problemas

trata instrucciones de buscar alternativas con el fin de eliminar el subsidio ó reducirlo. Propuso que el Sindicato se constituyera en una sociedad de responsabilidad limitada para que así se hiciera cargo del transporte urbano en la ciudad de México y que el gobierno del Departamento del Distrito Federal podría participar como socio. Propiamente proponía que el personal de operación se constituyera en una sociedad mercantil a la que se le otorgarían créditos para la adquisición de autobuses; se sostendría con la recaudación del cobro al usuario con tarifas nuevas y de no establecerse de manera suficiente, otorgarían subsidio pero sólo complementario.



ASAMBLA GENERAL DEL SUTAUUR-100

Los hechos anteriormente mencionados contribuyeron a caldear los ánimos que desembocaron en el estallamiento del movimiento de huelga. Para que en dicho momento también se hiciera oír una voz de los cuales seamos:

- a) - Quejidos de los trabajadores.
- b) - Intención de que el SUTAUUR-100 que debería representarse una campaña de propaganda en contra de la diligencia criminal y.
- c) - El problema de los salarios que se habían disminuido con gran rapidez, las condiciones y de desorganización sindical.

EN BUSQUEDA DE FLORALEJAN

La dirigencia del SUTAUUR-100, consciente del grado de desorganización en sus formas de organización, consideró conveniente abrir una línea a la participación de los bases e impulsar la conformación de una comisión especial que se constituyera de manera plural y representativa de las diversas tendencias.

Los miembros de la citada comisión se reunieron en las oficinas de revisión organizativa con el Comité Ejecutivo Central, luego resulto de las deliberaciones de las bases y participamos en la toma de decisiones.

EMPLAZAMIENTO DE HUELGA

Ante la cesación del director del Sindicato R-100, el Comité Ejecutivo Central del SUTAUUR-100 considero necesario emplazar a huelga como lo marca la Ley y así lo hizo.

Por su parte la empresa a pesar de varias intimidaciones, entre ellas la del 1º de mayo, presuroso se acortó a un salario de sólo 12%.

Para el día 1 de mayo de 1970, el movimiento de los miembros consistió en un paro de labores, se hizo considerable la participación de los cuadros de dirección que las cifras son 17% de participación al día y por otro lado 100%. Esto habia ocurrido que los cuadros eran regido por el artículo 70º y la Ley Federal

de 1970. En consecuencia se convocó a la Asamblea General y se le dio el carácter de Asamblea de Huelga. En esta Asamblea se acordó convocar a huelga a todos los trabajadores de la planta de la planta y la planta de Construcción Civil de Trabajo.

LA ASAMBLA Y LA DECISION DE HUELGA

Muchos meses de la actividad del día 1 de mayo se reunió la comisión asesora con algunos miembros del Comité Ejecutivo Central y de la Asesoría Jurídica quienes, las consideraron como estaba el problema, les hicieron saber los riesgos que los movimientos de huelga a algunas fechas les tenían ofreciendo también las pautas para sus acciones y que por ello se debía estudiar las condiciones mínimas. Así informaron que la dirigencia del SUTAUUR-100 tiene como principal el sistema asociado a las decisiones de las bases, pero que sin embargo, correspondía a la comisión revisar de un punto de vista jurídico y regulatorio que mostrara elementos que en su nombre tomar la palabra. Así lo hicieron y mostraron una comisión para en la Asamblea general convocada el 1 de mayo. Después de la citada sesión se acordó que, Don Ricardo que de la planta y se presentara al movimiento por el cumplimiento de los deberes de huelga, a pesar de las adversidades.



Posteriormente estos elementos han venido mencionando que hicieron uso de la palabra pero como elementos de base y que no contraviniere los acuerdos que tomaron, lo cierto es que algunos elementos de la comisión revisora, de manera irresponsable, impulsaron decisiones incorrectas.

Se dice que faltó información para que los asistentes a la asamblea pudieran tomar una determinación. Pero, independientemente de la que se dió en la Asamblea General multitudinaria que decidió el movimiento de huelga, por acuerdo del Comité Ejecutivo Central y el Pleno Mixto de representantes la información se dió en reuniones de trabajo en cada módulo incluso con la participación de los miembros de la comisión revisora.

ATAQUES CONTRA EL SUTAU-100

Hubo por otro lado una campaña a través de los distintos medios de difusión tendientes a desprestigiar la autoridad moral de la dirigencia del SUTAU-100 que coincidió con la campaña de las autoridades que buscaba tener una organización sindical debilitada.

No podemos dejar de señalar la existencia de corrientes políticas interesadas a comprometer al SUTAU-100 para sus fines y que también llevan a cabo una serie de trabajos tendientes al alineamiento del SUTAU-100.



POR DECRETOS... TAMBIEN EL EJERCITO



EL TRANSPORTE PRIVADO HACIENDOLA DE ESQUEVEL.

Nosotros siempre hemos manifestado que somos respetuosos de las organizaciones partidarias y vemos con interés los avances que van alcanzando. Hemos propuesto que se nos respete pero, tampoco podemos ignorar que las distintas tendencias, tienen sus propias formas de trabajo y que en esto resulta los pescadores salen ganando.

LA REQUISA

En fin, el movimiento de huelga se dió y fuimos testigos de cómo el gobierno respondió de manera brutal, prepotente y arbitraria declarando en la mañana del día 3 de mayo a los medios de difusión que daba por terminadas las relaciones laborales de los trabajadores sindicalizados, información que se nos hizo llegar en pleno Zócalo en el mirón que celebrábamos para solicitar pláticas.

La posición de las autoridades, obligó a la dirigencia sindical a convocar a una asamblea general para ese mismo día en el local "17 de Marzo" donde democráticamente se discutió y aprobó la propuesta de regresar a laborar para evitar la decisión que había tomado el gobierno.

Lo que sucedió, después, fue la demostración de que el gobierno ya tenía preparado todo un plan para obligarnos, previa liquidación general de los trabajadores y con la intervención del transporte privado y del ejército, a la formación de sociedades mercantiles y concretamente cooperativas.

Aunque fue decisión de los trabajadores dar por terminado su movimiento de huelga el mismo día 3 de mayo, los trabajadores no pudieron laborar por estar las instalaciones en poder de la policía y del ejército.

LA DEFENSA DE LA ORGANIZACION

Después de una serie de acciones y con apoyo de organizaciones del Movimiento Proletario Independiente (M.P.I.) por fin el día jueves 4 de mayo se reanudaron las pláticas con las autoridades del Departamento del Distrito Federal; continuaron el viernes y concluyeron en la madrugada del día domingo 7 de mayo previa amenaza de terminación de las relaciones

laborales de los trabajadores sindicalizados y una feroz campaña de desprestigio en los medios de difusión, forjaron a la firma de un convenio que anticipó al gobierno capitalino como producto del "diálogo y la conciliación".

Se firma se condicionó en la siguiente manera:

a).- La huelga fue tomada como pretexto por la autoridad patrón para pretender dar por terminada la relación laboral de los trabajadores sindicalizados con lo que no se respetó la Ley.

b).- La autoridad patrón se aferró a la terminación de la relación laboral y a que los trabajadores, liquidados, regresaran a trabajar pero bajo régimen cooperativo.

La decisión del juzgado 3º de Distrito en Materia Laboral, que aunque en suspensión provisional, les hizo desistir de sus propósitos porque puso en evidencia los actos de autoridad.

c).- El convenio a pesar de todo, permitió consolidar los salarios y prestaciones ofrecidas antes del movimiento de huelga que no habían sido pactadas ni ratificadas ante el Tribunal de Conciliación y Arbitraje.

Desde un principio el convenio firmado no fue respetado por las propias autoridades ya que se indicaba la reanudación inmediata de las labores y estas fueron autorizadas hasta el día 10 de mayo y

sólo después de poner innecesariamente en funcionamiento el transporte de emergencia, a través del transporte privado y del ejército, autorizados mediante decreto de 6 de mayo de 1989 que ordenaba la requisa distanzada de "intervención y ocupación".

Fernando de Garay y Arenas, mientras permanecía cerrada la fuente de trabajo por parte de las autoridades y la lucha de los trabajadores por reabrirse, se apresuró a realizar inventarios y condicionaba a la dirigencia sindical a sujetarse en forma inmediata a las nuevas formas de trabajo cooperativo.

ASPECTOS RELEVANTES

Aspectos importantes en todo el problema fueron:

a).- El recurso de amparo interpuesto por el SUTAU-R-100 para lo cual se le previno y cumplió con el otorgamiento de \$700'000,000.00 (SETE-CIENTOS MILLONES DE PESOS) como fianza.

b).- El SUTAU-R-100 distribuyó también por acuerdo mayoritario de asamblea del día 7 de mayo \$200,000.00 (DOSCIENTOS MIL PESOS) a cada uno de sus socios. Todas estas cantidades tuvieron como respaldo el fondo de resistencia de la organización sindical.

c).- El apoyo popular a pesar de las campañas en contra y del momento político.



Enrique Jackson Ramírez

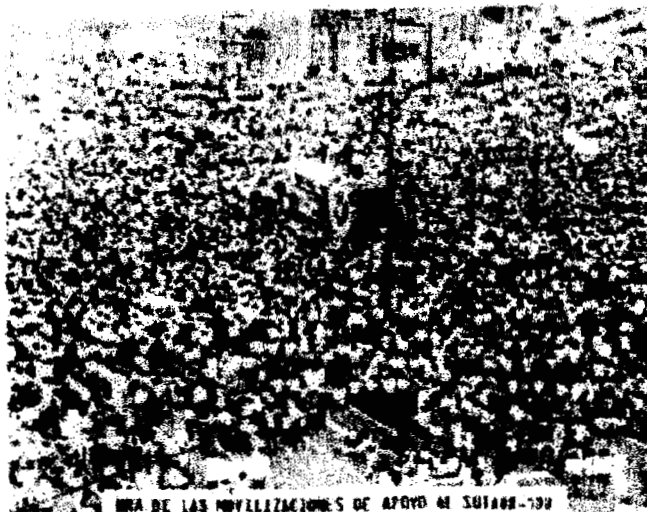
Consideramos que a consecuencia del ritmo en R-100, Fernando de Garay y Arenas sufrió un infarto por el que tuvo que ser hospitalizado y las autoridades del Departamento del Distrito Federal tomaron la determinación de sustituirlo por Enrique Jackson Ramírez actual Director del Organismo R-100.

MOMENTO ACTUAL

El 26 de julio de 1989 el Comité Ejecutivo Central llevó a cabo una reunión de trabajo con el nuevo director del Organismo R-100, en la que dió a conocer su programa extraordinario de trabajo para el segundo semestre del corriente año en cuya presentación plantea:

"Desde comienzos de la actual administración ha sido preocupación del Gobierno Federal del Distrito Federal el Organismo Público Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Su situación crítica desde muchos puntos de vista ha motivado que se busquen alternativas a su actual naturaleza jurídica para superar su problemática. Sin embargo, la experiencia del primer semestre ha traído como una de sus más importantes conclusiones que es requisito primordial proceder a la modernización del Organismo para mejorar el servicio de autotransporte público que ofrece a la ciudad de México".

"Cuando el servicio de transporte se brinde a los usuarios en condiciones de eficiencia, oportunidad, rapidez, comodidad y sin contaminación, puede plantearse la convenien-



UNA DE LAS MOVILIZACIONES DE APOYO AL SUTAU-R-100



1. Policía, Pablo Vidal, pisco
321734, mencionado que es
genial, para ser que sea
bien que se mantenga en
los ciudadanos.

Muchas de algunas exortaciones
que fueron enviadas de lo
siguiente:

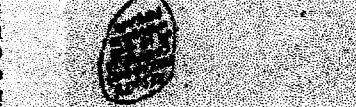
pec, entre otros.
zonas de Tlalapan, Costa-
mas de 50 colonias de las
cuando esta acción entre de
de las 6 de la tarde, en
fueron después aludidos;
civ por un tiempo de 6 horas,
dicha actividad y que durante
colonias que participaron en
organizaciones de millares de
sectores estos distritos. Las
colectas oírse en las
armando que pedían volar a
prestar el servicio R-100
negó cualquier posibilidad de
de transportar, el primer día
acuerdo sobre sus demandas
no se haya llegado a ningún
dicho la información de que
a la llegada de debe con los

508 de la tarde.
cuerpo al a eso de las
agencia, las personas para-
de acuerdo de un momento
de relación con un momento
mucho mejor así el momento
Verdad y a su vez, algunos
mucha parte de estos pedían
dicho un tiempo después de
a las 7:30 hrs. El día
se pudo observar, esto ocurrió
traves de los transportes de
cambio y la actividad y el
transporte de personas al nivel
Polarización los colonias

1. Comité de la Unidad
Polarización de personas
transporte de personas al nivel
traves de los transportes de
cambio y la actividad y el
transporte de personas al nivel
Polarización los colonias

El día 12 de Agosto de 1959,
el Comité Ejecutivo Central
del SUVALU-100, propuso a
instancias del Director General
del Organismo RUM-100,
como miembros de la Comisión
de trabajo para la producción a
los representantes indígenas
siguientes:

INFORMACION
El día 12 de Agosto de 1959,
el Comité Ejecutivo Central
del SUVALU-100, propuso a
instancias del Director General
del Organismo RUM-100,
como miembros de la Comisión
de trabajo para la producción a
los representantes indígenas
siguientes:



LOS DIOS
El día 12 de Agosto de 1959,
el Comité Ejecutivo Central
del SUVALU-100, propuso a
instancias del Director General
del Organismo RUM-100,
como miembros de la Comisión
de trabajo para la producción a
los representantes indígenas
siguientes:

Una de las prácticas del SUTAVR-100 que ha sido muchas críticas, vino siendo la aplicación de medidas internas de disciplina.

Los miembros del

SUTAVR-100 arrestaban del

tiempo de los permisionarios,

formas de trabajo degeneradas

denudas de la explotación a

que estuvieron sometidos

Con la explotación del trans-

porte urbano en la ciudad de

México, no pudieron evitar

tales como el burocratismo

y empobrecimiento de confianza

instituciones por funcionarios

caer en otras degeneraciones

Preocupados ahora, por organi-

zar un buen servicio para el

usuario, impulsaron trabajos y

medidas internas de disciplina

que tienen su explicación en

lo siguiente:

a).- Los trabajadores del

Organismo R-100 arrestaron-

te prestaron a las distintas

líneas del pueblo camionero

sus servicios. Estas líneas

por el apartado "A" del

artículo 123 constitucional y

por la Ley Federal del Traba-

b).- Los operarios al ingre-

sar a sus labores firmaban

carta de renuncia en blanco

y depositaban firmas que

jamás recuperaban. Tampoco

las cantidades demandadas

de protesta.

Cambiaba por comisión de

botaje vendido a por veinte,

trabaja de lunes a sábado y

horas diarias.

c).- Los trabajadores de

manejaban, en su mayoría,

hacia trabajos por donde,

el jefe de los trabajadores

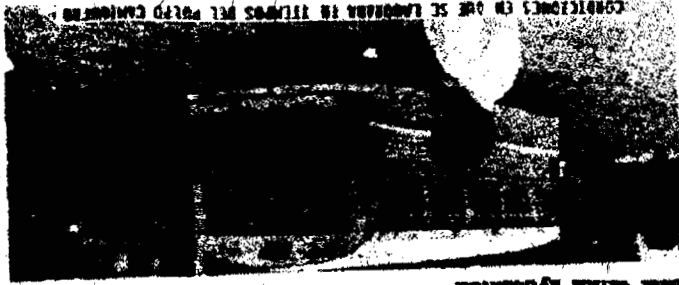
de mantenerlo era como-

do como "el mercado" quien

controlaba los trabajos y

también recibía

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.



condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

Lo grave fue el inicio de

condutas tendientes a proce-

parar por llegar a check-

ear para cuando el desarrollo

responsable del trabajo a

segundo término, dando así

una de las manifestaciones

de burocratismo. Antes las

trata con más usuarios eran

las mayores ahora, con degra-

ción burocrática, venían a

ser las peores.

En tiempos de los permisiona-

rios la atención de la

recaudación era a través de

los boletines "planificadores",

"familiares", "al día",

"uno" o "descargas", hasta la

laboración de los mismos

las grandes para el transporte,

"las cuotas de galarras" y

"el día de hoy". Ahora, esas

formas habían a sustituirse

por la atención a la atención

de "médicos", "cejas",

gastos y otros aparatos

descomponer el aparato para,

poner la mano y el cobro

hasta de \$300.00 (trimestre)

pasen) en el caso de viajes

empresas y transportación

de buses, y así hasta el

algunos de buses, soldadoras,

plomos y sellos de alcantarilla

por los trabajos de confianza

y la mayoría de las unidades

des de garantizar el uso de)

botero multimedios) o el esta-

blecimiento de alcantarillas por

esta seguridad propuesta por

el Sindicato.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.

condiciones en que se trabajaba en tiempos del primer camiónero.



APoyo AL COMITE EJECUTIVO CENTRAL POR LAS BASES.

Agravan la situación:

1).- En operación:

Hacer tiempo deliberado, circular fuera de ruta, traer acompañantes, las descomposturas intencionales, abusos en las incapacidades, no cargar pasaje, no hacer las paradas adecuadas, trato grosero al usuario, manejar en estado de ebriedad o bajo el efecto de excitantes, etc.

2).- En mantenimiento:

La sustracción de refacciones y herramientas, simular que se trabaja sin hacerlo, sacar las unidades en grupos a probar para hacer tiempo deliberado, hacer trabajos de mala calidad, desperdicio de refacciones, no recuperación de partes útiles, etc., con la complicidad de empleados de confianza que negocian con la compra de refacciones y el combustible, negándose las autoridades a la formación de comisiones mixtas para las adquisiciones y evitar la corrupción.

3).- En administración:

Hacer tiempo deliberado para la toma del café, toma de alimentos dentro de la jornada de trabajo, amontonamiento de personal sin distribución correcta de su trabajo, mala codificación de tarjetas que generan errores en el pago, fiestas de convivencia con empleados de confianza, etc.

Todas estas anomalías derivadas de una degeneración burocrática toleradas y auspiciadas por autoridades y el

siendo atacadas por el Sindicato para lo cual el SUTAJR-100

procuró sanciones internas a través de una especie de jurado popular y del Pleno Mixto de Representantes al que los inconformes le denominaron "tribunal de la inquisición".

Sin embargo, todo esto vino a darse por la preocupación del SUTAJR-100 por distinguirse en el trabajo dando un servicio adecuado al usuario cuando los ordenamientos del trabajo burocrático establecen:

1.- El artículo 46 de la Ley burocrática: el cese o terminación de los efectos del nombramiento del trabajador, cuando faltase por más de tres días consecutivos a sus labores sin causa justificada.

2.- El Reglamento Interior de Trabajo en el Departamento del Distrito Federal en su artículo 31 menciona como causal de cese al faltas cinco días consecutivos a sus labores sin causa justificada y,

3.- En caso de incumplimiento del reglamento y a la Ley menciona como sanciones:

- I.- Amonestación verbal.
- II.- Amonestación escrita.
- III.- Notas malas.
- IV.- Suspensión temporal en sueldos y funciones hasta por ocho días.
- V.- Remoción a cargo de trabajo distinto y,
- VI.- Cese o baja (cuando acumule 24 faltas discontinuas e injustificadas durante el curso del año).

La aplicación de las medidas de disciplina antes citadas, desde un principio, habían caótico e imposible el servicio al usuario y poneros como ejemplo el caso de quienes son faltistas, pero no acumulan consecutivamente 3 o 5 faltas consecutivas ó 24 faltas discontinuas en un año, tienen derecho a seguir trabajando, pero ¿qué con la calidad del servicio?.

El Pleno Mixto general de representantes, el pleno mixto interno modular y las asambleas modulares, internamente, violaron por ello aplicando medidas que parecían excesivas, pero se comprobó que la suspensión de 8 días resultaba de imposible aplicación en la rama del servicio público de transporte y en muchos casos, esa medida era contraproducente. Por ello se vino aplicando suspensión en el trabajo hasta por 6 meses pero conservando el castigado su trabajo. Se buscaba enmendar conductas para sostener la fuente de trabajo ante el abandono de autoridades interesadas en demostrar que las empresas estatizadas son inoperantes.

Estas medidas de disciplina se aplicaban internamente. Las autoridades del Organismo aceptaban las medidas del Sindicato por la presión popular de los usuarios.

Con Enrique Jackson Ramírez, como director del Organismo, el trato cambia radicalmente. Propone "el respeto absoluto de la Ley". Sin embargo, contrariamente a lo que afirma viene ocurriendo lo siguiente:

Ha establecido al interior de cada módulo un impresionante "dispositivo de seguridad".

Elementos de la policía vigilan en distintas formas a los trabajadores del Organismo R-100. Así por ejemplo, ocultos y desde lejos con teléfono, fotografian a los trabajadores de mantenimiento y confeccionan listas de trabajadores que a su parecer hacen tiempo deliberado para darlos de baja de inmediato sin aplicación previa de alguna otra medida disciplinaria.



A los trabajadores de operación y empleados de confianza se les viene espiando para detectarlos en sustracción de monedas de las alcancías.

Cuando detienen a alguno, aunque sea por simple sospecha, dan nombres de otros que también son detenidos porque según se nos ha informado, en los interrogatorios no se respetan las garantías individuales en virtud de que son golpeados y torturados de manera injustificada y arbitraria.

Por ejemplo, José Luis Martínez Juárez, del módulo 4, fue acusado injustamente de sustracción de llantas por haberse preocupado en mantener la productividad y trasladar 2 llantas del módulo 4 para que fueran instaladas en un autobús del módulo 4 anexo. Fue liberado a través de una movilización realizada frente a la agencia 31 del Ministerio Público, junto al Parque de los Venados.

Como hemos mencionado, las medidas de disciplina actualmente han sido reconocidas por el Organismo quien pretende negar posibilidades de apelar y de aplicar criterios flexibles.

El Organismo aplica ahora medidas tan drásticas como la baja inmediata y no castigos como la suspensión temporal de labores. Así, el actual director del Organismo, Enrique Jackson Ramírez, con el pretexto de moralizar y

hacer productivo y eficiente el Organismo, viene dando de baja al que dé motivo y aún sin motivo para adelgazar la nómina de pago a costa de la reducción de parque vehicular y compactación de módulos como la unión del módulo 33 con el módulo 6, aunque pagándoles por concepto de despido.

Algunos compañeros aún no comprenden esta situación y piensan que la irregularidad en que incurren tiene un remedio a través de una aplicación de una suspensión temporal de sus labores, como antes, pero, ya dijimos, la situación actual es totalmente distinta.

Antes el trabajador se quejaba de su Sindicato como injusto verdugo, ahora, debe comprenderse la necesidad urgente de estar más unidos que nunca para defenderse de la ofensiva patronal!!



INFORMACION:

En caso de suspensión de cualquier trabajador del Organismo P-100, por cualquier motivo; a través de su Secretaría de Trabajo, el Comité Ejecutivo Central del SUTACR-100, brinda atención cumpliendo así con sus obligaciones, y da el tratamiento siguiente:

Internamente, de manera administrativa para:

a).- Agotar recursos internos a efecto de que, por la vía del diálogo, sea reinstalado el compañero.

b).- Agotada la instancia interna administrativa, de no lograrse la reinstalación, si el trabajador lo considera conveniente, llegar a punto de liquidación con el pago de las prestaciones económicas que establece la Ley y las Condiciones Generales de Trabajo.

En el supuesto caso de que el trabajador suspendido no se pudiera, en trámites internos administrativos reinstalar en el curso de 4 meses, e insistiera el trabajador en su posición de reinstalación, corresponde a la Asesoría Jurídica sindical la tramitación ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje sin costo alguno en virtud de que es uno de los servicios que proporciona el SUTACR-100.

ADVERTENCIA:

No te dejes sorprender. En ocasiones permas ajenas a la Organización promueven servicios de defensa para el caso de indemnización o reinstalación. La mayoría de las veces no lo logran y cuando lo hacen cobran entre un 30% y hasta un 50% de la liquidación total.

La Asesoría Jurídica Sindical tiene su local en Insurgentes Sur, 300, Despacho 802, teléfonos: 564 50 80 y 564 51 48.

CONCLUSIONES

**“La historia sólo es histórica
si no nos engaña con una
promesa de éxito absoluto
o de cumplimiento perfecto”**

Carlos Fuentes

**“Aunque no sé historia, o
muy poca, yo soy el autor
de esas páginas”**

**Cintio Vitier
Poeta Cubano**

El movimiento de huelga que hemos descrito y analizado se desarrolló en medio de una crisis general del sistema político mexicano. Los tradicionales mecanismos de control funcionan con grandes dificultades, esto se expresó en el proceso electoral de 1988. El triunfo de Carlos Salinas de Gortari fue cuestionado *a priori* y *a posteriori* del día de las elecciones por una amplia gama de organizaciones políticas y sociales y de ciudadanos en general, en un marco legal desfavorable, diseñado y controlado por el partido en el poder para proteger sus triunfos en los comicios ya fueran estos legales o ilegales. Los métodos de protesta se manifestaron en la movilidad social (al grado de que estuvo a punto de convertirse en violencia generalizada) y la resistencia civil (ejemplo: inscripciones en la moneda de curso legal). A Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano no le fue permitido demostrar que era el ganador, amén de que el PRI-Gobierno tuvo que recurrir a “trampas” como el asesinato de los Srs. Ovando y Gil, responsables del sistema de cómputo del Frente Democrático Nacional, la “caída del sistema” oficial de informática de cómputo de votos (controlado por la Secretaría de Gobernación) y el resguardo por *manu militari* de los paquetes electorales, entre otras irregularidades, impidieron la posibilidad de comprobar la derrota o victoria de Salinas.

Así, el primero de diciembre de 1988, éste toma el poder con falta de legitimidad, con un proceso electoral seriamente impugnado y una realidad económica muy delicada, descrita líneas arriba.

Salinas de Gortari se vio forzado a replantear alianzas para generarse un ambiente de gobernabilidad. Sus nuevos socios fueron el Gobierno

de Estados Unidos, la Iglesia Católica, el Partido Acción Nacional, el Consejo Coordinador Empresarial y los altos mandos castrenses, léase la derecha del espectro político. (No quiero decir que se gobernara sin estas fuerzas políticas, sino que pasan a ser fundamentales en la administración salinista).

Sin poder eliminarlo, operó contra el corporativismo sindical afiliado al PRI encarceló a la “Quina” líder moral del sindicato petrolero, Venus Rey y Jongitud Barrios líderes de los músicos y maestros, otros poderosos, cayeron ante los embates de sus bases y la indiferencia salinista (entre otros casos).

Posiblemente se contuvo en algo la agresividad estatal que durante 1989 sufrió el SUTAU-100, a consecuencia de que acontecieron hechos como la explosión de unos cuetes en la zona de la Merced y el incendio del Palacio Legislativo, concretamente por las fechas que nos ocupan. Nunca se aclaró el origen de estos siniestros ¿fueron atentados? jamás podremos contestar y la duda permanecerá.

El SUTAU-100 al enfrentar a un enemigo autoritario, con un proyecto anti-social y que sólo utilizaba el marco legal para “maquillar” sus decisiones, se topó con una corriente gubernamental que al buscar la Presidencia de la República desde *in illo tempore*, se mostraba más negociadora que el común del Gobierno Federal, ésta era la encabezada por Manuel Camacho Solís (al no alcanzar su objetivo, acabaría por renunciar al PRI en 1994). Esta ligera ventaja, combinada con la excelente organización de los trabajadores y una

dirección que acataba la voluntad de éstos, acabó forzando al Estado a ajustarse a la Ley. Por ello el D.D.F., respetó el amparo (Camacho Solís nunca solicitó la revisión del amparo).

Además, la Ciudad de México era testigo de un movimiento magisterial que luchaba por mejoras económicas y por su democratización; el sindicato más numeroso de América Latina estaba movilizado. Se trataba del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE), que congregaba acerca de un millón de trabajadores, entre administrativos y docentes. Como hemos visto no se fusionaron con el de Ruta-100, pero al mostrarse mutuo apoyo existía el peligro latente de radicalización y de que influyeran para que otros sectores del sindicalismo se lanzaran a pelear por sus reivindicaciones político-económicas; al Estado le urgía desactivarlos (ya la burocracia federal había parado en diciembre de 1988 para conseguir el pago general de un bono de fin de año, que se había otorgado de manera selectiva, las bases rebasaron a las directivas sindicales oficiales, criticando el papel de la FSTSE reclamando democracia para sus organizaciones gremiales. Se formó la COTRASE Coordinadora de Trabajadores al Servicio del Estado, como un intento para eliminar a la FSTSE. La COTRASE no se consolidó, desapareciendo en 1989).

En cuanto a los medios masivos de comunicación, su reacción ante el levantamiento del SUTAU-100 fue diferenciada. Televisa y la Cadena Estatal Imevisión acorde a su costumbre "satanizaron" a los trabajadores, dando su apoyo incondicional e irreflexivo al Gobierno. Lo mismo aconteció con la radio -salvo raras excepciones-. Se puede

suponer que orquestaron una campaña de desprestigio infundada contra el SUTAU-100 aprovechando el deterioro indusido del Organismo (tratado líneas arriba). Por infortunio no me es posible darle probidad a lo dicho, ya que los medios no dan acceso a sus archivos.

La prensa por lo general se hizo eco de la campaña de desprestigio, aunque en lo expuesto se perciben periódicos como La Jornada o el semanario Proceso, que intentan ser serios y neutrales en sus crónicas, abriendo espacios a la opinión de los dirigentes del SUTAU-100. Asimismo, analistas políticos desde diversas tribunas periodísticas externaron un juicio acorde a los hechos, concluyendo lo ilegítimo de la postura gubernamental, lo ilegal del proceso, etc. Por desdicha son una minoría, basta recordar que el manejo de la información en este país estaba inmerso en esta dinámica; los periodistas en ese tiempo cobraban en las dependencias del Gobierno por su silencio o por publicar lo que el Gobierno les dictaba, entonces a los periodistas profesionales, honrados, neutrales o independientes sólo les quedaban medios marginales para expresarse.

En el caso Ruta-100, se pudo contrarrestar esta postura, ya que cada uno de sus aproximadamente 23,000 miembros se convirtieron en activistas y heraldos de su situación.

Quedó demostrado que para los trabajadores ubicados en el apartado "B" del Artículo 123 Constitucional, es *cuasi* imposible declarar legalmente la huelga. No se trata de ser inocentes, creyendo que en las determinaciones jurídicas no hay influencia política, pero en el caso

de México éstas han hecho el imperio de la Ley y sólo sindicatos independientes, democráticos, con líderes más o menos honrados y una fuerte y permanente movilización, pueden lograr algo. En el apartado "A" el universo no varía gran cosa. Esta situación jurídico-política, tiene una gran repercusión en la *praxis* del proyecto Salinista, debido a que en la retórica se afirma constantemente la concertación para resolver los problemas sociales, pero al carecer los trabajadores de organizaciones independientes, están impedidos para negociar y les son impuestos proyectos que afectan sus intereses.

Es tendencia del llamado neoliberalismo debilitar o desaparecer las organizaciones de masas que cuestionen su proyecto global y tolerar organizaciones de ciudadanos por rama de necesidad ejemplo: vivienda, ecología, derechos humanos, que se volatilizan en cuanto queda satisfecha su necesidad parcial, razón por la cual se debilita lo más posible al corporativismo sindical oficial y se agrede a los sindicatos independientes para que desaparezcan. En este contexto interpretamos la ofensiva para eliminar al SUTAUR-100 por parte del D.D.F., más que intentar modernizar el transporte de la Ciudad de México, según sus declaraciones demagógicas. Hecho evidenciado en 1995, cuando nuevamente al inicio de un sexenio, se pretendió -ahora si con éxito- finiquitar Ruta-100, calcando 1989, sin proyecto alternativo modernizador de transporte público, la ciudad recordó 1989; un caos de transporte. En esta ocasión la directiva del SUTAUR-100 a sabiendas que el gobierno buscaba el pretexto ideal para alcanzar los objetivos expuestos, repitió el viejo esquema de la izquierda política, subordinar los intereses sindicales a los del partido o al de los líderes.

La directiva del SUTAU-100, confundida con la del Movimiento del Proletariado Independiente, apoyó abiertamente al Ejército Zapatista de Liberación Nacional (Organización armada reivindicadora de derechos indígenas aparecida en enero de 1994 en el Estado de Chiapas) al grado de ostentar su representación legal en la Ciudad de México. Este error, el Estado lo supo aprovechar encarcelando a los líderes del SUTAU-100 y declarar la quiebra del Organismo Ruta-100, medida improcedente ya que no puede aplicarse la Ley de Quiebras a un organismo descentralizado pues su objeto no es obtener ganancias. Este episodio cobró dos vidas; Luis Miguel Moreno Gómez, Secretario General de Transporte y Vialidad del D.D.F. y Abraham Polo Uzcanga, Magistrado del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, ambos involucrados en el problema. La historia se repitió, los dirigentes sindicales de izquierda no aceptan que los intereses gremiales no deben involucrarse a los de los partidos políticos u organizaciones más amplias que en una correlación dada de fuerzas son más débiles que las instituciones capitalistas. En México que se recuerde, sólo el Sindicato Mexicano de Electricistas ha sabido entender este axioma, por lo que ha conservado su independencia y su organización. Es preciso destacar que en esta exitosa intentona las bases del SUTAU-100 siguieron demostrando su combatividad y apoyo a su dirigencia.

En el ámbito internacional, 1989 fue un año sorpresivo, la URSS y el bloque europeo del socialismo "real" cae como "tigre de papel". El marxismo pasa a ocupar los rincones de las bibliotecas y la "guerra fría" será una anécdota escalofriante. El fin de la historia es

proclamada por los apologistas del capitalismo, pero casos como el de Ruta-100 nos demuestran que si bien es cierto que la lucha de clases no es el motor de la historia, si es parte de la historia, la retórica del fin de la historia acompañó casi de inmediato al marxismo en los anaqueles. En este aspecto, El Estado Mexicano cayó en un doble descontrol ideológico. Le fue imposible justificar a través de la retórica de la "guerra fría" su actitud para con el SUTAU-100. Lo mismo le sucedió con el discurso de la Revolución Mexicana, el cual había sido abandonado paulatinamente, pues se oponía al proyecto de reconversión industrial.

En el capítulo III se percibe la falta de cohesión ideológica de los funcionarios gubernamentales y sindicales corporativos al apelar a la legalidad sin sustentar lo dicho o evocar un plan general de reestructuración del transporte público en la Cd. de México y zona metropolitana que nunca se llevó a efecto, y al sostener que los agremiados del SUTAU-100 debían ser defendidos conforme a derecho, ya que su dirigencia los había orillado con engaños a estallar la huelga. El otro argumento fue que los problemas o diferencias se tenían que concertar, dejando a un lado cualquier radicalismo ¿cómo se lleva a efecto en un sistema autoritario?. Nadie lo sabe.

A través de este caso, queda demostrada nuestra hipótesis inicial de que al trabajador mexicano le es necesario contar con organizaciones independientes que negocien y defiendan sus intereses en la realidad actual y que el corporativismo sindical subordinado al Estado estaba y

está desfasado, desgastado y debilitado, pero no por ello es inoperante.

También detectamos que en 1989 fue factor fundamental para la victoria, no sólo el escenario político planteado, sino también el desenvolvimiento del SUTAU-100 como organización de y para los trabajadores con plena autonomía de los partidos políticos. A diferencia de otros sindicatos, la organización del SUTAU-100, se fundamentaba en asambleas directas a diversos niveles, desde la de delegación hasta la multitudinaria con efectivo respeto de las decisiones de ellas emanadas, por parte de los directivos.

De suma importancia es observar como el Estado rompe su legalidad cuando estorba a sus objetivos. La inoperabilidad del Poder Legislativo y de la Asamblea de Representantes debido a su subordinación al poder ejecutivo y no a los intereses de sus votantes, al igual que sucede con el poder judicial, gangrena que alimenta el autoritarismo, es exhibido cristalinamente en este caso concreto.

El trabajo exhibe que los sindicatos independientes mexicanos sostienen una política sectaria entre si, lo que redundo en su aislamiento e incapacidad para convertirse en interlocutores más eficaces de los intereses de sus representados. *Ut supra* examinamos que a diferencia de 1989 en 1982 prestaron su apoyo al naciente SUTAU-100 sindicatos políticamente fuertes influyendo enérgicamente en su consolidación, caso que se presentó con debilidad en 1989 y fue un vacío en 1995.

Hacer diáfano las modalidades del uso de la violencia legal por parte del Estado, es un tema que deberá profundizar su discusión en lo futuro. En esta tesina referí la utilización anticonstitucional (artículo 129) del ejército mexicano como esquirol del movimiento de huelga del SUTAU-100 (aún, con declaratoria de requisa), encubriendo retóricamente su intervención ¿o no es violencia impedir con la policía que los choferes de Ruta-100 operaran los autobuses y que el ejército sacara a la Ciudad de México sus unidades automotores para brindar servicio gratuito de transporte?

Se observa un cambio de modelo económico en cuanto a que uno de los factores principales de la acumulación de capital en México ya no serán más las empresas descentralizadas y paraestatales, en este sentido estamos en manos del capital privado y fundamentalmente del transnacional.

Estoy convencido de que investigaciones de historia reciente auxilian a demostrar las tendencias históricas y deberían servir a los actores sociales para influir en el devenir.

Me aventuro a señalar, que si bien es cierto que el marxismo contiene muchas utopías y desembocó -cuando ejerció el poder- en Estados totalitarios fracasados estrepitosamente, no por ello se debe enterrar, sin antes analizar sus cuantiosas y valiosas herramientas de investigación e interpretación históricas, retomando su espíritu crítico y revolucionario de los paradigmas y realidades existentes.

Deseo finalizar reconociendo que la historia reciente es más apasionada, pues uno se ve involucrado en los hechos. También que, conforme avanza el tiempo es menos complicado obtener más información pues, los intereses que se vieron inmersos en un acontecimiento determinado se van diluyendo y se facilita la investigación. Aunque también refuerzo mi concepción de que es necesario hacer historia reciente, no obstante sus dificultades, ya que con su estudio es factible intervenir en el quehacer histórico, lo que es sin lugar a dudas parte de esta ciencia. En este sentido propondría terminar con la discusión de la validez o no de la historia reciente, para abrir un amplio alegato sobre su metodología específica, el límite válido de sus fuentes, la diferencia con la crónica y la sociología, entre otras cuestiones. Así mismo la tarea del historiador actual es la de reconstruir y analizar un proceso histórico, para lo cual es de importancia fundamental no polarizar la historia entre “buenos” y “malos” y tener claro el objeto de su estudio a fin de que construyamos una historia más científica cada día. Como diría Marc Bloch “(...) la historia no tendrá pues, el derecho de reivindicar su lugar entre los conocimientos verdaderamente dignos de esfuerzo, sino en el caso de que, en vez de una simple enumeración, sin lazos y casi sin límites, nos prometa una clasificación racional y una inteligibilidad progresiva. (...) Detrás de los rasgos sensibles del paisaje, de las herramientas o de las máquinas, detrás de los escritos aparentemente más fríos y de las instituciones aparentemente más distanciadas de los que las han creado, la historia quiere aprehender a los hombres. Quien no lo logre no pasará jamás, en el mejor de los casos, de ser un obrero manual de

la erudición. Allí donde huele la carne humana, sabe que está su presa."¹¹⁷

¹¹⁷ Bloch, Marc. Introducción a la historia F.C.E. Breviarios num. 64. 12a. reimpresión, (México, 1984), pp. 14 y 25.

BIBLIOGRAFIA

Aguilar Monteverde, Alonso. "La Venta de Empresas Paraestatales en México". Estrategia (México, D. F.), IV: 1988, num. 82.

Alvarez Bejar, Alejandro y Gabriel Mendoza Pichardo "México 1988-1991 ¿Un ajuste económico exitoso?". UNAM, México, 1991.

Basurto, Jorge. "En el régimen de Echeverría: Rebelión e independencia". La clase obrera en la historia de México número 14. Pablo González Casanova, Coordinador. sp. XXI y UNAM, 2a. edición, México, 1989.

Bensusán, Graciela y Carlos García, Coordinadores. "Modernidad y legislación laboral". UAM, Friedrich Ebert Stiftung, México, 1989.

Bloch Marc. "Introducción a la historia". F.C.E. Breviarios #64, 12a. reimpresión, México, 1984.

Brom, Juan. "Por qué desapareció la Unión Soviética". Grijalvo, 2a. edición. México, 1992.

Camacho Solís, Manuel. "Control sobre el movimiento obrero en México". en Lecturas de política mexicana, Varios autores. El Colegio de México, 1a. reimpresión, México, 1981.

Cardoso, Ciro F. y Héctor Pérez Brignoli. "Los métodos de la historia, introducción a los problemas, métodos y técnicas de la historia demográfica, económica y social". Grijalbo, Enlace, México, 1986.

Carr, E.H. "Qué es la historia". Planeta, 3a. reimpresión, México, 1985.

Condiciones General de Trabajo de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. Organismo Público Descentralizado, mayo 3 de 1989 a mayo de 1990.

Condiciones Generales de Trabajo de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. Organismo Público Descentralizado, mayo 3 de 1988 a mayo 2 de 1989.

Condiciones Generales de Trabajo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Condiciones Generales de Trabajo de la Secretaría de Turismo.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Córdova, Arnaldo. "La formación del poder político en México", 3a. edición, Era, sp 15, México, 1974.

Córdova, Arnaldo. "La Historia, maestra de la política". En Historia ¿Para qué?, Varios autores, Siglo XXI, 6a. edición. México, 1980.

Febvre, Lucien. "Combates por la historia". Ariel, 1a. reimpresión, México, 1983.

Fuentes, Carlos. "El espejo enterrado". F.C.E. México, 1992.

González Casanova, Pablo. "La democracia en México", 17a. edición, Era, sp. 4, México, 1986.

González Ruiz, José Enrique. "Ruta-100: La quiebra del estado de derecho". Planeta, México, 1996.

González, Luis. "De la múltiple utilización de la Historia". En Historia: ¿Para qué?, Varios autores. Siglo XXI, 6a. edición. México, 1980.

Italo Morales, Hugo y Rafael Tena Suck. "Legislación federal del trabajo burocrático: Comentarios, jurisprudencias y disposiciones complementarias". 2a. reimpresión, Pac, México, 1990.

Lenin, Vladimir. "El estado y la revolución", en Obras Escogidas, T. II, progreso, Yugoslavia, 1961.

Loysaga de la Cueva, Octavio. "El estado como patrón y árbitro: El conflicto de Ruta-100", Ediciones de Cultura Popular, UAM, México, 1987.

Marx, Carlos. "El 18 Brumario de Luis Bonaparte", en Obras Escogidas, T.1, Progreso, México, D. F. , 1976.

Meyer Lorenzo. "El corporativismo mexicano en los tiempos del neoliberalismo mexicano", en Estado y sindicatos. Crisis de una relación, varios autores, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco y Friedrich Ebert Stiftung. México, 1989.

Palazón Mayoral, Ma. Rosa. "Filosofía de la historia". UNAM, Universidad Autónoma de Barcelona, México, 1990.

Poder Ejecutivo Federal. "Plan nacional de desarrollo 1989-1994". Talleres Gráficos de la Nación. México, 1989.

Salinas de Gortari, Carlos. "Segundo Informe de Gobierno 1990". Presidencia de la República, nov. 1990.

Schaff, Adán "Historia y Verdad". Grijalbo, Enlace, México, 1987.

Tamez, Silvia, Compiladora. "Algunos enfoques sobre la reestructuración económica de México". UAM, México, 1989.

Trueba Lara, José Luis. "Ruta-100: Ruta de la muerte". Planeta, México, 1995.

Vensusan, Graciela. "Reconversión industrial: La concertación social y los derechos laborales en México". Argumentos. (México, D. F.), 1: 1989, num. 6.

Vílar, Pierre "Iniciación al vocabulario del análisis histórico". Editorial Crítica, Grupo Editorial Grijalbo, 4a. edición, España, 1982,.

Walsh, W.H. "Introducción a la filosofía de la historia". Siglo XXI, 13a. edición, México, 1988.

APENDICE

CESADOS



Trabajadores de Ruta-100 fuera de un módulo ■ Foto: Arturo Guerra

Pa 3

La Jornada, 5 de mayo de 1989.

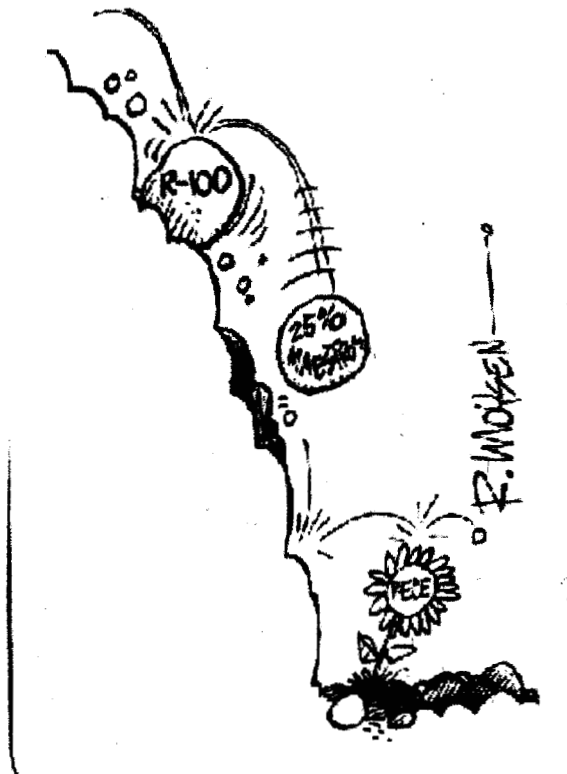


Uno de los módulos de la Ruta 100, antes del anuncio del cese masivo ■ Foto: Raúl Ortega

La Jornada, 4 de mayo de 1989

ALUD

Por Raúl MOYSEN



Excélsior, sección editorial, 4 de mayo de 1989.

Pag 20



D. F.

A LOS HABITANTES DEL DISTRITO FEDERAL

El Comité Directivo del Partido Revolucionario Institucional en el Distrito Federal, sus representantes populares, Diputados Federales y Asambleístas, ante la ausencia del servicio de transporte que venía prestando la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, en solidaridad con los millones de habitantes usuarios de este servicio ha decidido:

PRIMERO.- A partir de este día, vehículos propiedad del Partido, de sus representantes populares, así como de sus militantes, realizarán servicio gratuito de transportación en diversas rutas de la ciudad; de acuerdo al operativo determinado por las autoridades del Departamento del Distrito Federal;

SEGUNDO.- Los sectores y organizaciones del Partido en el Distrito Federal destinarán sus vehículos e invitarán a sus militantes para que en sus tiempos libres y con sus propias unidades cubran diversas rutas de manera gratuita;

TERCERO.- Hacemos un llamado a la solidaridad que distingue a los mexicanos, con el propósito de que los concesionarios de otros servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad, multipliquen sus esfuerzos para coadyuvar a la transportación de los habitantes del Distrito Federal.

El Comité Directivo del Partido Revolucionario Institucional en el Distrito Federal se pronuncia por una pronta reinstalación del servicio, que se dé en los marcos de la ley y en el respeto irrestricto a los derechos de los trabajadores.

México, D.F. 5 de mayo de 1989.

EL COMITE DIRECTIVO DEL P.R.I. EN EL D.F.

La Jornada, 6 de mayo de 1989.

SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE LA EDUCACION SECCION XXII OAXACA DE JUAREZ, OAXACA

A LA OPINION PUBLICA:

Pag. 12

El Movimiento Democrático de los Trabajadores de la Educación de Oaxaca forma parte de las luchas sociales del Pueblo Mexicano por alcanzar mejores condiciones de vida y de trabajo y en el terreno político, por la democratización del País.

A lo largo de nueve años de lucha hemos recibido la más amplia solidaridad de distintas organizaciones populares, sindicales, campesinas, comunitarias, políticas, etc., cuyo apoyo nos ha permitido alcanzar algunos logros de carácter económico, profesional y político-sindical.

En las actuales circunstancias y después de 20 días de paro indefinido y 15 días del plantón permanente en la Cd. de México la solidaridad y el apoyo del pueblo han sido muy amplios y en particular, del Sindicato Unico de Trabajadores de Autotransporte Urbano Ruta 100, a quienes de manera ilegal el D.D.F. rescindió las relaciones de trabajo dejando sin empleo a más de 20.000 trabajadores, por lo que demandamos de parte de la empresa de Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, solución inmediata y positiva a los reclamos de los trabajadores para que queden sin efecto y la medida ilegal y unilateral de dar por concluidas las relaciones laborales y exigimos el respeto irrestricto a sus derechos.

Por otro lado, damos la más amplia solidaridad exigiendo a la S.E.P., la solución inmediata a las demandas de los trabajadores no docentes de la U.P.N., quienes llevan 66 días de paro-plantón sin recibir sus salarios correspondientes; así como también, solicitamos la reinstalación del C. Javier Padilla Arenas, quien injustificadamente fue cesado.

Asimismo, apoyamos la huelga de hambre que, desde el pasado 10 de abril, trabajadores de la Mosca de la Sección 74 (Chiapas) del SNTSARH, han implementado como medida de presión para arrancar al Gobierno la reinstalación de los despedidos y por mejores condiciones de vida y de trabajo.

**¡SOLIDARIDAD CON LA LUCHA DE LOS TRABAJADORES DEL PAIS!
¡UNIDOS Y ORGANIZADOS VENCEREMOS!
¡POR UNA VERDADERA EDUCACION AL SERVICIO DEL PUEBLO!
PRECONGRESO DE LA SECC. 22 S.N.T.E. OAXACA**

Responsable de la publicación: La Mesa de los Debates. Profs. Fernando Soberanes B., Sigfrido Olmedo M., Jorge Aguilar Palma.

La Jornada, 7 de mayo de 1989.

una historia de cerrazón

ya estaba escrito el fin de la Ruta-100

- *De Garay y Jackson llegaron para enterrarla*
- *cuando los trabajadores rebasaron al líder*
- *comida en Los Pinos, golpe al sindicato, zozobra*

Quehacer Político, año 8, núm. 399, 16 de mayo de 1989, p. 8.

La Jornada

DIRECTOR GENERAL: CARLOS PAYAN VELVER ■ MEXICO, D.F.

■ **“Es una decisión irreversible”: Jackson**

Los 23 mil trabajadores de la Ruta 100, despedidos

■ Habían decidido la huelga en la madrugada de ayer por aumento salarial ■ Después del anuncio de la liquidación acordaron en asamblea regresar al trabajo, pero les fue impedido por policías que acordonaban los módulos ■ Se crearán cooperativas, cada chofer será propietario de su unidad y a partir de hoy se negociarían contratos individuales, dijo el coordinador del transporte del DDF ■ Un comunicado oficial señala que la dirección sindical sabía que la suspensión de labores sería causa justificada de cese ■ Se había interpuesto un amparo, responde el asesor del sindicato ■ Empezará a las 6 horas de hoy un plan especial para garantizar el servicio, informó el DDF ■ Se utilizarán unidades del estado de México, taxis, vehículos oficiales y particulares ■ Los empresarios se dicen dispuestos a invertir en el ramo ■ Decisión “irresponsable y atentatoria del derecho de huelga”, clama la oposición en la Permanente ■ Justificó la medida la bancada priísta ■ No asistieron legisladores de la CTM ■ Por 33 votos contra 31, rechazó la Asamblea de Representantes una propuesta para que compareciera Manuel Camacho Solís

HOY
DE A

Nir
aye
neg
SN

□ Lo
charán
Se disc
la secci
el SNT
al presi
disiden
Página 15

Borg
a Ar

4 de mayo de 1989.

EXCELSIOR

PAGINA EDITORIAL

VIERNES 4 DE MARZO DE 1938

Contrato Cancelado

La medida del Departamento del Distrito Federal—al acatar la resolución del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje—de dar por terminadas las relaciones laborales entre Ruta 100 y los trabajadores sindicalizados de ésta, para en el orden del día problemas que, habiéndose mantenido insolutos, reaparecen hoy con mayor violencia. Efectivamente, en 1931 fueron revocadas las concesiones a los permisionarios del transporte urbano en la ciudad, debido a la manifiesta incapacidad de aquéllos para cumplir con la obligación contratada y por mantener a sus trabajadores en condiciones laborales tan inconvenientes que ponían en peligro la vida y la seguridad de los usuarios y la de los propios conductores.

Ahora, salvo el mejoramiento de las condiciones laborales y de salarios de los trabajadores, la situación

de ineficiencia del organismo para dar el servicio que de él se espera, continúa igual o hasta ha empeorado. La conjunción de este hecho y el fallo de inexistencia de la huelga de los choferes ha dado como resultado la cancelación de las relaciones laborales. La suspensión del servicio fue la grata que cerró el caso.

No se trata, desde luego, de responsabilizar de lo acontecido al movimiento de los conductores. En realidad, la situación era insostenible. Aunque fuera, debe reconocerse que la municipalización del transporte público no dio los resultados que la sociedad esperaba. Ahora lo importante es buscar nuevas modalidades para proporcionar un servicio eficiente y proteger los derechos de los seis trabajadores hoy sin empleo. Se trata de que la comunidad pueda resolver sus problemas sin que nadie resulte perjudicado.

RUTA 100: UN CONFLICTO

ante de las declaraciones que en la oportunidad hicieron el concejal general de Transporte del Departamento del Distrito Federal (DDF) Juan Carlos Ramírez dos con los señores para explicar y fundamentar el fin de las relaciones laborales entre el organismo que es Ruta 100 y el sindicato de la línea y el cual agrupa a 19 mil 500 personas.

Entre otros que se ven en la violación de resolución emitida por el Tribunal de Conciliación y Arbitraje, en la declaración se expone un movimiento sindical del Sindicato Unico de Trabajadores de Autobuses y Transportes Urbanos de Ruta 100, bajo la consigna de que la suspensión de labores se haga como medida punitiva de sus responsables para el primer semestre de Ruta 100, para ver, desearon la resolución del problema y competente.

Segundo punto a considerar tiene que con el hecho de que la liquidación a los trabajadores, cuyo monto se estima en 200 millones de pesos, se estimó por los sindicatos respectivos como inferior al total que se consideró de 300 millones de pesos. Los fondos de CDF no se verán afectados por el hecho de que, sino el contrario po-

drían verse afectados con cuando no se sabe hasta qué punto sería esto. Ahora bien, el manejo de la disposición del gobierno capitalino, que a su vez los paracaidistas en cuanto a que demuestre que se requiere de más de trabajadores para el empleo en un país en el cual la desocupación avanza, es del todo conveniente resolver los conflictos laborales del Programa de Contingencia que se paró en marcha.

Se habla de la incorporación de trabajadores del Estado de México que prestan el servicio a un costo de 400 pesos por persona. Sin embargo de entrada una alta desmedida en concepto de incorporación a buses y recibir como costo elevados de precios en un servicio basado en el servicio público.

Se indica que miembros del propio DDF y del Ejército recibirán el parque vehicular para la transportación urbana. Los investigadores son los siguientes: ¿Qué cobran 400 pesos por pasaje? ¿Qué clase de servicio prestará? ¿Cuáles serán las rutas que seguirán? ¿En el momento en que se cerró el transporte de transporte se se realizó algún honor de viajes que fueran y pasajes no abian las mismas respectivas? Los aspectos en cuestión en el viento y deberán serlos a la opinión pública las autoridades capitalinas.

Excélsior, sección editorial.

USUARIOS ■ Rocha



Página

La Jornada, 8 de mayo de 1989.

El Herald de México, 4 de mayo de 1989, p. 4-A.

La ruptura de las Relaciones Laborales Entre el DIF y los Chóferes de B-100 no Viola sus Conquisas Laborales

Los choferes de B-100 de la DIF no violan sus conquistas laborales al romper relaciones con el DIF, según el DIF.



Los choferes de B-100 de la DIF.

Una vez que se rompan las relaciones laborales entre el DIF y los choferes de B-100, éstos no perderán sus conquistas laborales, según el DIF. El DIF declaró que los choferes de B-100 no violan sus conquistas laborales al romper relaciones con el DIF, según el DIF. El DIF declaró que los choferes de B-100 no violan sus conquistas laborales al romper relaciones con el DIF, según el DIF.

Los choferes de B-100 de la DIF no violan sus conquistas laborales al romper relaciones con el DIF, según el DIF. El DIF declaró que los choferes de B-100 no violan sus conquistas laborales al romper relaciones con el DIF, según el DIF. El DIF declaró que los choferes de B-100 no violan sus conquistas laborales al romper relaciones con el DIF, según el DIF.

Historia de una Trampa Sindical - Buenos ingresos e impuestos, la prioridad es pagar los impuestos. Tal es el camino para los choferes de B-100.

México, D.F., jueves 4 de mayo de 1989.

Página 4

EDITORIALES

Transporte urbano, agobiante problema

POR más esfuerzos que han hecho las sucesivas administraciones, sigue sin resolverse un problema que resulta agobiante para los habitantes de la capital y para las propias autoridades. Lo acontecido en la Ruta 100 es apenas un reflejo de la complejidad que guarda un asunto de interés público, que necesariamente deberá enfrentarse con mayor decisión, antes de que se agrave a niveles inmanejables.

Cierto, sería erróneo enmarcarlo tan sólo en sus aristas sindicales, como igual lo sería si se le desvinculara de los aspectos laborales y administrativos. El curso que tomaron los acontecimientos en esta empresa del gobierno capitalino, no es más que una demostración de la necesidad imperiosa de abarcar el problema del transporte en toda su complejidad, a fin de propiciar medidas que desemboquen en soluciones de fondo. No se trata tampoco de una mera cuestión de cambio de propiedad, como superficialmente pudiera pensarse, por lo que una posible reprivatización no será la solución que se requiere.

Conviene recordar que la municipalización estructurada hace ocho años se supuso la panacea que hacía falta para lograr un transporte urbano a la altura de las necesidades de la capital. Sin embargo, los hechos demostraron que tal medida debería haberse complementado con otras más de diversos tipos, que permitieran una organización idónea del sistema de transportación masiva que tanta falta hace para cubrir las necesidades de más de 15 millones de usuarios.

Es evidente que mucho se ha avanzado, pero no al ritmo que exigen las circunstancias, por razones no sólo presupuestales sino de tipo organizativo. Sin embargo, tampoco sería correcto decir que de ello tiene toda la culpa el gobierno capitalino, ya que la capital y su zona metropolitana man-

tienen una inercia caótica muy difícil de vencer sin la decidida participación de todos los sectores. Esto se manifiesta con absoluta claridad en el transporte urbano, el cual en lo sucesivo deberá enfrentarse de manera no sólo más integral, sino con base en planes de mayores alcances técnicos y aun políticos.

Por ello no sería razonable sostener la idea de que el problema del transporte urbano habrá de resolverse en la medida que se reprivatice, aun cuando tal procedimiento deba considerarse como factor coadyuvante para auspiciar una participación más activa del sector privado, pero de un modo ajeno a simples mecanismos de mercado. Si bien no es sensato pensar en que inversionistas privados participaran en el transporte público con fines altruistas, tampoco lo es que lo hicieran en busca de ganancias desproporcionadas.

En este asunto conviene un replanteamiento global de opciones, con ánimo de hacer coincidir intereses, incluso los de los trabajadores sindicalizados de esta rama. Ciertamente, se trata de un reto mayúsculo pero no insalvable. Basta que las autoridades capitalinas demuestren la suficiente voluntad política para encarar el problema en toda su complejidad, sin detenerse en medidas coyunturales como las que por razones tácticas deben ponerse en marcha durante estos días, como las anunciadas por el DDF.

Es urgente avanzar hacia soluciones de fondo, sin hacer a un lado a ninguna de las partes involucradas. El secretario general de gobierno, Manuel Aguilera Gómez, apuntó que Ruta 100 ya no será reestructurada en copropiedad con los trabajadores, pero que tampoco pasará al sector privado. Es oportuno definir una reestructuración que favorezca un transporte público eficiente y que se desvirtuelva al ritmo de crecimiento de la capital.

El Universal, primera sección, 4 de mayo de 1989, p. 6



La Jornada, 9 de mayo de 1989, p. 26.



La Jornada, El País, 9 de mayo de 1989, p.26.

Respuesta ejemplar a los trabajadores de Ruta 100

- Suspendieron el servicio sin importarles las consecuencias
- Piden apoyo de los usuarios, a quienes tratan despóticamente
- Marcha atrás, no; debe el Gobierno mantener su actitud firme

Por RAFAEL MORALES MAGARA

DEMOCRACIA EN EL SNTE?

del paro de labores de millares de maestros, la suspensión del servicio de transportes de la Ruta 100, el incendio del recinto de sesiones del Palacio Legislativo y el estallido de varias toneladas de cohetes en la estación central de bombas; los dos primeros con pérdidas sociales y los últimos, con víctimas fatales.

Del conflicto magisterial mucho se ha escrito. Lo único que vale la pena destacar es que, por fin, se avizora una solución —no del todo democrática—, que podría permitir que este domingo los maestros disidentes agrupados en la Coordinadora Nacional de los Trabajadores de la Educación acuerden suspender la inactividad y que mañana, lunes, las clases vuelvan a la normalidad.

Decimos que la solución no es del todo democrática porque, en nuestra opinión, con la designación de Elba Esther Gordillo como secretaria general del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación se debió hacer el compromiso de convocar, en el menor tiempo posible, a un congreso nacional para elegir nuevos dirigentes del SNTE.

La llegada de la profesora chiapaneca, ex delegada del DDF en la Gustavo A. Madero después de su derrota en las elecciones para diputados federales de julio pasado, corre todo lo que se diga, es una imposición de las autoridades y mientras no sea ratificada en su puesto por un congreso nacional soberano, mal puede afirmarse que sea representativa de los docentes agrupados en el SNTE.

JUSTIFICADA LA LUCHA MAGISTERIAL

Por fortuna, contra la opinión de muchas personas que intentaron orillar al Gobierno de la República a adoptar una actitud represiva contra quienes demandan dignos incrementos salariales y mayor apertura democrática en su organización, el Presidente Carlos Salinas de Gortari demostró que no sólo tiene temple y agallas, como lo hizo evidente en el caso de los petroleros y de los músicos (con sus "asegurados", porque ni Sebastián Guzmán Cabrera ni Federico del Real surgieron de un golpeo en el que hayan participado las bases que son el sustento del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana y del Sindicato de Trabajadores de la Música), dejó bien claro que posee también la suficiente sensibilidad política para resolver problemas como el de los maestros, que enfrentan aún, a pesar del incremento autorizado, severos rezagos en su poder adquisitivo.

La decisión de acabar con anomalías a las que los trabajadores de Ruta 100 pretendieron colocar el disfraz de

Profrifica en sucesos dignos de destacar fue la semana que concluye. La continuación

una justificada lucha sindical quedó asimismo patente cuando éstos intentaron colocar contra la pared a las autoridades del Departamento del Distrito Federal, dependencia directa del Ejecutivo Federal, con su intransigencia y rechazo a un atractivo incremento salarial, y el Gobierno decidió cortar por lo sano anulando sus relaciones obrero-patronales con el sindicato que reúne a más de 13,000 trabajadores.

UN TARDIO ARREPENTIMIENTO

los conductores, personal de mantenimiento y trabajadores administrativos de la empresa Ruta 100 acordaron estallar su movimiento de huelga como rechazo al incremento ofrecido por la empresa. Ello, no obstante que habían concedido una prórroga hasta el 14 de este mes.

De inmediato, los empleados se dirigieron a los módulos ubicados en diferentes partes de la ciudad de México, según afirmaron, para evitar que el Ejército o la Policía efectuaron la requisita del servicio.

Tuvimos oportunidad de entrevistarlos en las afueras del centro de trabajo ubicado en la avenida Mazatlán, en la delegación Gustavo A. Madero, y nos percatamos de su decisión de mantenerse inactivos y consecuentemente suspender las corridas, hasta en tanto las autoridades no resolvieran a satisfacción todas sus peticiones.

Decidieron organizar brigadas que intentarían justificar ante la opinión pública la razón de su huelga. "Sabemos que los medios de comunicación no van a apoyarnos y que estarán contra nuestro movimiento. Sin embargo, continuaremos con nuestro movimiento hasta alcanzar la victoria", dijeron muy seguros.

Cuál no sería su sorpresa cuando al día siguiente, el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje decretó improcedente el movimiento de huelga y sólo seguido las autoridades del Departamento del Distrito Federal cancelaron sus relaciones con el sindicato.

GOLPE MORTAL A IRRESPONSABLES

Por la tarde, el director de la empresa, Fernando de Garay (quien participó en la liquidación del sindicato de Aeroméxico), anunció que el gobierno daba por concluida las relaciones laborales con el sindicato de Ruta 100, noticia que cayó como una cubeta de agua helada sobre los irresponsables.

De inmediato acudieron a los módulos, para tratar de sacar los autobuses y ponerse a trabajar de inmediato. Continuaron vanamente en que se daría marcha atrás, que se les mandaría el ofrecimiento que hubiera concurrido la huelga si lo hubieran aceptado en su oportunidad, y todos contentos.

No contaron con que las autoridades actuaran con firmeza y que se mantendrían en su palabra. No era cosa de jugar con las actividades y las ocupaciones de los ciudadanos...

A partir de entonces los ex trabajadores de Ruta 100 realizaron "plantones", marchas y mítines que, aunados

El martes pasado, durante una asamblea efectuada en el Palacio de los Deportes,

Antipedagógico, clases en vacaciones

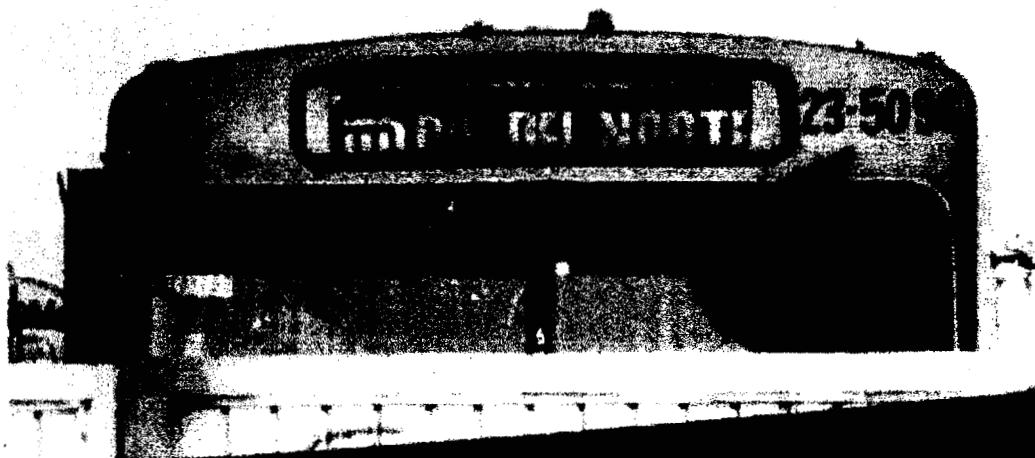
La Asociación de Padres de Familia del Distrito Federal están unidos a los au-

ver el problema crítico, que son las clases de nuestros hijos. Primero que nada

PROCESO

LAS CATÁSTROFES DEL VIERNES

DIRECTOR: JULIO SCHERER GARCÍA



**TRATO DE MALHECHORES
A LOS CHOFERES DE LA RUTA 100**

LA TÉCNICA DEL DESCONTÓN

ESTÁ NACIENDO EL PRD

**UNA IZQUIERDA
QUE ES CADA VEZ
MENOS DE IZQUIERDA**

SEMANARIO DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

Nº 853

8 de mayo de 1989

\$2500



La Jornada, 5 de mayo de 1989, p.5.



POR LA ORGANIZACION E
INDEPENDENCIA DE LOS TRABAJADORES

SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA - 100 COMITE CENTRAL

Calle Laredo No. 5

Col. Hipódromo Condesa

C. P. 06170

México, D. F.

Tels. 553-26-96 553-57-45

México, D.F., a 9 de Mayo de 1989.

- ii GRACIAS PUEBLO DE MEXICO !!
- ii GRACIAS POR TU APOYO USUARIO DE R-100 !!
- ii GRACIAS COMPAÑERO MILITANTE DEL MOVIMIENTO PROLETARIO INDEPENDIENTE (M.P.L.) !!
- ii GRACIAS COMPAÑERO MILITANTE DE ORGANIZACIONES QUE NOS BRINDARON APOYO !!

Los trabajadores del Organismo Público Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, miembros del S.U.T.A.U.R.-100, informamos que el movimiento de huelga, estallado al primer minuto del día 3 de Mayo del corriente año en el transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de México, finalizó, mediante convenio firmado, después de una sesión de más de 16 horas de negociaciones con autoridades del Departamento del Distrito Federal que concluyeron a las 4:30 hrs. del domingo 7 de Mayo.

Logramos:

- 1.- ii Respeto a los derechos conquistados por el SUTAUR-100 !!
- 2.- ii Repudio al intento de entregar el transporte R-100 a la iniciativa privada !!
- 3.- ii Evidenciar la requisita disimulada de "ocupación e intervención" como forma incorrecta para solucionar los problemas laborales !!
- 4.- ii Evidenciar a oportunistas y enemigos de la clase obrera !!

Sin embargo, necesitamos apoyo y comprensión para el nuevo reto que se nos plantea.

I I C U M P L I R E M O S I I

EXIGIMOS DE LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES: Toda vez que desaparecieron las causas que motivaron el decreto presidencial publicado el 6 de mayo para fundar la ocupación e intervención, en consecuencia:

- a).- ii Permitir la reanudación inmediata del servicio R-100 en cumplimiento del convenio firmado !!
- b).- ii Ordenar el retiro de unidades del ejército y del transporte privado que impiden la reanudación del servicio R-100 !!

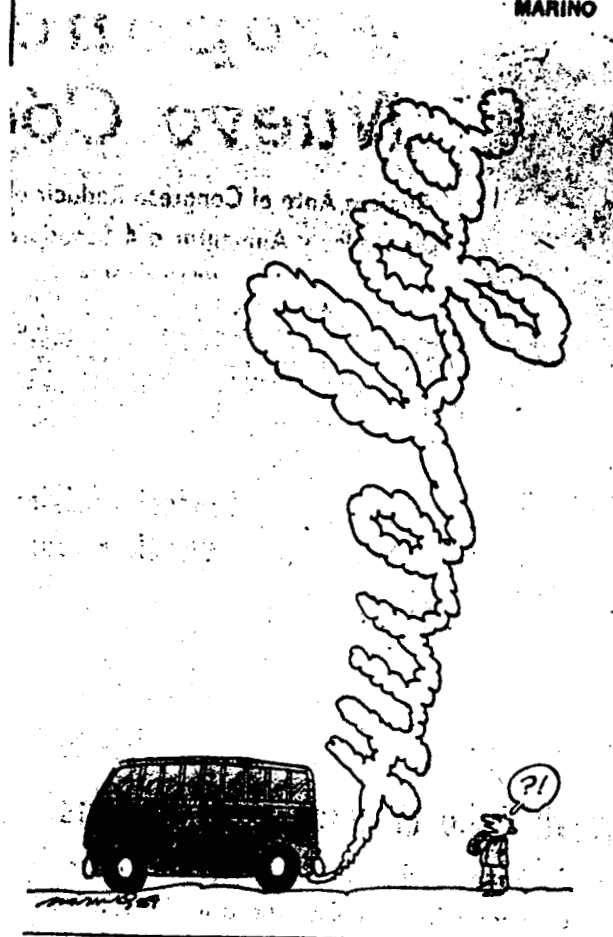
"POR LA ORGANIZACION E INDEPENDENCIA DE LOS TRABAJADORES"

COMITE EJECUTIVO CENTRAL
DEL S.U.T.A.U.R.-100

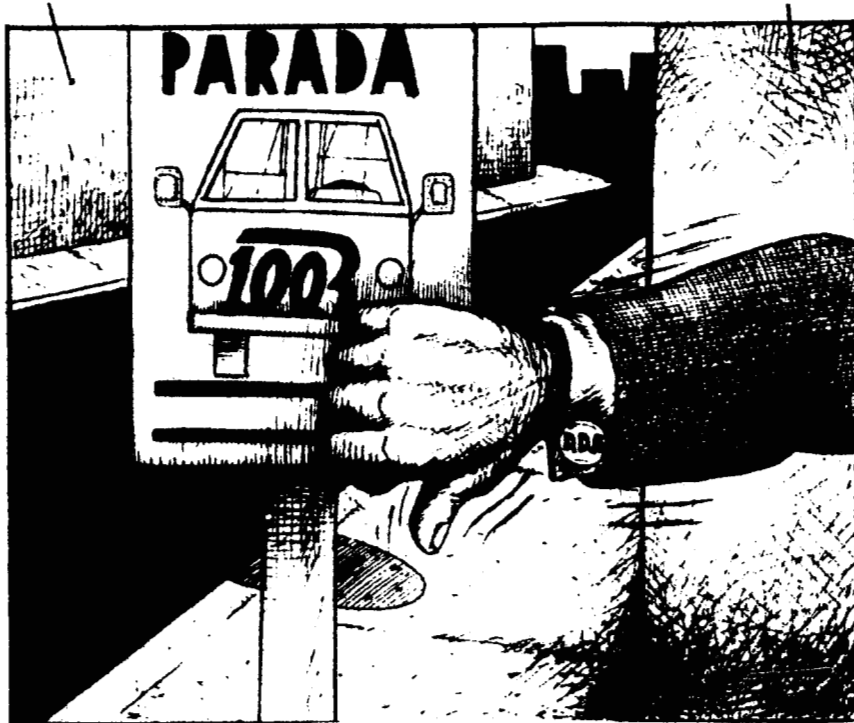
Responsable de la publicación: Cristóbal Flores de la Huerta

Más Contaminante

MARINO



Excelsior, página editorial, jueves 4 de mayo de 1989



La Jornada, 4 de mayo de 1989.