



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

*EL CONFLICTO LABORAL DE LOS TRABAJADORES  
DEL AUTOTRANORTE URBANO EN LA CIUDAD  
DE MEXICO Y SU CONTROL ESTATAL,  
SEPTIEMBRE DE 1981 — ENERO DE 1982  
(ESTUDIO DE CASO)*

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

**LICENCIADO EN SOCIOLOGIA**

PRESENTA

**JUAN MANUEL ESCUDERO GARCIA**

MEXICO, D. F. — MARZO DE 1988.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## I N D I C E

	Págs.
INTRODUCCION	6
PRIMERA PARTE. UBICACION DEL CONFLICTO LABORAL DE LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE MEXICO EN SU CONTEXTO SOCIAL Y LA INTERVENCION DEL ESTADO, FAVORABLE PARA LOS TRABAJADORES EN SU LUCHA POR ORGANIZARSE EN UN SINDICATO INDEPENDIENTE.	10
1. CONSIDERACIONES TEORICAS.....	11
1.1. El transporte de pasajeros en la ciudad de México como una actividad industrial.....	11
1.2. La lucha de clases en el sector transporte.....	13
2. CONSIDERACIONES GENERALES.....	17
2.1. 1981, descontento generalizado de los trabajadores en todo el país.....	17
3. LA ESTATIZACION DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO.....	26
3.1. La estatización como contexto particular del conflicto laboral en el sector transporte.....	26
3.2. Sobre los "Permisionarios" (Dueños de los transportes)....	27
3.3. Las condiciones laborales de los trabajadores del autotransporte de pasajeros en la Empresa Ruta 100.....	29
3.4. Las condiciones laborales de los trabajadores bajo la "Alianza Camionera" al margen de la Empresa Ruta 100.....	30
4. DESCRIPCION DE LA ESTATIZACION DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.....	35
4.1. La voracidad de los permisionarios por aumentar sus ganancias, causa inmediata de la Estatización.....	35
4.2. La Estatización y la respuesta de diversos sectores de la población.....	38
4.3. Explicaciones inmediatas de las causas de la Estatización del transporte urbano en el D.F. (Opinión Pública).....	41

	Págs.
SEGUNDA PARTE. EL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS RUTA 100 Y SUS TRES MODALIDADES: CONFLICTO OBRERO-PATRONAL, CONFLICTO INTERSINDICAL Y CONFLICTO CONTRA LA AUTORIDAD.....	44
1. CONFLICTO OBRERO PATRONAL.....	45
1.1. Conflicto obrero-patronal entre el SUTADF (CTM) y la Empresa Ruta 100.....	45
1.2. Demandas planteadas por el SUTADF (CTM) en el conflicto obrero-patronal.....	47
1.3. Solución momentánea del conflicto obrero-patronal entre el SUTADF (CTM) y la Empresa Ruta 100.....	50
2. CONFLICTO INTERSINDICAL.....	53
2.1. Polarización de los diferentes sindicatos existentes en el sector transporte de pasajeros en la CTM y la UOMASRM.....	53
3. CONFLICTO OBRERO-PATRONAL-INTERSINDICAL Y CONTRA LA AUTORIDAD ENTRE LA UOMASRM, LA CTM, LA EMPRESA RUTA 100 Y EL D.D.F.....	57
3.1. Descripción del conflicto laboral entre la UOMASRM y la Cruzada CTM-Empresa Ruta 100-D.D.F.....	57
3.2. Descripción del conflicto obrero-patronal y del conflicto intersindical entre la UOMASRM y la CTM.....	58
3.3. Solución momentánea del conflicto obrero-patronal y del conflicto intersindical entre la UOMASRM, la CTM, la Empresa Ruta 100 y el D.D.F.....	60
3.4. Se reanuda el conflicto laboral: Formas de lucha de los contendientes.....	65
3.5. El apoyo del Congreso del Trabajo (CT) a la CTM.....	69
4. CONFLICTO CONTRA LA AUTORIDAD: LA CTM Y LA UOMASRM EN CONTRA DE LAS AUTORIDADES LABORALES Y LA EMPRESA RUTA 100.....	74
4.1. Formas de lucha de la CTM contra la autoridad (DDF)...	75
4.2. La transformación del conflicto obrero-patronal en conflicto intersindical y contra la autoridad. Entre la UOMASRM, la CTM, la Empresa Ruta 100 y el D.D.F.....	78

	Págs.
4.3. Lucha por la titularidad del contrato colectivo entre la CTM y la UOMASRM: Participación de la Empresa Ruta 100 y las autoridades como fuerzas de apoyo en favor de la CTM.....	79
4.4. Segundo emplazamiento a huelga por parte de la UOMASRM a la Empresa Ruta 100.....	82
4.5. Estalla la huelga en la Empresa Ruta 100 emplazada por la UOMASRM.....	84
TERCERA PARTE. EL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO Y SU CONTROL VIOLENTO Y DEFINITIVO POR EL ESTADO: UN SINDICATO INDEPENDIENTE DENTRO DE LA FEDERACION DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO (FSTSE), LA UOMASRM.....	91
1. FINALIZA EL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO.....	92
1.1. Amenaza de un tercer emplazamiento de huelga a la Empresa Ruta 100 por la UOMASRM y la CTM.....	92
1.2. La intervención del presidente de la República Mexicana en el conflicto laboral.....	98
1.3. Las cámaras de Diputados y Senadores en el conflicto laboral.....	106
2. CONCLUSION DEFINITIVA DEL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MEXICO.....	108
2.1. El sindicalismo oficial y sus aliados versus sindicalismo independiente.....	108
2.2. La Junta Local de Conciliación y Arbitraje falla en favor de la CTM.....	114
2.3. El encarcelamiento de los dirigentes del sindicato independiente como último recurso momentáneo de las autoridades para controlar el conflicto laboral.....	116
2.4. El Estado da el golpe definitivo al sindicato independiente.....	117
CONCLUSIONES .....	122
BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA .....	128

## INTRODUCCION

El conflicto laboral de los trabajadores del autotransporte de pasajeros en la ciudad de México que se expone en este trabajo y la intervención del Estado en su control, tuvo su origen cuando este servicio aún se encontraba en manos de concesionarios, agrupados en la "Alianza de Camioneros del D.F." la que dispuso de más de medio siglo (se organizó en 1923) para mostrar el carácter real de un sistema de transporte público concesionado a particulares. Fue un periodo no sólo suficiente sino excesivo. Desde hacía viarias décadas se le conocía como una unidad monopólica, denominada popularmente "El pulpo camionero". Además era del conocimiento y dominio público el pésimo estado de los vehículos, la arbitrariedad en la designación de las rutas y el comportamiento insultante de algunos choferes, producto de los ataques de neurosis que sufrían a causa del mal trato de los patronos, las duras condiciones de trabajo y las aglomeraciones de tránsito que se traducían en una merma de su salario.

Evidentemente, el régimen concesional se mantenía anteponiéndolo a todo, ya fuera por razones político-económicas, por la necesidad del Estado, a veces en condiciones muy onerosas, o por el equilibrio de los grupos económicos que buscaban posiciones ventajosas en la competencia para apropiarse de crecientes ganancias. Pero este equilibrio fue roto por la prepotencia de la "Alianza Camionera" que a fines de 1980 y a mediados de 1981, actuó arbitrariamente planteando exigencias desmesuradas sin cuidarse en lo más mínimo de crear antagonismos parlamentarios y partidistas en el ámbito político. Su actitud la tomó evidentemente el Estado como una provocación abierta, pues no cumplía con las promesas de

mejorar el servicio, pero sí exigía aumentos tarifarios irracionales (no obstante que tan sólo en cinco años, de 1970 a 1975, duplicó sus ganancias anuales pues pasó de 293.4 millones de pesos a 645.2 millones, datos proporcionados en sus propias declaraciones para efecto de impuestos) y llegó al extremo de realizar paros de los servicios fuera de la legalidad, utilizando manipulativamente, como fuerza social a los propios operadores.

De esta manera a mediados de 1981 la "Alianza Camionera" con sus paros y mítines tuvo un drástico enfrentamiento con los usuarios que se negaron a pagar las elevadas tarifas, quedando un saldo de 23 autobuses quemados en la articulación con el transporte metropolitano. Por lo que el 25 de septiembre de 1981 en uso de sus facultades legales el D.D.F., canceló anticipadamente las concesiones y asumió el control de más de 6 mil autobuses que prestaban el servicio en la ciudad de México, estableciéndose como en el caso del transporte eléctrico -trolebus y metro- una relación obrero-patronal entre los conductores, personal de mantenimiento y administrativo y del D.D.F.

Si bien el conflicto que el gobierno capitalino tenía con los concesionarios había terminado, empezaba uno nuevo entre aquél que sustitufu como patrón a estos últimos, en contra de los trabajadores. El nuevo conflicto se presentó inmediatamente como de corte obrero-patronal y posteriormente se transforma (siendo el más importante) en problema intersindical y al mismo tiempo se produce el conflicto contra la autoridad, pues los funcionarios del transporte desempeñaban una doble función: patrones y autoridades al mismo tiempo.

Este trabajo, con estas particularidades, fue acotado a una forma cronológica y bajo las características de un estudio de ca-

so, por lo que presenta tres momentos que a la vez fueron tratados como tres partes distintas pero interrelacionadas entre sí. En ocasiones se pudo hacer abstracción, separándolas unas de otras, pero a veces no fue posible.

En la primera parte se exponen algunas consideraciones teóricas que permiten ubicar el problema en un plano metodológico con el fin de que pueda ser estudiado con la importancia que merece. Para esto se recurrió al apoyo en datos tomados directamente o de segunda mano, y que fueron proporcionados por conductores al autor, además de la información publicada en los principales diarios de México.

En la segunda parte se analiza el problema laboral bajo sus tres formas: obrero-patronal, intersindical y conflicto contra la autoridad. Asimismo, se exponen también las formas de lucha utilizadas por los contendientes y las fuerzas que apoyan a unos y otros. Las principales fuerzas contrarias que se consideran son: en el conflicto obrero-patronal a la CTM, la UOMASRM, la empresa Ruta 100, y a las autoridades del D.D.F.; y como fuerzas de apoyo al Congreso del Trabajo, las cámaras de Diputados y Senadores y la Unidad Obrera Independiente, incluyendo también al Frente Auténtico del Trabajo.

En el conflicto intersindical, se consideran como principales contendientes a: la CTM y a la UOMASRM; y como fuerzas de apoyo al Congreso del Trabajo con toda su Prole sindical, a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a las cámaras de Diputados y Senadores, a la Unidad Obrera Independiente, al Frente Auténtico del Trabajo y por último la participación directa del señor presidente de la República. Ca-



da uno de los contendientes y de las fuerzas de apoyo se expresaron bajo formas distintas que también se exponen en esta segunda parte.

En la tercera parte se trata la definición del conflicto laboral y la forma de como participaron tanto los contendientes como las fuerzas de apoyo y las formas de lucha, que con anterioridad se han mencionado, siendo la más relevante la forma de como el Estado da fin al movimiento sindical independiente como el único "ente" que pudo controlar el conflicto laboral estudiado.

Para esta investigación se consultaron los principales diarios de México, el Tomo II de "El Capital" de C. Marx y se realizaron entrevistas directas a los conductores. La bibliografía se encuentra al final del trabajo y en ocasiones, porque así lo requirió la estructura del mismo, aparece como nota de pié de página.

## PRIMERA PARTE

UBICACION DEL CONFLICTO LABORAL DE LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE MEXICO, EN SU CONTEXTO SOCIAL Y LA INTERVENCION DEL ESTADO FAVORABLE PARA LOS TRABAJADORES, EN SU LUCHA POR ORGANIZARSE EN UN SINDICATO INDEPENDIENTE.

## 1. CONSIDERACIONES TEORICAS

### 1.1. *El Transporte de Pasajeros en la Ciudad de México como una Actividad Industrial.*

Como en todas las ramas de la industria, el transporte también es una actividad en la cual tiene presencia el capital industrial, en la que, al igual que en todas ellas el capital se expresa en sus tres formas: capital dinero, capital productivo y capital mercancía (ciclo del capital).

En esta actividad o rama de la industria encontramos tanto al proceso de producción como al proceso de valorización en donde se lleva a cabo la explotación de la fuerza de trabajo bajo condiciones capitalistas, y se crea el plusvalor. No obstante, encontramos en esta actividad industrial una variante que la diferencia de las demás actividades industriales y que nos puede llevar a confusión. Esta variable es la creación de la mercancía o el objeto útil en donde se cristaliza el plusvalor o la ganancia que será apropiada por el capitalista, producto que es susceptible de convertirse en la última forma del capital: capital mercancía.

Aclarando lo anterior, el objeto útil o mercancía creada bajo la actividad industrial en la rama del transporte no se expresa bajo la misma forma que en las otras ramas de la producción industrial. No se crean objetos útiles físicos como en aquéllas, sino que esta mercancía se encuentra inherente al proceso de producción mismo (capital productivo) esto es que el proceso de transportar es al mismo tiempo producción y realización, o ventas de la mercancía. En otras palabras lo que se vende se compra, es el espacio que recorre el medio de transporte entre dos puntos, por ejemplo: de una zona de producción a los centros comerciales en

el caso de transportar mercancías, o de un lugar donde se encuentra la fuerza de trabajo a los centros de producción en el caso del transporte de pasajeros.

En ambos casos los medios de transporte son los medios de producción y los conductores la fuerza de trabajo.

Esquemáticamente lo anterior se puede ilustrar de la siguiente manera:

El ciclo del capital industrial es el siguiente: (1)

D-M-D' o que es lo mismo D-M-  $\frac{MP}{T}$  ...P....M'-D'

o bien, D-M  $\frac{MP}{T}$  ....  $\frac{MP}{T}$  P....M'-D'

capital    capital    capital mercancía  
dinero    productivo

Mientras que el ciclo del capital en la industria del transporte es el siguiente: (2)

D-M  $\frac{MP}{T}$  .... P-D'

o bien D-M  $\frac{MP}{T}$  ....  $\frac{MP}{T}$  P-D'

capital    capital  
dinero    productivo-mercancía

Como se nota en el esquema el capital mercancía se encuentra intrínseco al capital productivo, en donde a su vez la compra y venta de la mercancía (transportar) se halla inseparablemente inherente al proceso de producción que la elabora.

Lo anterior permite encontrar en la industria del transporte, al igual que en las otras ramas de la producción, las relaciones sociales de producción capitalistas, relaciones sociales que

(1) El capital, Tomo II, Primera Sección, pp. 50-51.

(2) Ibidem.

expresan la explotación capitalista de la fuerza de trabajo y el enfrentamiento entre el capital y el trabajo.

El esquema anterior llega a superar la concepción que se tiene sobre la industria del transporte, la cual, por el análisis empírico llega a concluir que por la actividad de transportar pasajeros no se trata de una actividad industrial capitalista sino de una actividad que cae fuera de la órbita de la industria capitalista, clasificándola en lo que se conoce como sector servicios, sector en donde no se crea plusvalor y por lo tanto la explotación de la fuerza de trabajo se lleva a cabo fuera del proceso de producción.

Esta aclaración es necesaria para ubicar con precisión al ámbito donde se da la lucha de los trabajadores del autotransporte en contra de los capitalistas de esta rama. Lucha que expresa el conflicto que existe en la relación capital-trabajo, conflicto que como veremos más adelante se expresará en varias formas y que dependerán éstas de las formas de organización, y resistencia que posean los contendientes que representan tanto al capital como al trabajo. Asimismo, ubican la importancia del movimiento obrero en este sector con respecto al conjunto del movimiento obrero en México.

### *1.2. La lucha de clases en el sector transporte.*

Las condiciones laborales de los trabajadores de esta rama de la industria, obedece a las formas que los patrones han instrumentado para apropiarse cada vez más de mayores ganancias. Expresa también la lucha de los trabajadores y los patrones por repartirse el plusvalor generado. Los trabajadores por adquirir una cantidad mayor de éste y mejorar sus condiciones de vida y los patrones por

aumentar la acumulación de capital en base a una mayor cantidad de plusvalor adquirido en este caso, por la fuerza.

La cantidad mayor o menor de plusvalía y salario que adquieran tanto los trabajadores como los patronos están determinados por el predominio que se tenga tanto de los instrumentos de trabajo como en la dirección del mismo. Así, vemos en este caso, que sólo un puñado de hombres capitalistas se apropian de una enorme riqueza y que una cantidad de hombres que la han producido se apropian de una cantidad que solamente satisface las mínimas necesidades de vida en forma de salario.

La lucha entre estos dos tipos diferentes de hombres y que representan la relación capital-trabajo se expresa como una lucha entre dos clases sociales; una la que posee los instrumentos de producción y dirige el proceso de trabajo: la burguesía; y la otra que sólo y únicamente participa en el proceso con su fuerza de trabajo: el proletariado.

Esta lucha que además es histórica, tiene su origen en los procesos de producción, de donde surgen determinadas relaciones sociales y que no encuentra su superación en este plano donde se produce, sino que necesariamente tiene que ir esta lucha al plano de lo jurídico.

La contradicción capital-trabajo no se supera en el proceso de producción porque encuentra límites difíciles de superar. El grado de dificultad para superar esos límites es menor o mayor dependiendo de la resistencia que se antepongan los contendientes en este plano.

Esta lucha entre trabajadores y patronos, es una lucha directa sin mediación alguna, este enfrentamiento expresa el nivel de

organización de los trabajadores y sus formas de lucha, expresa a su vez no sólo la organización de los patronos, sus formas de luchas, sino también, el gran poder que posee el capital sobre el trabajo.

Cuando el conflicto entre estas dos fracciones de clases no se puede superar en el plano de lo económico, trasciende al plano de lo político, de tal manera que esta lucha se presenta como la unidad entre lo económico y lo político, de tal suerte que a las formas de lucha puramente económicas se agregan formas de lucha políticas, tomando nuevas características que complejizan el conflicto haciéndolo cada vez más difícil de superar.

Cuando el conflicto pasa del plano de lo económico al plano de lo político, es porque las fuerzas que representan al capital y el trabajo se han neutralizado, ni los trabajadores ceden en sus demandas ni los patronos en sus pretensiones por apropiarse de una mayor ganancia, de tal suerte tanto unos como otros buscarán en la esfera de lo político solución favorable al conflicto.

En el plano de lo político cada uno de los contendientes buscará alianzas de clase involucrando a otros sectores de la producción y a sus organizaciones, tanto políticas como jurídicas. Pero en donde el origen del conflicto no se diluye sino se precisa porque las relaciones sociales de producción se han transformado en relaciones sociales, políticas y jurídicas, relaciones estas últimas que expresan tanto los intereses de los trabajadores como de los patronos.

En este sentido, como en el plano de lo económico predomina el dominio del capital sobre el trabajo, lo político y lo jurídico expresan el dominio de los intereses de los patronos sobre los

---

intereses mismos de los trabajadores. De tal suerte que como lo político y lo jurídico acentúan las relaciones sociales contraídas por los hombres bajo el modo de producción capitalista, la balanza se inclinaría a favor de los intereses de los patrones, en detrimento de los intereses de los trabajadores y en beneficio de la sociedad capitalista en su conjunto. Por consiguiente las demandas insatisfechas de los trabajadores que los llevaron a la lucha serán en mayor o menor medida resueltas, dependiendo de la resistencia y la fuerza que muestren en el conflicto y que está dado por su capacidad de organización y movilización en la lucha económica, política y jurídica.

Las formas de las condiciones laborales de los trabajadores de la industria del transporte que los llevan al conflicto, determinan que estos trabajadores tengan condiciones de vida que en lo absoluto pueden ser propias de un hombre. Pues tienen una enorme cantidad de necesidades insatisfechas, tanto para ellos como para su familia, los medios de vida necesarios para su sobrevivencia difícilmente pueden ser adquiridos, el esparcimiento de ellos y sus familias, así como satisfacer las necesidades espirituales comunes y necesarias en todo hombre, son difíciles de poder satisfacer.

Los salarios bajos, y extenuantes jornadas acortaban el promedio de vida de un trabajador en la industria del transporte, veamos algunos ejemplos, tomados de la denuncia que estos trabajadores hicieron en su momento.



## 2. CONSIDERACIONES GENERALES

### 2.1. 1981, descontento generalizado de los trabajadores en todo el país.

El año 1981 presenta, a diferencia de 1976-1977 una disminución en cuanto a número de huelgas efectivas se refiere. En 1981 estallaron 130 huelgas; en 1976, 970; en 1977, 375; todas ellas efectivas. No obstante dicha disminución, en este año los trabajadores del sector privado y del sector público en empresas importantes presentan una fuerte resistencia al dominio económico y político, y una fuerte lucha por liberarse de la burocracia sindical y rescatar por ende, al sindicato como un medio de lucha efectiva.

La movilización se da de diferentes formas: paros en los centros de trabajo, plantones y mítines ante las autoridades correspondientes, marchas nacionales hacia la ciudad de México y estallamientos de huelgas. Miles de trabajadores luchan por transformar su espacio de lucha y sus condiciones de vida, movimiento que al irse desarrollando adquiriría características imprevisibles por el propio movimiento.

En 1981, 70 mil trabajadores se lanzan en lucha contra los patrones, contra las burocracias sindical y política (el Estado). En este enfrentamiento la lucha inmediata es por la consolidación de un nuevo tipo de sindicalismo que tenga como característica principal, la integración de una conciencia político-crítica en la lucha laboral y que busque la cohesión solidaria del movimiento obrero en su conjunto. En este lapso de lucha, los trabajadores sufrieron y en ocasiones rebasaron los embates del Estado, del sector empresarial y de la burocracia sindical, no obstante el gol

peo sistemático a la clase trabajadora, el año de 1981 presenta avances cualitativos en el orden económico, político y social.

La lucha de la clase obrera en México en 1981 ya no se presenta simplemente como una lucha de reivindicaciones económicas, sino también por rescatar al sindicalismo del control estatal y de la burocracia sindical comprometida con la burocracia política, y ponerlo a disposición de los trabajadores como una organización que les permita enfrentarse a la clase empresarial, y en esta medida mejorar sus condiciones de trabajo y de vida.

En este sentido, la lucha magisterial muestra la gran movilización de los trabajadores de este sector. Miles de trabajadores de las entidades más alejadas de la ciudad de México marchan hacia ella, porque es ahí en donde se concentra la toma de decisiones que los afectan negativamente. Los maestros de los estados de: Guerrero, Oaxaca, Morelos, Hidalgo, Puebla, Zacatecas, Michoacán, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Jalisco, Coahuila, Guanajuato, Baja California Sur, Tabasco, Yucatán, Veracruz, Chihuahua, Chiapas, Nuevo León, Colima, Toluca, del Estado de México y de la ciudad capital, se congregan en una gran manifestación por las calles de la ciudad de México llevando a cabo un plantón ante las autoridades de la SEP y Gobernación. El sindicato oficial (Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación, SNTE) no puede controlar este movimiento que denuncia el compromiso que tiene con las autoridades de negociar aumentos, prestaciones, revisiones contractuales a espaldas de los trabajadores y surge la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación (CNTE) como una organización libre e independiente del control estatal. Si bien los trabajadores de la educación no se liberan del todo de la burocracia sindi-

cal que dirige el SNTE, su movimiento rebasó esa dirigencia, haciendo que en lo sucesivo las negociaciones que tengan que ver con los intereses de los trabajadores se hagan del conocimiento de ellos.

En este mismo año y como parte de este contexto surge el movimiento de trabajadores académicos, estudiantes y empleados en la Universidad Autónoma Metropolitana. Este movimiento llega hasta el estallamiento de huelga, movimiento que termina con la renuncia del intransigente Rector Sergio Reyes Lujan por desconocer las cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo en lo que se refiere a la contratación, permanencia y promoción del personal académico, y lo sustituye el Rector Fernando Salmerón quien negocia favorablemente para los trabajadores.

Asimismo, los 12 mil trabajadores de la Volkswagen de Puebla, la empresa Alemana más grande en México, estallan la huelga en los primeros días de noviembre, por mejores condiciones de trabajo y aumento salarial, pero sobre todo, lo más importante de este movimiento fue que los trabajadores salen masivamente de la organización sindical que estaba comprometida con el patrón, constituyendo su propia organización.

La Unidad Obrera Independiente que era liderada por Juan Ortega Arenas es expulsada de la Volkswagen de Puebla por los trabajadores.

En Cuernavaca, Morelos 2 mil trabajadores de la NISSAN estallan la huelga en demanda de reinstalación de 200 obreros despedidos por su participación política. En esta acción queda desenmarcada la Secretaría del Trabajo y la Empresa NISSAN que llevaban a cabo un movimiento en contra de los trabajadores.

La Industria del Hule estalla una huelga por un aumento salarial del 55%. Al respecto la empresa se niega a todo tipo de negociación prolongando y desgastando el movimiento. Después de 15 días de huelga ésta se levanta con un aumento del 35% y 5% en prestaciones.

También estalla el movimiento de los trabajadores de calzado Sandak organizados en el SUTS (Sindicato Unico de Trabajadores Sandak).

En el estado de Chihuahua 6,000 mineros de la mina Santa Barbara hacen públicas las condiciones infrahumanas y antihigiénicas de sus centros de trabajo, llevan a cabo un paro de labores y ponen como condición para reiniciarlas que la empresa, dueña de 6 minas más reconozca la existencia de enfermedades profesionales: la neurosis y la sordera que ataca a muchos de los obreros. Los patronos no ceden y estalla la huelga permanente.

En el Estado de Hidalgo, la empresa Real del Monte es amenazada por los mineros que llevarían a cabo un paro en caso de que no reinstalaran a un compañero que fungió como tesorero en el movimiento de huelga en 1980. Con esto era evidente la violación del contrato colectivo que establecía que no habría represalias en contra de los integrantes del comité de huelga.

En Monclova, Coahuila se llevaron a cabo paros de labores en la compañía paraestatal Altos Hornos de México en protesta por el despido de 15 trabajadores que intentaban crear un sindicato.

En la General Motors, los 3200 trabajadores afiliados a la CROC mantuvieron la huelga por 106 días.

En Fundidora Monterrey los trabajadores llevan a cabo un paro por 6 horas en protesta de las arbitrariedades de la dirigencia

sindical minero-metalúrgica al suspender derechos a 10 trabajadores.

En el D.F. la Compañía Fundiciones de Hierro y Acero estallan la huelga por la reinstalación de 150 trabajadores eventuales.

En ACERMEX y NISSAN los trabajadores estallan la huelga en protesta por los despidos masivos, además de demandar la reinstalación de los despididos, pago de salarios caídos y cumplimiento con las cláusulas de higiene.

Los trabajadores de Yale de México realizan una huelga en la industria papelera mexicana, esta huelga es declarada por la burocracia política como inexistente (ilegal).

El sindicato ferrocarrilero vuelve a la combatividad y surgen las marchas en protesta por la elevación de las cuotas sindicales a los agremiados.

En aviación el SNTAS ignoró la voz de la disidencia y 300 trabajadores que estaban afiliados a esa organización deciden separarse de ella y constituyen el Sindicato Unificado Nacional de Mecánicos de Aviación paralizando sus actividades. La Secretaría del Trabajo les negó por mucho tiempo el registro, desgastando el movimiento.

Los trabajadores de Vidriera y Alumex, en el Estado de México, contratacan un paro patronal estallado para evitar que los trabajadores no se organizaran en un sindicato, éstos a su vez hacen estallar la huelga.

En el Sector Textil los trabajadores de la Empresa "Crescent" en Zacatecas estallan la huelga en demanda de condiciones dignas de trabajo. En Acapulco, Guerrero y en Ciudad Juárez, Chihuahua este consorcio es puesto en huelga, demandando los trabajadores la

revisión del contrato colectivo.

La lucha generalizada de los trabajadores obliga a la burocracia sindical a exigir que la jornada diaria de trabajo sea de 8 horas y de 40 horas la semanal, con pago de 56 horas. Al respecto los dirigentes empresariales se muestran intransigentes en cuanto a la consecución de la semana de 40 horas. Sus argumentos carecen de fundamentos, pues dicen que la medida de acortar la jornada laboral es inflacionaria (sabemos pues, que la inflación surge por otros mecanismos económicos y no por acortar la jornada laboral) como esto es un argumento sin peso, hacen un llamamiento a las necesidades del país, de que en estos momentos haya más trabajo, más esfuerzo, pero no hablan del derecho de la redistribución del ingreso.

Las empresas medianas y pequeñas señalan que, lo que impide que otorguen la jornada de 40 horas, es la debilidad financiera. Curiosamente también los representantes de los grupos monopólicos se afianzan a esta idea, no obstante que son éstos los que más es polean y conducen a dichas empresas al desequilibrio.

Ahora bien, los trabajadores han venido exigiendo en cada revisión contractual bianual que la jornada de trabajo semanal sea de 40 horas y que ésta deba ser institucional, sin que ello implique el desconocimiento o la restricción de derechos laborales. Lo cierto es que, como lo ha demostrado la experiencia, la reducción de la jornada laboral es y ha sido de interés general, porque no sólo permite al trabajador más tiempo de descanso, sino también se liberan horas laborables que se convierten en nuevas fuentes de empleo, que influyen positivamente sobre los niveles de producción y productividad. En este sentido el Estado ha puesto el ejemplo pues to que en casi todas las dependencias gubernamentales la jornada

de 40 horas se ha institucionalizado, así también en aquellas empresas productivas del sector público. En el sector privado sólo en las compañías aseguradoras se ha establecido ya la semana de 40 horas.

Este movimiento generalizado de los trabajadores en busca de conseguir mejores condiciones de vida, provoca varias ideas interpretativas de dirigentes de organizaciones sindicales independientes y democráticas. En este sentido Alfredo Domínguez del Frente Auténtico del Trabajo (FAT) señala que el movimiento obrero viene avanzando dinámicamente hacia la recuperación del verdadero sentido de la misión que le corresponde históricamente. Asimismo, Francisco Hernández Juárez del Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana (STRM) señala por igual que la lucha por reivindicaciones económicas en este año (1981) se ha rebasado y que por lo tanto el terreno de la lucha obrera tiene que cambiar del económico al político. También Manuel Fernández Flores del Sindicato Mexicano de Electricistas (SME) coincide con los dirigentes anteriores señalando que en 1981 se conforma y consolida una nueva etapa del sindicalismo mexicano en donde los obreros rebasan la lucha economicista tradicional.

El líder del Sindicato Unico de la Industria Nuclear (SUTIN) Arturo Whaley precisa que el avance del movimiento obrero que se nota en este año (1981) es cualitativo y que dicho avance estuvo presente aún dentro de las organizaciones en gran parte denominadas "charras", puesto que en el fondo existe la lucha fundamentalmente por recuperar los sindicatos como instrumentos de la lucha de los trabajadores. Asimismo, señala que la perspectiva de la lucha se da en un proceso complejo, y lo define como una guerra de posiciones

al interior de los aparatos de control propios del Estado.

Ante el movimiento obrero generalizado en el año de 1981-82 el máximo representante de la burocracia sindical, Fidel Velázquez opina.- "Considero que el hecho de que haya más o menos huelgas no quiere decir nada. No quiere decir que haya retrocesos o avances. Lo importante es que el movimiento obrero intervenga en el terreno político, pero no en el de la política electorera, sino en una política que vaya cambiando estructuras, estableciendo reglas del juego y que se renueven."

Expresa también que "si el sindicalismo mexicano se limitara a luchar en contra de la clase patronal sólo por pretensiones económicas jamás podría lograr el cambio para formar la sociedad que aspira construir." Y luego dice "en este año la lucha del movimiento obrero organizado no fue tibia, ni más caliente que antes, ni más fría; en todos los lugares en donde ha habido conflictos siempre los ha defendido a través de la CTM que aglutina a 3 de los casi 7 millones de obreros que integran el máximo organismo institucional." El Congreso del Trabajo en donde Fidel Velázquez es miembro honorario considera el viernes 30 de enero de este año (1980) un ejemplo en donde por única vez, luego de que un grupo de asesores de la propia CTM fue incapaz de conciliar el inminente estallamiento de huelga que para el 28 del mismo mes se había llevado a cabo por 4500 trabajadores de transmisiones y equipo mecánico, Fidel Velázquez se presentó al lugar de los hechos en donde, para apoyar la huelga impuso las siguientes condiciones:

Primero, que si dejaban al margen la asesoría cetemista no se les iba a ayudar; era imprescindible recobrar por la coersión la confianza de la clase obrera. No obstante la huelga duró 33 días,



al finalizar, las demandas quedaron así: aumento del 33% (habían pedido el 50%) y pago de salarios caídos. No solo este tipo de demandas habían puesto en movimiento a los trabajadores, sin también la reinstalación de los despedidos, el cambio del Comité Ejecutivo existente hasta esa fecha, así como el repudio total a la antidemocracia de los dirigentes inmediatos de la CTM.

Los trabajadores llevaron a cabo marchas, mítines y pegaron propaganda por toda la ciudad de Querétaro. Editaron un boletín de información semanal. Todo este movimiento mostró la capacidad de movilización de los trabajadores al margen de la dirección cetemista.

Datos tomados de los siguientes diarios:

Uno más Uno, 5 de septiembre de 1981, p. 7. Excelsior, 8 de octubre de 1981, p.26. Uno más Uno, 23 de octubre de 1981, p. 33. Uno más Uno, 1º de noviembre de 1981 p. 23. Uno más Uno, 14 de noviembre de 1981, p. 1. Uno más Uno, 19 de noviembre de 1981, p.3. Uno más Uno, 14 de diciembre de 1981, p.21. Uno más Uno, 16 de diciembre de 1981, p. 2.

### 3. LA ESTATIZACION DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO

#### 3.1. *La Estatización como contexto particular del conflicto laboral en el sector transporte.*

La estatización del transporte de pasajeros en la ciudad de México es el contexto particular donde se desenvuelve el conflicto obrero que interesa explicar, por lo cual se mencionarán las características más importantes que se considera puedan servir para comprender y explicar de una manera concisa este conflicto.

Es verdad que la estatización no es un hecho que se de espontáneamente, sino que obedece a toda una serie de procesos que se suceden y que permiten la aparición de ésta como un hecho histórico. Estos procesos son producidos por los agentes que intervienen directa o indirectamente en la industria del transporte, los trabajadores y los dueños de los camiones; el Estado y su ámbito jurídico que legisla sobre este tipo de industria. Es decir, los agentes que directamente intervienen se presentan bajo formas distintas de organización diferentes de otras. Clasificándolos como trabajadores y patrones, y como hombres que pertenecen a distintas clases sociales; a los trabajadores como integrantes de la clase obrera y a los patrones como integrantes de la burguesía, clases sociales que la historia nos ha presentado como aquellas que poseen intereses incompatibles y que por lo tanto son clases sociales históricamente antagónicas, clases que establecen relaciones sociales en las cuales la obrera aparece supeditada a la clase burguesa, de tal manera que la burguesía emerge como la clase dominante que extiende su poder desde los centros mismos de trabajo a toda la sociedad, poder que se expresa de distintas formas en uno y otro plano. Tal es el caso

de la intervención estatal a través de la legislación sobre el trabajo y el disfrute del mismo, intervención que favorece por regla general a los intereses de la clase dominante.

La dirección y ejecución del trabajo en cualquier proceso de producción son actividades totalmente distintas, llevadas a cabo por hombres de clases sociales totalmente distintas. La dirección es actividad solamente de los dueños de los medios de producción, esta situación es la que les permite determinar de acuerdo a sus intereses económicos, el ritmo de trabajo, la organización del mismo, la cantidad de la producción y el disfrute de la misma; el contratar o despedir a su albedrío a los trabajadores, y aún más cuando cuentan con una legislación laboral que justifica su proceder, y que aparece como una situación natural. Creemos que no merece más explicación el dominio de la clase burguesa al interior de los centros de trabajo y que no es el momento, o el objetivo ahondar en este problema, baste sólo para la comprensión de que el conflicto obrero es una expresión particular de la lucha de clases en general. En lo sucesivo describiré la aparición de la burguesía en la industria del transporte y con ello su enemigo de clase: el obrero. Asimismo, de una manera general, sin reparar en detalle se irá caracterizando a los dos contendientes permisionarios-trabajadores hasta la estatización de esa actividad industrial.<sup>(1)</sup>

### 3.2. Sobre los Permisarios (Dueños de los Transportes)

Hasta 1923 los permisionarios habían venido funcionando independientemente unos de otros, no habían creado ningún tipo de orga

(1) Uno más Uno, 4 de octubre de 1981, p. 6 (Página 1: Suplemento Dominical).

nización que los expresara como un grupo hegemónico, la competencia entre ellos era libre. La relación que tenían con el gobierno era simplemente de orden legal, puesto que este tipo de transporte no era una actividad aún importante como para que el Estado interviniera económicamente, sino solamente jurídico-administrativa: controlaba las tarifas, otorgaba rutas e imponía el monto de los impuestos a pagar.

A medida que la ciudad de México iba convirtiéndose en un centro industrial, la necesidad de transportar a los trabajadores a sus centros de trabajo iba acrecentándose, trayendo como consecuencia que el transporte de pasajeros sufriera modificaciones sustanciales. Como la ciudad crecía, crecía también la necesidad de ampliar el transporte. La industria que producía los autobuses se vio en la necesidad, por lo mismo, de satisfacer la demanda de éstos. Los concesionarios se vieron por igual, en la necesidad de organizarse como toda una empresa industrial uniéndose en una organización que les permitiera acrecentar y asegurar sus ganancias. Era este fin y no tanto el de dar un buen servicio el que llevó a la aparición de la "Alianza de Camiones de México, A.C." en 1923.

Ahora bien, esta organización, la "Alianza Camionera, A.C." desde 1923 hasta 1958 controlaba todo el transporte de pasajeros en la ciudad de México. Cambiando esta razón social en febrero de 1958 por la de "Unión de Permisarios del Transporte de Pasajeros y Autobuses en la Ciudad de México", bajo la vigilancia del D.D.F. organización camionera que con la estatización del transporte en septiembre de 1981 desaparecía por completo. (1)

(1) Excelsior, 27 de septiembre de 1981.

3.3. *Las Condiciones Laborales de Los Trabajadores del Autotransporte de Pasajeros en la empresa R 100.*

Con respecto a los trabajadores del autotransporte, hasta 1940 se encontraban sin algún tipo de organización sindical. Es en este año cuando la CTM controla a la mayoría de los trabajadores de este ramo a través de la Federación de Trabajadores del D. F. (FTDF) sección 15 afiliada a la CTM.

En 1974 la línea Lomas de Chapultepec-Reforma Ruta 100 es intervenida por el Estado (es curioso que esta ruta, transporta a los trabajadores de la ciudad de México y sus alrededores hacia la zona industrial del Estado de México). El contrato colectivo contraído por los trabajadores en la empresa Ruta 100 había sido a través de la Unión Sindical de Trabajadores del Autotransporte y Actividades Similares y Conexas, Sección Lomas de Chapultepec, a través del líder sindical Gabino Camacho el primero de enero de 1981.

En dicho contrato se estipulaba que pagaría 70 pesos por hora incluyendo la parte correspondiente al séptimo día. Si los operadores cumplían en un 100% con sus turnos serían premiados con 10 pesos por cada hora trimestralmente; la jornada laboral era de 48 horas a la semana. Los trabajadores que laboraran el día de descanso (domingo) gozarían de una prima de 10 pesos por hora y del 25% de la prima dominical dispuesta por ley. Se estipulaba de acuerdo a la ley el goce de vacaciones pagadas, días de descanso también pagados y prima vacacional.

Cuando el trabajador por causas ajenas a él no podía laborar, la empresa le pagaría un salario no menor al mínimo vigente. El día de descanso laborado sería pagado doble, independientemente al

pago correspondiente. Los trabajadores contarían con asistencia médica gratuita. La empresa se comprometía a proporcionar uniformes, 2 en el año non y 3 en el año par, sin costo alguno para los trabajadores.

3.4. *Las condiciones laborales de los trabajadores bajo la "Alianza Camionera" (al margen de la empresa Ruta 100).*

La situación laboral que se destaca es la de los conductores de los camiones por ser ellos quienes realizaban la actividad más importante en este servicio.

En este caso la jornada de trabajo era, en la mayor parte de las veces, hasta de 16 horas diarias que hacían un total de 96 horas de trabajo a la semana, cuando la jornada permitida por ley era de 48 horas a la semana, 8 horas de trabajo diario. (1)

El salario obtenido por estas extensas jornadas de trabajo no permitía reponer la fuerza de trabajo gastada. Por lo que esto nos indica que los permisionarios pagaban esta fuerza por abajo de su valor, forma muy peculiar de adquirir un aumento en las ganancias, lo que trae como consecuencia la reducción en el promedio de vida de estos trabajadores con respecto al conjunto de los empleados en los demás sectores de la producción.

Las funciones del operador no se reducían únicamente a conducir la unidad, sino que desarrollaba varias actividades a la vez: controlaba la subida y bajada de los pasajeros, cobraba los pasajes, discutía con los usuarios impertinentes, lidiaba con el tráfico, aspiraba constantemente los vapores de la gasolina, los gases

---

(1) Entrevista con el Sr. Julio Vargas, chofer de la línea Alvaro Obregón, septiembre de 1985.

tóxicos que emanaban de los demás vehículos, cantidad que se encontraba por encima de los límites permitidos; <sup>(2)</sup> no faltaban los pleitos pasajeros, unos que querían llegar pronto, otros que pedían se manejara con cuidado, en fin, todo por 40 pesos la vuelta (de terminal a terminal) y 35 centavos por boleto vendido, salario que en ocasiones quedaba por debajo del mínimo que en 1981 era de 210 pesos diarios. No obstante que los artículos 90 y 257 de la Ley Federal del Trabajo, <sup>(3)</sup> y la Fracción VI del Artículo 123 Constitucional prohibían un salario menor al mínimo. <sup>(4)</sup>

Cuando los conductores obtenían un salario mayor al mínimo era porque trabajaban 12, 14 y hasta 16 horas diarias sin que las horas laboradas después de las permitidas por la ley fueran consideradas como extras.

La variación del salario en las diferentes líneas se daba por las diferentes formas que adoptaban los permisionarios de dar los salarios. Algunos pagaban por día, por viaje, por boleto vendido o por circuito o kilómetro recorrido.

Por ejemplo, en la línea San Rafael, los operadores recibían como salario 6 pesos por circuito y 19% de comisión sobre los boletos vendidos, oscilando su salario entre 700 y 800 pesos semanales (6 días laborados). <sup>(5)</sup>

En las líneas Bellas Artes, Santa Fé, Villa Alvaro Obregón, Villa Piedad y 20 de Noviembre, obtenían su salario de la venta de boletos, recibiendo el 21% y oscilando su salario entre 800 y 1200 pesos con jornadas de trabajo de 12 a 16 horas, sólo de esta mane-

---

(2) Ibidem

(3) Ley Federal del Trabajo, Arts. 90 y 257.

(4) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Art. 123, Frac. IV.

(5) El Periódico, 15 de marzo de 1982, p. 8-A.

ra obtenían dicho salario puesto que el viaje o boleto valía 30 centavos.

Para aumentar su salario, los conductores se veían en la necesidad de disputarse el pasaje entre ellos para vender más boletos, "confiándose" peleaban con el pasajero el boleto (la famosa "plancha"), llenaban al máximo los camiones, y como se pagaba por vuelta, las "corretizas" eran obligatorias para dar más vueltas.<sup>(6)</sup>

En la línea Santa María Mixcalco al operador se le pagaba con 19 centavos por boleto y 20 pesos por "vuelta", cantidad que representaba un 8% de comisión un promedio de 900 pesos a la semana con jornadas de 14 horas o más.<sup>(7)</sup>

Cuando un operador no podía trabajar porque la unidad que conducía se encontraba descompuesta, sin tener nada que ver en ello, no recibía ningún tipo de salario, violándose con ello impunemente el artículo 257 de la Ley Federal del Trabajo que dispone: "en los transportes urbanos o de circuitos los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en casos de interrupción de servicios por causas que no les sean imputables".<sup>(8)</sup>

El día de descanso no era pagado por los permisionarios, dado que el salario de los operadores estaba estipulado por viajes y boleto vendido y no por día, por lo que resultaba fácil violar la ley de que por cada 6 días laborables el trabajador tiene derecho a descansar uno con goce de salario.

En los contratos colectivos generales se estipulaba por ley,

---

(6) Sr. Ignacio Vargas, delegado sindical del módulo 15 entrevistado por el autor, septiembre de 1985, Plateros, Villa Alvaro Obregón, México, D.F.

(7) Sr. Víctor Hernández, chofer de la mencionada línea. Entrevistado por el autor, septiembre de 1985, México, D.F.

(8) Ley Federal del Trabajo, Art. 257.



con respecto al pago del séptimo día, que "el salario del día de descanso sería igual al 16.66% percibido por el trabajo realizado en la semana"<sup>(9)</sup> pero como los contratos se celebraban a espaldas del trabajador, éste no podía exigir el cumplimiento de dicha ley.

En estos términos, los contratos colectivos y las cláusulas que normaban el salario, la jornada laboral y los derechos de los trabajadores, era desconocido por éstos, por el hecho de haber sido elaborados a espaldas de ellos, lo que permitía que el contrato colectivo fuera violado indiscriminadamente por los permisionarios que contaban con el apoyo de los líderes sindicales.

Las vacaciones no se pagaban conforme a la ley, los permisionarios aceptaban que los trabajadores sí tenían derecho a ellas, y que las tomaran cuando las quisieran, con la condición de que ellos se las costearan, porque no se las pagarían.<sup>(10)</sup>

Cuando algún grupo de valientes trabajadores denunciaban tal arbitrariedad, recibían una percepción no mayor a 5 mil pesos para que los demás choferes no lo supieran, en caso de que no los aceptaran eran despedidos inmediatamente.<sup>(11)</sup>

Los riesgos de trabajo no eran cubiertos por la empresa, en caso de enfermedad se despedía al trabajador para evitar responsabilidades. En caso de muerte no había indemnización alguna (los demás operadores ayudaban a los familiares del finado por medio de "coperachas").<sup>(12)</sup>

(9) Ley Federal del Trabajo, Art. 258.

(10) Datos proporcionados por el Sr. Ramón de la Concha, expermisionario de la línea Villa Alvaro Obregón y la San Angel Inn, entrevistado por el autor en agosto de 1985.

(11) Ibidem.

(12) Datos proporcionados por el Sr. Sergio Corral, chofer de la línea Villa Alvaro Obregón, entrevistado por el autor en agosto de 1985.

En caso de que algún chofer tuviera un accidente, la empresa lo obligaba a desaparecer, ya que no le prestaría ningún tipo de ayuda económica o jurídica. No contaban con ningún servicio médico, y no obstante en ocasiones les descontaban las cuotas del IMSS. (13)

No contaban con un trabajo seguro (derecho al trabajo) porque en el momento de la contratación firmaban en una hoja en blanco, que se utilizaría posteriormente de acuerdo a las necesidades del permisionario. En caso de un conflicto laboral, era utilizada para la "renuncia voluntaria" del trabajador. (14)

En contraste a estas condiciones laborales de los trabajadores que serían incorporados por medio de la estatización del transporte a la línea Lomas de Chapultepec-Reforma Ruta 100, línea intervenida por primera vez por el Estado en 1974. Los trabajadores de esta empresa habían conquistado condiciones de trabajo demasiado favorables, que beneficiarían al conjunto de los que laboraban en todo el sector.

---

(13) Ibidem.

(14) Ibidem.

4. DESCRIPCIÓN DE LA ESTATIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

4.1. *La voracidad de los permisionarios por aumentar sus ganancias, causa en mediata de la estatización.*

Desde años anteriores a 1974, los permisionarios del transporte urbano en la ciudad de México habían venido exigiendo ante las autoridades se les permitiera aumentar las tarifas. A fines de 1980 el D.D.F. les había negado tal aumento, por lo que arbitrariamente aumentaron el costo del pasaje en ese año, argumentando que les era imposible mantener los gastos del transporte en las condiciones que exigía el D.D.F.: con dispositivos de control de contaminantes y de ruido y un número de unidades suficiente para mantener constante el servicio. Situación contraria a las exageradas ganancias que obtenían, puesto que en sus declaraciones de pago de impuestos en 1970 la Alianza Camionera contaba con 293 millones de pesos, para 1975 contaba con 645.1 millones y para 1980-81 alrededor de 100 millones de pesos. Por lo que podemos deducir que tal aumento más que cubrir los costos del transporte, permitía acrecentar sus ganancias, amenazando con un paro camionero si sus demandas de aumento no eran respaldadas por las autoridades.

Ante este hecho, los únicos perjudicados eran los usuarios, quienes no hicieron esperar sus protestas exigiendo en las revisiones contractuales un aumento en sus salarios, suficiente para que pudieran cubrir satisfactoriamente el uso del transporte. Aumento salarial que traería como consecuencia una reducción en las ganancias de los demás sectores de la producción, situación que obligaba al Estado a tomar una determinación al respecto, ya que las que había tomado para evitar el aumento del pasaje y el que los permisionarios pudieran tener un margen mayor de ganancias no habían da

do resultado, tales como: el subsidio a la gasolina, aceites y refacciones tanto de importación como de fabricación nacional; así como los créditos otorgados a la Alianza Camionera para la compra de nuevas unidades y pago de impuestos bajos; el control de los trabajadores de este sector a través de la alianza que tenía con diferentes burocracias sindicales como la CTM, la CROM, la CNT y el SOL, así como la legislación laboral que permite cierta flexibilidad en el cumplimiento de la ley.

Lo que el Estado veía venir con esta exigencia de la Alianza Camionera y que le obligó a intervenir bajo otra forma, fue que para 1980 el transporte urbano se había convertido ya en un sector importante, imprescindible para el desarrollo armónico del conjunto de las empresas privadas en zonas industriales cercanas a la ciudad y también de la actividad comercial a gran escala que se concentraba en ésta y que requería de la circulación de la fuerza de trabajo. Esta y no otra circunstancia fue la que orilló al Estado a intervenir directamente sobre la Alianza Camionera.

#### *La estatización del transporte.*

El 25 de septiembre a las 17:30 horas el D.D.F. se hizo cargo del control y la dirección del servicio urbano de autobuses de transporte de pasajeros en el D.F., con el objeto de brindar con eficiencia suficiente la transportación, adecuándola a las necesidades de los usuarios.

Esta estatización tiene su fundamentación legal en el Artículo 22 de la Ley Orgánica del D.D.F. que establece que: "la prestación de los servicios públicos corresponde al propio Departamento del Distrito Federal, sin perjuicio de encomendarlo limitado y tem

poral". Esta ley establece que el transporte es de utilidad pública. Asimismo, la Fracción IX del Artículo 27 de esta misma ley, faculta a aquella dependencia, que aún sin existir motivo de caducidad, para que en los casos que lo juzgue conveniente, en beneficio del interés público, revoque unilateral y anticipadamente las concesiones. En tal virtud, y con fundamento en los artículos 1ª, 3ª, 10, 22, 23, 24, 25, 27 y demás relativos de la Ley Orgánica del D. D.F., el titular de esta dependencia (en ese entonces el profesor Carlos Hank González) juzgara pertinente para el interés público, revocara unilateral y anticipadamente las concesiones otorgadas y asumiera en forma directa la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el D.F. Asimismo, las unidades, bienes inmuebles y demás bienes muebles afectos a la prestación del servicio público, pasaron a ser propiedad del D.D.F.

En lo sucesivo se cubrirá a los concesionarios la indemnización que corresponde en términos de la Fracción IX de la Ley Orgánica del D.D.F. Por tal motivo y por disposición del titular del Departamento, Carlos Hank González, la Ruta 100 propiedad del D.D.F. controlará los 6,000 autobuses que estaban en poder de particulares a los cuales indemnizará conforme a la ley. De la misma manera el Regente exhorta a los choferes y demás personal que presten su colaboración y experiencia a la empresa gubernamental. A cambio, él se comprometió a mejorar las prestaciones y condiciones laborales de los trabajadores. Al respecto, el D.D.F. anuncia que de acuerdo con la ley éste asume la calidad de patrón sustituto, asegurando y garantizando a todos los trabajadores la seguridad de sus empleos y sus derechos como tales, así como también de las prestaciones que la ley otorga. Por consiguiente el gobierno de la ciudad

dad de México invita a todo el personal de las líneas urbanas a sumarse con entusiasmo y civismo a esta nueva era en la historia de la transportación masiva metropolitana, con objeto de servir mejor a los intereses de la población del D.F. Con esto termina un ciclo bastante largo de más de 60 años en que los permisionarios se enriquecieron con el mal servicio que prestaban; también los trabajadores (como veremos más adelante) encontrarían (por concesión del D. D.F.) condiciones de trabajo mucho mejores.

#### *4.2. La estatización y la respuesta de diversos sectores de la población.*

La municipalización del transporte urbano de la ciudad de México contó con el apoyo de diferentes sectores de la población. Cada uno de ellos se manifestó según los medios con los que contaban a través de sus representantes: dirigentes políticos, funcionarios públicos y líderes sindicales.

La coalición de izquierda (PCM, PMT, PSR, PRT) en la Cámara de Diputados demandan la estatización del transporte urbano. El diputado Gerardo Unzueta del PCM dió sus razones para que se llevara a cabo este hecho: "La razón fundamental por la cual se tiene que hacer la estatización del transporte urbano es que los permisionarios no mejoran o hacen funcionar el transporte en beneficio de la población, sino, más bien, en función de la posibilidad de aumentar sus riquezas". Esta es la razón por la cual 14 millones de personas con sus necesidades de transporte, son en mínimo cubiertas. Destaca que los permisionarios obtienen una ganancia diaria neta de 225 mil pesos, y que además, el 83% (14 millones) de los usuarios transportados son trabajadores que tienen que desembolsar una parte de su ya de por sí precario salario en el pago del transpor-

te que los permisionarios constantemente están aumentando, demostrando con este dato que los únicos beneficiados con esta situación (alza del pasaje) son ellos mismos y nadie más.

Además, la municipalización del transporte urbano no sólo se da en la ciudad de México, sino en todo el país.

Por otro lado, como los permisionarios se encuentran encadenados con el Banco Nacional de Obras, bajo el aval del D.D.F., con mucha más razón la estatización se tiene que efectuar, puesto que por esta situación los camiones pertenecen al Departamento y como la indemnización no se encuentra en la Ley Orgánica del D.D.F. no procede ningún tipo de aquella a los permisionarios. (1)

La Coordinadora Nacional del Movimiento Urbano Popular en el Valle de México (CONAMUP) señaló que "la indemnización de 2,000 millones es un negocio redondo de los permisionarios, puesto que a cambio de ello, ellos darán un montón de chatarra. Puesto que de 6,000 unidades, 4,500 necesitan casi en su totalidad una sustitución total o parcial. En este sentido la CONAMUP señala que tal indemnización no procede porque traería como consecuencia una descapitalización en el presupuesto y que además, como es una negociación ventajosa de los concesionarios, que se den por bien pagados con las ganancias obtenidas en los 60 años que tuvieron el transporte en sus manos". (2)

El PMT señala que "la indemnización a los permisionarios no procede puesto que no lo estipula la Ley Orgánica del D.D.F. cuando los acuerdos en los que se aprueba dar la concesión han sido violados". Este señalamiento tan atinado por parte de este partido

---

(1) Uno Más Uno, septiembre de 1981, pp. 1 y 7.

(2) Uno Más Uno, septiembre de 1981, p. 33.

es reconocido realmente como existe por el propio Carlos Hank González, titular del D.D.F. (3)

El PSR asegura que "el 80% de las unidades del transporte están en pésimas condiciones y que la estatización es un triunfo de las organizaciones democráticas que han presionado para que este hecho se haya consumado" (4)

Fidel Velázquez, líder de la Confederación de Trabajadores de México señala que: "La decisión del D.D.F. es apoyada por esa central, puesto que sí es necesario municipalizar el transporte urbano en la ciudad de México, pero no en todo el país, por la sencilla razón de que se desconoce la situación real de cada entidad". (5)

La burocracia política, jurídica y sindical habla sobre la situación laboral y jurídica de los trabajadores del autotransporte urbano en su nueva concepción.

El jefe del control político de la Cámara de Diputados, Luis M. Farías dijo que la situación jurídica de los trabajadores se resolvería posteriormente, y que por el momento pueden seguir como hasta ahora, puesto que no está seguro de si el marco laboral será el Apartado "A" o el "B" del Artículo 123 de nuestra Constitución". (6)

Armando Loaizaga Barquín, vocal ejecutivo del transporte urbano (Covitur) señaló que "las relaciones obrero-patronales serán fortalecidas, de acuerdo con la legislación laboral. Señaló asimismo que los sueldos a operarios, obreros y personal administrativo serán mejorados en todos aquellos casos en que los afectados ni siquiera el salario mínimo recibían. (¿Si sabían esto entonces por

(3) Uno Más Uno, septiembre de 1981, p. 27.

(4) Uno Más Uno, septiembre de 1981, p. 27.

(5) Uno Más Uno, septiembre de 1981, p. 25.

(6) Uno Más Uno, septiembre de 1981, p. 25.



qué no intervinieron antes?). -señaló también- que el D.D.F. respetará la existencia de los diferentes sindicatos y que los agremiados a ellos tendrán derecho mediante votaciones democráticas a elegir a sus líderes o representantes. (7)

El PMT señala que "es necesario crear una empresa descentralizada que se encargue de la planificación y organización administrativa y prestación del transporte urbano, en la cual los derechos, prestaciones y antigüedad de los trabajadores sean respetados." (8)

El dirigente de la CTM Fidel Velázquez señaló que "los 20 mil choferes de autobuses urbanos en el D.F. no se convertirán en burócratas y quedarán inscritos en el Apartado A del artículo 123 constitucional para preservar su derecho de huelga. También dijo que aumentarán los salarios de los choferes que actualmente son de 550 pesos.

También consideró que el D.D.F. desde un principio estuvo de acuerdo con que los trabajadores del volante estuvieran agrupados en un sólo sindicato, que además de agilizar las revisiones del contrato colectivo y la movilidad en el salario, fortalece al gremio. Apuntó también este dirigente que el abono único será incorporado como una prestación más en las próximas revisiones contractuales, ésto es, que el transporte de los trabajadores en activo sea pagado por los empresarios. (9)

#### 4.3. Explicaciones inmediatas de las causas de la estatización del transporte urbano en el D.F. (Opinión Pública).

La causa fundamental de la estatización se encuentra en que

(7) Uno Más Uno, septiembre 29, 1981, p. 25.

(8) Uno Más Uno, septiembre 27, 1981, p. 27.

(9) Una Más Uno, octubre 3, 1981, p. 3.

la voracidad de los permisionarios por aumentar sus exageradas ganancias choca con los escasos recursos económicos de los usuarios (obreros o trabajadores en su mayoría) pues ya se convertía el transporte en una necesidad cada vez más imposible de satisfacer. Para solucionar este problema de la clase trabajadora era necesaria la intervención del Estado, por las posibles exigencias generalizadas de aumento de los salarios mínimos y no tanto la negativa a los permisionarios del aumento a las tarifas.

Esto último aparece como la principal causa de la estatización que desde nuestro punto de vista no es otra cosa más que la forma en que se expresa la verdadera causa.

Al parecer la causa fundamental de la estatización del transporte es que los permisionarios se negaban a mejorar el transporte. Este no se encontraba a la altura de las necesidades del servicio en la ciudad de México, pues la magnitud creciente de la misma, la enorme desigualdad social entre sus habitantes y cualquier proyecto de mejoría en la vida urbana, eran totalmente incompatibles con un sistema de rutas de autobuses que, siendo propiedad de concesionarios particulares, crecía en desorden. Los permisionarios prestaban un servicio deficiente e iba centralmente hacia un nuevo nivel de ganancias. De esta manera el control y dirección de los autobuses urbanos por parte del D.D.F. es un importante precedente político con respecto a otros sectores. Así, la funcionalidad del transporte en beneficio de la ciudadanía es el móvil principal de la estatización. Por lo que se pregonaba que un transporte de autobuses en manos oficiales permitiría integrar este servicio en un trazo global de reestructuración de los sistemas de movilidad con que cuenta la ciudad.

Al respecto, los concesionarios declaraban que la estatización se llevará a cabo porque a ellos les resultaba imposible seguir manteniendo el servicio, porque les resultaba incosteable satisfacer las disposiciones del gobierno que exigía que el servicio de transportación tendría que ser eficiente, suficiente, silencioso y limpio, lo cual implicaba la adquisición de unidades nuevas y la adaptación de equipo anticontaminante y antirruido en los ya existentes sin un aumento en las tarifas. Por lo cual el D.D.F. resolvió hacer se cargo del transporte urbano de pasajeros por autobuses, pues es función del gobierno que se brinde un servicio digno al público capitalino, aunque no se obtengan utilidades, lo que no ocurre con los concesionarios particulares, quienes aspiran más a una operación rentable que a prestar un buen servicio. De tal suerte que el D.D.F. pondrá todos los planes requeridos para llegar a la calidad del transporte colectivo que merece el pueblo, que desea el gobierno y que estima conseguirlo. Para tal fin el D.D.F. calcula contar con 10 mil unidades, pero como ya cuenta con 6 mil, comprará las 4 mil faltantes y creará nuevos talleres, así como también invertirá en refacciones y accesorios un capital de 1,115 millones, más 6,500 millones que le costarán los autobuses, se calcula una inversión total de 7,615 millones de pesos.

## SEGUNDA PARTE

EL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS RUTA 100 Y SUS TRES PRINCIPALES MODALIDADES: CONFLICTO OBRERO-PATRONAL, CONFLICTO INTERSINDICAL Y CONFLICTO CONTRA LA AUTORIDAD.

## 1. CONFLICTO OBRERO-PATRONAL

### 1.1. *Conflicto obrero-patronal entre el SUTADF (CTM) y la empresa Ruta 100.*

Una vez que se llevó a cabo la estatización del transporte urbano en la ciudad de México, y que bajo la Comisión de Vialidad del Transporte Urbano, dependencia del D.D.F. quedaría incorporada en su conjunto a la empresa Ruta 100. Lo que daba paso era a la situación sindical.

Esta situación, que abarcaba al conjunto de los trabajadores no estaba resuelta. Si bien el D.D.F. había dicho que respetaría a las organizaciones sindicales existentes, el problema era cuál de todas ellas iba a ser la que firmaría el contrato colectivo en nombre de todos los trabajadores o si habría contratos colectivos como tantos sindicatos obreros hubiera.

Como no era posible realizar un contrato colectivo con cada una de las organizaciones existentes, lo que procedía era una disputa entre todas ellas por la titularidad de ese contrato colectivo. De esta forma la lucha de todas las organizaciones sindicales se empezó a polarizar en dos organizaciones: una que representaba al sindicalismo oficial comprometida con el Estado en el control del movimiento obrero (CTM) y otra que representaba al sindicalismo independiente, la UOMASRM (Unión de Operadores Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana).

La polarización de la lucha en estas dos centrales se da no porque fueran las únicas existentes en el gremio, sino porque eran las que contaban con mayor número de trabajadores afiliados y además porque todos los integrantes de los sindicatos independientes y parte de los afiliados en la CTM simpatizaban con la UOMASRM por

ser un sindicato que velaba por los intereses de los trabajadores.

Así las cosas, la lucha por la titularidad del contrato colectivo de trabajo era disputado por la CTM y la UOMASRM, inclinándose la balanza por la segunda organización. Pues ésta era la que en enero de 1981 en representación de los trabajadores de la Ruta 100 (antes de la estatización generalizada) había firmado con dicha empresa el contrato colectivo de trabajo que amparaba a los trabajadores esa paraestatal.

Desde este punto de vista y como lo manifestó en su momento el Regente de la ciudad Carlos Hank González, todos los trabajadores del autotransporte urbano de la ciudad de México quedaban bajo la organización de la empresa Ruta 100 y gozarían de los mismos derechos que los trabajadores de ésta gozaban.

Como el conjunto de los trabajadores quedarían incorporados a la empresa Ruta 100 y gozarían de los mismos derechos que estipulaba el contrato colectivo contraído con la UOMASRM en enero de 1981, la firma del nuevo contrato en enero de 1982 sería con ese sindicato y no con algún otro. Lo que desde el punto de vista legal procedía sin discusión alguna.

Con respecto a la CTM, como los sindicatos que pertenecían a esta central, antes de la estatización habían contraído directamente y por separado la contratación con cada empresa, y como el titular del D.D.F. había dicho que respetaría a todo tipo de organización sindical existente. Exigía que el titular del contrato colectivo a firmarse fuera de ella.

La CTM basaba lo anterior en que la mayor parte de los sindicatos que existían antes de la estatización pertenecían a esa central, por lo que no habría objeción para que la empresa Ruta 100

le concediera la titularidad del contrato colectivo de trabajo por firmarse en enero de 1982.

Como la CTM sabía muy bien que la conquista de la titularidad del multicitado contrato no iba a ser fácil, en caso de que lo lograra, puesto que se enfrentaba a un enemigo muy poderoso del sindicalismo independiente, decide adelantársele en la lucha a la UOMASRM, con el fin de obtener de los trabajadores su simpatía y adhesión. Este era el paso inmediato de la CTM para lograr obtener la titularidad tan deseada por ambas organizaciones.

Para tales fines, lo primero que hizo fue emplazar a huelga a la empresa Ruta 100 a través de su sindicato (SUTADF) y su asesor jurídico, Joaquín del Olmo Reyes, para el día 15 de enero. (1)

Como la CTM no contaba con la simpatía de los trabajadores y éstos veían en la UOMASRM una alternativa para mejorar sus condiciones laborales y de vida, la CTM quiso ganárselos e incorporarlos a su seno, para tal fin emplazó a la empresa Lomas de Chapultepec Ruta 100 a huelga para el día 15 de enero de 1982.

El emplazamiento a huelga de esta empresa supuestamente estaba basado en una serie de demandas que ésta no quería otorgarle al sindicato SUTADF que pertenecía a la CTM y que decía contar con 18 mil afiliados de los 22 mil trabajadores existentes en el ramo. (2)

Las demandas principales por las cuales se suscita el conflicto obrero-patronal en esta empresa son las siguientes:

*1.2. Demandas planteadas por el SUTADF (CTM) en el conflicto obrero-patronal.*

La lucha por la titularidad del contrato colectivo entre la

(1) El Día, 2 de enero de 1982.

(2) Ibidem.

CTM y la UOMASRM, lleva a la primera a desencadenar un conflicto obrero-patronal entre trabajadores afiliados al Sindicato Unico del Autotransporte en el Distrito Federal perteneciente a la CTM y la empresa Ruta 100.

La CTM dice contar con la mayoría de los trabajadores del autotransporte de pasajeros de la Ciudad de México, 18 mil de los 22 mil en total, posición que será desmentida en el transcurso del conflicto y lucha por la titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo.

En este caso, es claro que la CTM al tratar en nombre de todos los trabajadores del ramo un emplazamiento de huelga a la empresa Ruta 100, es para que al final del conflicto como veremos más tarde, obtenga la titularidad del contrato firmado con la empresa Ruta 100.

Este emplazamiento a huelga lo realiza la CTM sin consultar a todos los trabajadores, puesto que si lo hiciera obtendría una negativa de que fuera ella la que los representara, ya que una gran parte de los trabajadores se encuentra afiliada a la UOMASRM.

El emplazamiento de huelga a la Empresa Ruta 100 lo lleva a cabo el asesor jurídico del SUTADF perteneciente a la CTM quien amenaza a las autoridades del D.D.F. que de no concederle solución a su pliego petitorio, la ciudad de México se quedaría sin servicio de transporte, porque según él y el sindicato que representa jurídicamente, cuenta con 18 mil de los 22 mil trabajadores que son en total. (1)

Asimismo, el líder sindical del SUTADF declara ante la opinión pública que si la estatización del transporte tiende al fracaso es

---

(1) El Día, 2 de enero de 1982.



porque existen dirigentes de sindicatos llamados independientes que son liderados por Juan Ortega Arenas de la Unión de Sindicatos Libres (UOI) y Alfredo Pantoja, líder de la UOMASRM, quienes realizarán mítines en los que arengarán a los trabajadores para que se afilien a sus sindicatos.<sup>(2)</sup>

Las demandas de los trabajadores en las cuales el sindicato de la CTM basa su emplazamiento de huelga son las siguientes:

1) Que el D.D.F. remueva de los cargos que desempeñan en la Comisión de Vialidad del Transporte Urbano (COVITUR), un número mayor de 500 ex-permisionarios, junto con su líder el ex-gobernador del estado de Guerrero Rubén Figueroa, ya que dichas personas ejercen una gran presión para que los trabajos emprendidos por el D.D.F. por sanear el transporte urbano no sean realizados.

Joaquín del Olmo Reyes argumenta que esta primera demanda se basa en que el ex-dirigente de los ex-permisionarios se encuentra coludido con los funcionarios de COVITUR en un boicot para que se obstaculice la estatización. Prueba de ello -dice- es que se encuentran en los corralones poco más de 1,500 unidades que serán reparadas, y que la empresa retrasa dicha reparación, además de otras mil que se encuentran casi inservibles y que COVITUR no muestra disposición alguna en reincorporarlas para brindar servicio a la ciudadanía.<sup>(3)</sup>

- 2) Revisión salarial de 18 mil trabajadores.
- 3) Aumento salarial del 50%.
- 4) Modificaciones sustanciales al Contrato Colectivo de Trabajo.

---

(2) Ibidem.

(3) Ibidem.

- 5) Pago inmediato de las cuotas que la ex-Alianza Camionera dejó de pagar al INFONAVIT para la construcción de casas-habitación.
- 6) Que se derogue la cláusula que obliga a los trabajadores del ramo a pagar 2 mil pesos de fianza, que esa cantidad sea depositada en el Banco Obrero y sea devuelta a los trabajadores con intereses cuando éstos dejen de laborar en esa empresa. (4)

1.3. *Solución momentánea del conflicto obrero-patronal entre el SUTADF (CTM) y la Empresa Ruta 100.*

Después de 13 días de supuestas negociaciones entre el SUTADF y COVITUR, que no era otra cosa más que una táctica política de ambos en contra de la UOMASRM, el sábado 15, a las cero horas, culminó el conflicto obrero-patronal entre el SUTADF y COVITUR con la firma de un convenio con el que se asegura que no conjurada la huelga que estallaría el SUTADF en este día. Convenio que como es costumbre entre los sindicatos pertenecientes a la CTM, se firmó a espaldas de los trabajadores.

Si bien la empresa resolvió favorablemente las demandas planteadas al inicio del conflicto, agregó otras prestaciones más a las ya acordadas. Con esto, la CTM había alcanzado la finalidad planeada al inicio, obtener la titularidad del contrato colectivo y la empresa con esto, también había logrado detener el avance del sindicalismo independiente representado en la UOMASRM.

(4) El Sol de México, 5 de enero de 1982.  
El Día, 14 de enero de 1982.  
Uno Más Uno, 6 de enero de 1982.  
Uno Más Uno, 14 de enero de 1982.  
Uno Más Uno, 15 de enero de 1982.  
El Periódico, 10 de enero de 1982.

*Demandas solucionadas con las cuales el conflicto obrero-patronal quedó concluido.*

- 1) Aumento salarial en un 29.5%, del 50% que pedían.
- 2) Los ex-permisionarios quedaron fuera de COVITUR.
- 3) Incorporación de los trabajadores al Instituto Mexicano del Seguro Social.
- 4) Incorporación a los derechos que otorga el INFONAVIT.
- 5) Pago de 90 pesos por hora efectiva trabajada.
- 6) Primas dominicales y trimestrales.
- 7) Aguinaldos con incremento de dos días más por cada 5 años de servicio.
- 8) Las fianzas que los operadores deberían de cubrir serían depositadas en el Banco Obrero a plazo fijo, a fin de que en el momento de retiro del trabajador constituyan un patrimonio familiar.
- 9) Se incrementa en un 100% el monto del préstamo destinado a la compra de útiles escolares.
- 10) Aumento de 100 mil a 150 mil pesos al seguro de vida de cada trabajador, y
- 11) La incorporación total de los trabajadores a la Confederación de Trabajadores de México (CTM).<sup>(5)</sup>

Con la situación anterior tanto la Empresa Ruta 100 como la CTM creían haber detenido el movimiento sindical independiente en ese ramo. Lo atestigüe el hecho de que el Secretario de Obras y Servicios del D.D.F. Cuauhtémoc Santana, una vez firmado el Convenio entre el sindicato cetemista y COVITUR, declarara que: "El gobierno capitalino no permitirá que se rompa la tranquilidad y que

---

(5) Uno Más Uno, 15 de enero de 1982.

la ciudadanía quede sin servicio de transporte con la realización de paros ilegales". (6)

La declaración de este funcionario estaba dirigida más que nada a los supuestos disidentes afiliados en la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana, que el día 5 de enero, habían emplazado a huelga a dicha empresa Ruta 100. Generándose a la par del conflicto obrero-patronal con la CTM, uno con la UOMASRM.

---

(6) Uno Más Uno, 15 de enero de 1982.

## 2. CONFLICTO INTERSINDICAL

### 2.1. Polarización de los Diferentes Sindicatos Existentes en el Sector Transporte de Pasajeros en la CTM y la UOIASRM.

El conflicto intersindical es parte del conflicto laboral y tiene que ver con la representatividad y organización político-jurídica sindical de los trabajadores. En este caso, el conflicto intersindical se desarrolla entre varios sindicatos pertenecientes a diferentes centrales sindicales tanto de aquellas que han sido aceptadas oficialmente en el Congreso del Trabajo como aquellas otras que su existencia está al margen de éste. (Centrales o sindicatos llamados libres).

El conflicto que se desarrolla entre estos numerosos sindicatos (93) es para ver quién de todos ellos es el que puede detentar la titularidad del contrato colectivo de los trabajadores del auto transporte de pasajeros del D.F.

En la organización sindical de estos trabajadores se encontraban 93 sindicatos pertenecientes a la CTM, UOI, CGT, SOL, CROM, COR y como supuestamente la mayoría de ellos pertenecía a la CTM, ésta pretendía que todos los trabajadores de este ramo pasasen a esta central. Esta acción quedaba directamente fuera del control del Estado pues éste había declarado en el momento de la estatización que respetaría la contratación con todos y cada uno de los sindicatos existentes de acuerdo al artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo, que señala: "cuando hay cambio de razón social, el patrón sustituto debe ser solidario hasta por 6 meses con las obligaciones que tenía la antigua empresa con los trabajadores". Esto quiere decir que el D.D.F. tendría la obligación de tratar con los comités ejecutivos que estaban registrados ante la Junta de Concilia

ción y Arbitraje hasta el momento de la estatización del transporte. (1)

La CTM representa el máximo control político-jurídico de la clase obrera, y es además esta situación la que la identifica y le señala el compromiso que tiene tanto con el Estado como con los empresarios que han permitido la sindicalización de sus trabajadores a esa central, es por ello que la CTM lucha por tener la titularidad del contrato colectivo de los trabajadores de este ramo y cuenta con el apoyo tanto de la empresa como de la legislación laboral. Y es por esta misma situación que la lucha de los trabajadores se da por no pertenecer a esa central, además de que tratarán por todos los medios posibles arrojarla del seno de los trabajadores de este ramo.

Con respecto a lo dicho en el párrafo anterior, la CTM empieza a hacer declaraciones públicas a través de su dirigente Fidel Velázquez en el sentido de que la mayoría de los trabajadores del autotransporte desean incorporarse a esa central. Declaraciones públicas que inmediatamente encuentran contestación de los trabajadores organizados en sindicatos independientes utilizando el mismo medio.

En este sentido, la CTM a través de su dirigente Fidel Velázquez, hace público que: "representantes de 83 sindicatos de los 93 existentes a los que pertenecen los trabajadores que laboran en el servicio de autotransporte urbano del D.F. bajo la dirigencia del D.D.F. se manifestaron por afiliarse a la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y exigieron se respete la libre afiliación sindical. (2)

---

(1) Uno Más Uno, 26- 1987, p. 26.

(2) Uno Más Uno, 29 de octubre de 1981, p. 29.

Alfredo Pantoja (en la misma fecha) Secretario General de los Sindicatos de Obreros Libres (SOL) declara en el mismo diario que: "no queremos que la CTM intervenga en nuestros contratos colectivos, porque es corrupta y no cuenta con la simpatía del gremio, puesto que, no ha aportado nada bueno al movimiento obrero mexicano". "Asimismo, advirtió que, de ser necesario realizarán paros en toda la zona metropolitana protestando en contra de su incorporación obligatoria a esa central obrera, ya que la no incorporación a ella representa un factor decisivo para los intereses del movimiento obrero mexicano en su conjunto. (3)

Alfredo Pantoja explica que: "los trabajadores del autotransporte urbano, se inclinan porque el D.D.F. otorgue los mismos beneficios laborales a todos los trabajadores del ramo, pero que los contratos colectivos de trabajo contraídos con los representantes de cada agrupación sindical sean respetados, puesto que un 20% de los trabajadores se opone a que la CTM sea quien maneje sus intereses". (4)

Alfredo Pantoja señala también que; "la CTM pretende hacerle creer al gobierno que cuenta con el apoyo de los trabajadores para controlar sus contratos colectivos y con ello continuar manejando en forma corrupta los intereses laborales de los trabajadores mexicanos como ya es costumbre en esa central, puesto que en realidad, de los 93 sindicatos, 83 se oponen a la afiliación a la CTM de los cuales 73 son independientes, de tal suerte que sólo a 10 de esos sindicatos los tiene bajo control y únicamente en los comités ejecutivos". (5)

---

(3) Idem.

(4) Idem.

(5) Idem.

Finalmente, Aldredo Pantoja se dirigió al D.D.F. para que tomen en cuenta todo lo que los empresarios deben a los trabajadores, deuda que asciende a 100 millones de pesos y que se les debe de des contar de lo que se les pague por indemnizar la chatarra que dejan y que según ellos se encuentra en perfectas condiciones. (6)

Como la CTM insiste en su pretensión de poseer la titularidad del contrato colectivo de los trabajadores del autotransporte del D.D.F. Alfredo Pantoja señaló: "existen pruebas en contra de la CTM en las cuales consta que hubo en los últimos 40 años de 'dirigir' sindicalmente a los obreros de todo el país, y de ahí que estén mal pagados, por el alto índice de corrupción. En el caso de los trabajadores del autotransporte urbano del D.F. y los sindicatos de la CTM, hay en el grupo 4 de la Junta de Conciliación y Arbitraje expedientes de demanda en los que se ha fallado en contra de los trabajadores debido al contubernio entre la CTM y la "Alianza Camionera de México" mostrando con esto que esta central está en favor de la empresa y no de sus representados. (7)

Para contrarrestar de una forma organizada a la CTM, Alfredo Pantoja dijo que se formó una comisión para defender los derechos de los trabajadores del ramo, quedando integrada por los dirigentes de SOL, Asociación Mexicana de Trabajadores de Autotransportes Similares y Conexos, y la Confederación Obrera Revolucionaria de Autotransportistas. Asimismo, manifestaron contar con el apoyo del 70% de los 22 mil trabajadores que integran este ramo. De los dirigentes destacan: Alfredo Pantoja, Francisco Toscano, Doroteo Pantoja y Joaquín Alvarez. Señalaron que de insistir en la afiliación a la CTM harán "paros" mostrando de esta manera que son mayoría. (8)

---

(6) Idem.

(7) Idem.

(8) Idem.



3. CONFLICTO OBRERO-PATRONAL-INTERSINDICAL Y CONTRA LA AUTORIDAD ENTRE LA UOMASRM, LA CTM, LA EMPRESA RUTA 100 Y EL D.D.F.

3.1. Descripción del Conflicto Laboral entre la UOMASRM y la Cruzada CTM, Empresa Ruta 100 y del D.D.F.

Con sólo tres días de diferencia del conflicto obrero-patronal entre la CTM y la empresa paraestatal y la comisión de vialidad del transporte urbano (COVITUR) <sup>(1)</sup>, representante esta última del D.D.F. como autoridad en el ramo. La Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMASRM) emplaza a huelga a la misma empresa y a Covitur. <sup>(2)</sup>

El emplazamiento a huelga es porque las autoridades (DDF) no han cumplido, hasta la fecha (5 de enero de 1982) con los beneficios que los trabajadores, al ser incorporados a la empresa Ruta 100 iban a gozar con la estatización del autotransporte urbano en la ciudad de México (25 de septiembre de 1981).

Si bien el emplazamiento a huelga es por mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del autotransporte urbano en la ciudad de México, también está presente en este conflicto la exigencia a las autoridades de que se haga efectivo el respeto a la libre organización sindical. Y protestan -los trabajadores- por las presiones de que son objeto por parte de la empresa Ruta 100 perteneciente al Estado y por parte también de la CTM, de que, de no afiliarse a esa central serán despedidos de sus trabajos. <sup>(3)</sup>

(1) El conflicto obrero patronal entre la CTM y la empresa paraestatal Ruta 100 se declara el 2 de enero de 1982. Ver El Día, 2 de enero de 1982.

(2) El conflicto obrero-patronal entre la UOMASRM y la empresa paraestatal Ruta 100 se declara el 5 de enero de 1982. Ibidem.

(3) El Sol de México, 5 de enero de 1982.  
Uno Más Uno, 5 de enero de 1982.

Este tipo de presiones por parte de la CTM y la empresa parastatal son características del conflicto intersindical que coexiste con el conflicto obrero-patronal, y que serán expuestos ambos -porque así lo requiere el hecho- hasta que el conflicto obrero-patronal sea solucionado de tal manera que se pueda exponer el conflicto intersindical independientemente.

*3.2. Descripción del Conflicto Obrero-patronal y del Conflicto Intersindical entre la UOMASRM y la CTM.*

El día 4 de enero de 1982 un grupo de choferes pertenecientes a la UOMASRM llevaron a cabo un "plantón" en el Zócalo, repudiando a la CTM y anuncian que el día 15 de enero harían un paro de labores si es que sus demandas no son solucionadas.

El Secretario General de la UOMASRM, Gabino Camacho anunció que no se trata de un simple "paro" sino de una huelga que de no detener las presiones de que son objeto para pertenecer a la CTM estallarían en la fecha anunciada. Añade que la mayor parte de los trabajadores de este ramo están afiliados a la UOMAS y que exigen entre otras cosas que se les defina sus horarios de trabajo, que se les hagan efectivas las prestaciones a que tienen derecho, que se clarifique su situación laboral y lo que respecta a su organización sindical. (4)

En este sentido el D.D.F. hace declaraciones públicas de que "no pasa nada" que los choferes disidentes de la R100 no rebasa los 600 operadores. De esta manera crea opinión pública, en el sentido de que sólo son un grupo pequeño de trabajadores que quiere afectar el servicio del transporte.

(4) Uno Más Uno, 6 de enero de 1982.

La CTM aprovecha este apoyo por parte de las autoridades y hace público que el SUTADF, perteneciente a esa central impedirá que los choferes disidentes hagan efectivo el paro anunciado para el día 15 de enero.

Refugio Gutiérrez, secretario del Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte en el D.F. (SUTADF) perteneciente a la CTM anunció que pondrá a trabajar a operadores pertenecientes a esa organización y no hay razón por la cual se les pueda acusar de esquiroles puesto que como se trata de una minoría, el paro tendrá un carácter ilegal. (5)

Rafael Aguilar, secretario de la UOMASRM, señala que para evitar que los trabajadores se agrupen en un sindicato independiente, se siguen varios métodos como la imputación de delitos a los trabajadores y así poder encarcelarlos. (6)

A medida que se acerca la fecha de la revisión del contrato colectivo las presiones en contra de los choferes disidentes aumentan. Este es el caso de que en los encierros de autobuses se encuentran patrullas de la División de Investigaciones o de la Policía Judicial que amedrentan a los trabajadores, puesto que cuando estos últimos se enfrentan, en defensa de sus derechos a los coordinadores de encierro, de inmediato son detenidos por los agentes ahí presentes con el pretexto de que cometieron algún delito. (7)

Como podemos ver, la conflagración entre empresa y autoridades produce un ambiente tenso. No obstante, y por si no fuera suficiente, estos enemigos comunes de los trabajadores que buscando una

---

(5) Ibidem.

(6) El Periódico, 10 de enero de 1982.

(7) Ibidem.

representación sindical democrática, son también atacados por elementos de su propia clase, los esquiroleros del SUTADF pertenecientes a la CTM, que presionan a sus compañeros para que se afilien a esa central.

Entre los mencionados esquiroleros y los coordinadores de encierro castigan injustificadamente a los operadores que se oponen al sindicato cetemista. Hasta el momento (10 de enero de 1982) los operadores no se han manifestado abiertamente, no por falta de conciencia de hacerlo, sino por la amenaza de despido que pesa permanentemente sobre ellos. (8)

3.3. *Solución momentánea del conflicto obrero-racional y del conflicto intersindical entre la UOMASRM, la CTM, la empresa Ruta 100 y el D.D.F.*

El día 13 de enero de 1982, dos días antes de que estallase la huelga, se llevó a cabo una asamblea extraordinaria en la cual participaron 100 representantes de los diferentes módulos de ruta que representaban el voto de 15 mil trabajadores y que decidieron prorrogar la huelga un día más, esto es, la huelga estallaría el sábado 16 a las cero horas, en solidaridad con los usuarios y no con la empresa y las autoridades. (9)

La prórroga tiene como finalidad que el D.D.F. acceda a la solicitud de entablar pláticas tendientes a la revisión del contrato colectivo con los legítimos representantes de los trabajadores: la UOMASRM y no la CTM.

Después de 13 días de haber estallado el conflicto laboral no ha habido pláticas entre la empresa, autoridades y trabajadores.

(8) Ibidem.

(9) Uno Más Uno, 14 de enero de 1982.

La UOMASRM a través de su representante Gabino Camacho señala que el gremio desconoce cualquier arreglo entre el vocal ejecutivo de COVITUR Armando Loaizaga Barquín y la CTM, porque la UOMASRM cuenta con más de 13 mil trabajadores afiliados, esto es la mayoría y que la CTM en este caso no tiene representatividad.

En este sentido, la firma del contrato colectivo entre COVITUR y la CTM (15 de enero de 1982) es desconocida por la mayoría de los trabajadores. Gabino Camacho anuncia que si para el viernes 14 de enero por la noche no se presentan a las pláticas, irremisiblemente se llevará a cabo el estallamiento de la huelga.

Gabino Camacho respondiendo a las amenazas de COVITUR y de la CTM señala que la suspensión de actividades perjudicará a los usuarios puesto que esta Central no cuenta con el personal para suplir a los huelguistas, sino que más bien esperan que instrumente "grupos de choque" que tratarán de boicotear el movimiento de huelga.<sup>(10)</sup>

El dirigente de la UOMASRM Gabino Camacho asegura que ese sindicato independiente cuenta con por lo menos 13 mil choferes afiliados y que con esta base el gremio del transporte urbano no reconoce ningún acuerdo entre el D.D.F. y la CTM puesto que éste se llevó a espaldas de los trabajadores. Asimismo hace responsable de la huelga a las autoridades del D.D.F. por no querer reconocer a la UOMASRM como el representante legítimo de los trabajadores del ramo.<sup>(11)</sup>

Como se mencionó en el conflicto obrero-patronal entre la CTM y la empresa Ruta 100 de la simultaneidad con el conflicto obrero-patronal entre la UOMASRM y la misma empresa. La fecha marcada co-

(10) Uno Más Uno, 14 de enero de 1982.

(11) Ibidem.

no límite para solucionar ambos casos era la misma fecha 15 de enero de 1982, por la sencilla razón de que en ésta se haría la revisión contractual anual.

En este sentido, el D.D.F. firmó el viernes 14 de enero un convenio con el SUTADF perteneciente a la CTM conjurando de esta manera la huelga de los operadores de la Ruta 100, con los resultados que se describieron anteriormente en el Capítulo X.

Ante el convenio entre el D.D.F. y la CTM, la UOMASRM anuncia que tal acuerdo fue convenido con una minoría, y que incluso fue violado el contrato colectivo que vence en esta fecha (15 de enero de 1982) al pactarse con personas que no son representantes de los trabajadores. Asimismo anuncia que dos de sus dirigentes sindicales han desaparecido y amenaza con estallar la huelga si no se resuelve el conflicto.

Al conocer la firma del convenio entre las autoridades del D. D.F. y la CTM, la comisión de prensa de la organización independiente (UOMASRM) declara que de 45 módulos (lugar en donde se concentran las unidades) 37 de ellas están en contra de ingresar a la CTM. Añadiendo que el nuevo contrato colectivo debe firmarlo Gabino Camacho Barrera, quien hizo lo propio en el acuerdo convenido el 15 de enero de 1981. (12)

Las demandas que incorporan a la lucha y que son defendidas por la mayoría de los trabajadores aprovechando la unidad alrededor de la UOMASRM, son las siguientes:

- 1) Desconocimiento total de cualquier arreglo entre COVITUR y la CTM.
- 2) No a la afiliación a la CTM puesto que esta central sólo

---

(12) Uno Más Uno, 15 de enero de 1982.

se ha manifestado en contra de los intereses de los trabajadores.

- 3) Alto al sistema gangsteril implantado por las propias autoridades.
- 4) Retiro de golpeadores profesionales que amedrentan a los trabajadores para que se afilien a la CTM.
- 5) Cese al despido injustificado de los trabajadores.
- 6) Pago de aguinaldo conforme lo señala la ley laboral (ya que se les pagó arbitrariamente).
- 7) Definición de horarios de trabajo.
- 8) Ingreso al tabulador de los mecánicos, hojalateros y ayudantes. Puesto que el D.D.F. los tiene trabajando por medio de empresas contratistas particulares.
- 9) Aumento salarial del 50%.
- 10) Hacer efectivo el derecho a las prestaciones sociales que por ley les corresponda.

Como el conflicto obrero-patronal entre la UOMASRM y la empresa paraestatal Ruta 100 no se soluciona a través de las negociaciones entre las dos partes, se lleva a cabo la huelga camionera que por la resolución inmediata que otorgan las autoridades del D.D.F. sólo tiene una duración de 24 horas.

El convenio entre las autoridades del D.D.F. y la UOMASRM fue firmado el 16 de enero de 1982, representando al primero Armando Loaizaga Barquín y al segundo, los líderes Gabino Camacho Barreda y Rafael Sarabia León.

Autoridades y trabajadores se comprometen a reanudar el servicio de inmediato. Pero luego de la firma del convenio, el asesor legal de la UOMASRM, afirma que dicho convenio sólo tendrá validez

si el D.D.F. cumple con la promesa de liberar a cerca de 800 operadores que fueron detenidos por la policía en el momento de colocar las mantas de huelga en 35 encierros de autobuses.

El regente de la ciudad Carlos Hank González, representante máximo de la autoridad del D.D.F., en conferencia de prensa declara que ya se habían girado instrucciones para que los choferes fueran liberados y aseguró que no habría represalias, como tampoco despidos o consignaciones penales por haber destruido (según él) en parte, algunas unidades. (13)

Con respecto a la representación de los trabajadores el titular del D.D.F. Carlos Hank González indicó que la cláusula tercera del convenio compromete a la empresa paraestatal Autotransportes Urbanos Ruta 100, a sujetarse a los procedimientos que establezca la Secretaría del Trabajo y Previsión Social en cuanto a la organización sindical que represente a los trabajadores con la que tratará todas las cuestiones inherentes a la relación obrero-patronal.

Asimismo, el regente de la ciudad apoyando al sindicato de la CTM, negó que se haya invalidado el contrato colectivo que el jueves pasado firmó con el SUTADF, perteneciente a la CTM. (14)

En contraparte a las declaraciones del regente Carlos Hank González, el representante jurídico de la UOMASRM, aseguró que no darían marcha atrás para quitarle la titularidad del contrato colectivo a la CTM. Aseguró también que en caso de que las autoridades no respeten la segunda de las cláusulas del convenio que obliga a las autoridades a prestar las garantías necesarias a todos los trabajadores, los choferes tampoco respetarían el convenio. (15)

(13) El Periódico, 17-18 de enero de 1982.

(14) Ibidem.

(15) Ibidem.



Ricardo Barco, representante legal de la UOMASRM, denuncia que más de 120 trabajadores resultaron seriamente golpeados en el momento de la huelga por enfrentamiento con los "esquiroles" de la CTM en defensa de sus derechos. Y que no obstante su gravedad fueron detenidos por la policía y consignados ante dos agentes del ministerio público correspondiente a cada encierro o módulo. (16)

Con respecto al contrato colectivo que la empresa paraestatal firmó con el sindicato cetemista, afirmó que había sido un engaño para los trabajadores con el fin de privarlos de sus derechos y libertades laborales, puesto que el líder de este organismo sindical Refugio Gutiérrez "es un vendido" y que ya anteriormente había "ne-gociado" los derechos de los trabajadores con los permisionarios y ahora lo trató de hacer con las autoridades del D.D.F. (17)

Con respecto a lo anterior, los trabajadores se muestran conscientes de la defensa de sus derechos laborales y al no permitir que sigan siendo violados, los llevó a estallar la huelga, acto que muestra la unión y fuerza entre los trabajadores alrededor de la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana, sindicato independiente. (18)

### 3.4. Se reanuda el conflicto laboral: formas de lucha de los contendientes.

La CTM en sus denuncias (forma de lucha) en contra del sindicato independiente a través de la prensa mexicana, crea un espacio en el cual se hacen presentes varias organizaciones (sindicatos, funcionarios públicos, representando a la autoridad, partidos polí

---

(16) Ibidem.

(17) Ibidem.

(18) Ibidem.

ticos y diputados) que influirán en favor de la CTM o en favor de la UOMASRM en la lucha que sostienen por la titularidad del contrato colectivo de trabajo.

La CTM en principio, desconoce el contrato colectivo de trabajo que se suscribió entre la Empresa Ruta 100 y el sindicato independiente UOMASRM horas antes de haber firmado un convenio laboral con la misma empresa. Asegura la Central que como el sindicato independiente cuenta con sólo 3 mil de los 18 mil trabajadores, éste y su dirigente Gabino Camacho Barreda no cuenta con representatividad. Aunque si bien sea cierto que antes de la estatización este dirigente sindical había firmado en nombre de los trabajadores de la Ruta 100 un contrato colectivo, éste queda anulado en el momento de que se creó, con la estatización de un organismo descentralizado.

En la contienda que sostiene la CTM y la UOMASRM, la CRT (la Confederación Revolucionaria de Trabajadores) da su apoyo a la CTM a través de declaraciones a la prensa de que, en el caso de un posible recuento de personal, la CTM no tendría obstáculo alguno para que contara con la titularidad del contrato colectivo.

La CRT en voz de su líder Mario Suárez, hace público en favor de la CTM que con antelación a la estatización la CRT poseía un contrato colectivo firmado con dos concesionarios, pero al quedar este sector en manos del D.D.F., esos contratos quedaron subrogados al de la CTM, puesto que el convenio firmado entre este sindicato y la empresa Ruta 100 otorgaba a los trabajadores un gran número de beneficios.

La mayoría de hecho y de derecho la tiene la CTM -decía el dirigente de la CRT- y la responsabilidad de la desunión de los ope-

radores la tenía el líder de la Unión Obrera Independiente (UOI) Juan Ortega Arenas, y que, para que el recuento de los trabajadores que tendría como desenlace la posesión de la titularidad del contrato colectivo tuviera validez, sólo podrían participar trabajadores que se acreditaran como verdaderos desde años anteriores a la estatización. (1)

La difamación que el D.D.F. hacía de la UOMASRM era la forma de cómo las autoridades apoyarían en un primer momento a la CTM y posteriormente le darían apoyo jurídico. El D.D.F. hace público que durante la huelga "ilegal" que tuvo efecto el 15 de enero pasado por los trabajadores organizados en el sindicato independiente (UOMASRM), dañaron un número considerable de unidades (no dice el número). (2)

El D.D.F. en voz de su representante, vocal del transporte urbano del Distrito Federal, Armando Loaizaga Barquín, denuncia que 513 unidades son reparadas en su instalación eléctrica, mangueras de agua y tanque de gasolina, otras solamente de parabrisas y vidrios de las ventanas que fueron rotos durante la huelga. La responsabilidad de estas averías recíen en los trabajadores que bajo la organización de la UOMASRM llevaron a cabo dicho movimiento de huelga.

Sin embargo, el vocero del sindicato independiente de operadores José Hernández, denuncia que las unidades que se encuentran descompuestas, fueron dañadas por los coordinadores de rutas de COVITUR, con el propósito de sabotear el movimiento de huelga. En esta acción los trabajadores son acusados por delitos de carácter

---

(1) Ibidem.

(2) Ibidem.

penal y por ataques a las vías de comunicación.

El portavoz del sindicato independiente, explica que durante la huelga los coordinadores de las rutas en forma descarada y auxiliados por la policía (una forma más de apoyo a la empresa y al sindicato patronal) echaron agua con azúcar en los motores y rompieron puertas, mangueras, ventanas; poncharon las llantas de los autobuses en los 51 encierros, resultando más afectado el módulo 42 donde cerca de cien camiones fueron averiados, además de haber sido encarcelados 1076 trabajadores en el movimiento de huelga.

A su vez, la UOMASRM sindicato independiente cuenta con el apoyo del PMT (Partido Mexicano de los Trabajadores), el PDM (Partido Demócrata Mexicano) y el PPS (Partido Popular Socialista) y el PSUM (Partido Socialista Unificado de México). Partidos en su mayoría de oposición al partido oficial (llamados también partidos de izquierda), que responsabilizan a las autoridades del D.D.F. del caos en el transporte urbano, debido a que no atendieron las demandas del gremio para su organización independiente. Asimismo, solicitan una investigación exhaustiva del conflicto a fin de que se respeten los derechos de los trabajadores. (3)

El PSUM por su parte, expresa que el problema laboral que se generó "en el intento charrista del D.D.F." al cual se han opuesto los operadores. Además de que la forma autocrática de las autoridades de manejar el transporte, sin consultar a la opinión pública agrava aún más el problema.

Hasta aquí, un momento del conflicto y lo que corresponde a las fuerzas y formas de apoyo a los contendientes. Fuerzas y formas que se expresaron espontánea y simultáneamente en favor de la

---

(3) Ibidem.

CTM y la UOMASRM. No es concluyente este momento, sino que aparece como la fuerza decisiva que elevara esta situación a un nivel superior puesto que la lucha se dirige al plano de la mediación del Congreso del Trabajo (CT).

3.5. El apoyo del Congreso del Trabajo (CT) a la CTM.

La exposición siguiente trata de ver cómo el CT influye en la solución del conflicto intersindical y cómo dado el carácter oficialista que presenta, trata de dar un fallo en favor de la CTM.

Este es el caso en el cual los representantes de la UOMASRM y las autoridades de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social se ponen de acuerdo en el sentido de cómo iniciar el recuento de trabajadores para otorgar la titularidad del contrato colectivo de acuerdo con la representatividad mayoritaria.

Para resolver tal situación, el día 19 de enero de 1982 tuvo efecto una reunión de las 3407 organizaciones que conforman el CT, máximo organismo de control del movimiento obrero en México, decidiendo dar su apoyo a la CTM, organización sindical perteneciente a este organismo laboral en contra de la UOMASRM que por su carácter independiente constituye un enfrentamiento directo entre el movimiento obrero de este sector y el CT al cual no pertenecen y los coloca como una organización sindical disidente.

El CT arguye que el recuento que el sindicato independiente exige es ilegal y puesto que dicho sindicato y su reconocimiento contraviene la ley, el derecho. En este sentido no pueden hacer otra cosa que otorgar su apoyo al SUTADF perteneciente a la CTM. El coordinador del CT senador Ramiro Ruiz Madero, anuncia que apoyan a la CTM para que mantenga la titularidad del contrato colectivo. Y se-

ñala que la reunión que tendrá efecto el 20 de enero de 1982 entre la UOMASRM y las autoridades de Trabajo y Previsión Social será nu la porque proviene de un acto ilegal que por su propia naturaleza no puede producir acuerdos legales.

Joaquín del Olmo asesor jurídico del sindicato cetemista agra deció el apoyo brindado por el CT, señalando que en la actualidad, los choferes de la CTM ganan 720 pesos diarios y que cuentan con posibilidades para ganar hasta 31 mil pesos, gracias a que han sabido luchar en la central sindical verdadera.

No obstante el apoyo del CT el sindicato cetemista, el ferrocarrilero, que en otros tiempos fue la vanguardia del movimiento obrero mexicano, y que gracias a los medios que posee el Estado pa ra coplar o controlar movimientos obreros, al controlar este sindi cato dió un fuerte golpe a la clase obrera en su organización sindical democrática. El CT, "el charrismo", la legislación laboral: apartados "A" y "B" del Artículo 123. Los empresarios y sus medios "gangsteriles", la policía, el ejército, etc., hicieron de una organización sindical democrática obrera una organización al servicio del Estado que se ve obligada a participar en su favor y a aprovechar los momentos más intensos de la lucha obrera.

Este conflicto, esta lucha de los trabajadores del autotransporte urbano por mejorar sus condiciones de vida al mejorar las condiciones de trabajo, y que saben bien que este mejoramiento existe gracias a su organización democrática y libre, es aprovechada, por el sindicato patronal ferrocarrilero, para demostrarle al Estado que su apoyo es incondicional. El líder de los ferrocarrileros Faustino Alba Zavala, demandó respeto al convenio suscrito con la CTM y la empresa Ruta 100, haciendo un llamado a las autoridades

laborales, señala "tenemos la seguridad que las autoridades no cometerán el error de negociar con delincuentes" aludiendo a la UOMASRM.

La CTM tomando bríos que le transmite el sindicato ferrocarrilero (compañeros en el CT y compartiendo el mismo seudónimo: charrros) señala que "el movimiento hecho por gente extraña a los trabajadores (se refiere a la UOMASRM) son fuerzas contrarias al derecho y a la ley, y que la CTM actúa dentro del derecho y de la ley".

Simultáneamente a las declaraciones de la CTM y consorte (CT y sindicato ferrocarrilero) en este caso, el sindicato independiente prepara los criterios con los cuales se realizará el recuento de los trabajadores del autotransporte urbano del Distrito Federal, que una vez llevados a cabo en la entrevista con las autoridades de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (otro instrumento de control) se discutirán plenamente. Asimismo, y en caso de que no se reinstale a los trabajadores despedidos por la huelga, utilizarán el paro de labores como forma de lucha para presionar y no se violen los términos del convenio firmado con la empresa.

Como la UOMASRM sostiene lo pactado con la empresa de no llevar a cabo ningún tipo de paro (siempre y cuando la empresa también respete los términos del convenio) hasta que la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje defina la titularidad del contrato colectivo, la CTM se ve en un grave aprieto pues mantiene una posición renuente al recuento, pues en él saldrá afectada y tal vez hasta expulsada del gremio. Esto explica tanto las declaraciones que hace como las medidas que el Estado instrumenta y no tanto en favor de la CTM sino en cómo terminan con el conflicto laboral.

La CTM ante el peligro inminente de perder los contratos colectivos de trabajo firmados con la empresa, amenazan con llevar a cabo un paro de labores, debido a la presión ejercida por la UOMASRM que desea se lleve a cabo el recuento de trabajadores para definir quién de los dos sindicatos obtendrá la titularidad del contrato colectivo.

La UOMASRM insiste en el recuento porque según ella cuenta con una mayoría de los trabajadores y el recuento corroborará tal situación, de esta manera el convenio firmado entre la empresa Ruta 100 y el sindicato cetemista quedaría sin vigencia alguna, sería "ilegal". De aquí que el Estado instrumenta medidas preventivas a los posibles paros laborales tanto de la CTM porque no le reconozcan el contrato firmado, como de la UOMASRM por reconocerle la titularidad a la CTM y el desconocimiento del contrato colectivo que firmó con la misma empresa.

Con respecto a lo antes mencionado el D.D.F. preparó a más de 10 mil choferes que en caso de que la CTM y la UOMASRM lleguen al paro de labores, aquéllos ocupen el lugar de los trabajadores pararistas. Los choferes emergentes fueron reclutados de las 16 delegaciones, entre trabajadores de limpieza, transporte, agua, alumbrados públicos, parques y jardines, bacheo y otras actividades.

El secretario de obras y servicios del D.D.F. Cuauhtémoc Santana se reúne con los coordinadores delegacionales que posee una relación de los choferes con los que cuenta cada una de esas delegaciones y que tomarán el lugar de los posibles huelguistas. Asimismo, este secretario garantizó que ese personal contará con la fuerza pública en caso de violencia.

Como la Confederación de Trabajadores de México está poniendo



se en evidencia de que no posee la mayoría de los trabajadores, y que, además, conforme va desarrollándose el conflicto se va notando sus nexos con la empresa a espaldas de los trabajadores, ésta a través del líder sindical del Sindicato de Choferes de Autotransportes Urbanos del D.F., perteneciente a la CTM, denuncia que, "la CTM no es culpable de los malos manejos dentro del SUTADF, sino que se debe a los malos manejos de diversos líderes que mantienen una postura incongruente con las demandas de los trabajadores".

Y como los malos manejos se deben a los líderes sindicales y no a la CTM, recomienda a los trabajadores que dirijan sus demandas al Comité Ejecutivo de dicha central, para que la respuesta sea verdadera y concluyente. Esto no es otra cosa más que la participación directa de dicho Comité y los altos funcionarios de la CTM, haciendo a un lado a los funcionarios (líderes) menores y de paso que carguen estos con el origen de los problemas.

Tratando de atraer el interés de los trabajadores "la CTM -dice el dirigente sindical Salvador Martínez Flores- busca el beneficio de los trabajadores, y que, en este sentido, luchará por un salario de 750 pesos diarios, semana inglesa y el pago de cuotas al IMSS que cubriría el D.D.F. y no los trabajadores".

4. CONFLICTO CONTRA LA AUTORIDAD: LA CTM Y LA UOMASRM EN CONTRA DE LAS AUTORIDADES LABORALES Y LA EMPRESA RUTA 100.

Tanto la CTM como la UOMASRM crean presión a las autoridades para que sean ellas las que decidan cuál de los dos sindicatos obtendrá la titularidad del contrato colectivo, ya que no pudo solucionarse este conflicto intersindical al interior del gremio.

Por lo que el Estado se ve en un serio problema, si falla en favor de la CTM, la UOMASRM estalla en huelga y si falla en favor de este último, el primero lo emplaza a huelga. En este sentido se encuentra incapacitado para poder decidir en favor de uno u otro y terminar con el conflicto. Aunque las declaraciones que hacen uno y otro sindicato y sus posiciones al respecto, que se expondrán en seguida, dan una posibilidad de que el fallo sea una determinación política en favor ya no de alguno de los sindicatos que se encuentran en lucha, sino en favor del conjunto del sistema capitalista.

La Secretaría del Trabajo y Previsión Social que tomara en sus manos la solución del conflicto informó en un boletín de información que, "tal y como lo habían solicitado, un grupo de trabajadores y la empresa prestadora del servicio público del transporte en esta ciudad (D.F.) continuaron desarrollándose dentro de un ámbito cordial las conversaciones en la Dirección General de Conciliación y Arbitraje, para encontrar solución al conflicto, conforme a los intereses de los usuarios del servicio."<sup>(1)</sup>

Al respecto el asesor jurídico Ricardo Barco y el dirigente sindical Gabino Camacho del sindicato independiente la UOMASRM,

(1) Uno Más Uno, 21 de enero de 1982.

señalaron que si la STyPS insisten en burocratizar el movimiento camionero los trabajadores llevarán a cabo otro paro de labores. Y a lo que la dependencia citada pospuso para el 28 del mes corriente la reunión en la cual se fijará la fecha para el recuento y otorgar la titularidad del contrato colectivo. Medida conocida como dilatoria, para desgastar el movimiento. (2)

Como hace ya 7 días que terminó el movimiento de huelga y que conforme al convenio firmado entre la UOMAS y la empresa Ruta 100, la fecha en la que debería de empezar el recuento debió de haber sido el día 20 y no el 28 como lo acordó la STyPS. Y que en dado caso de que si estalla otra huelga hacen responsable a esta Secretaría y la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, así como también a la Procuraduría General de Justicia, puesto que no ha querido investigar a Refugio Gutiérrez dirigente cetemista como responsable de las maniobras tendientes a afiliarlos a la CTM.

La denuncia que hace la UOMASRM se basa en que el 12 de febrero de 1981 los operadores afiliados a la CRT, (que posteriormente abandonarían esta central por no ser representados conforme a sus intereses y se afiliaron a la UOMASRM) en revisión salarial depositaron su contrato colectivo en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, pero inesperadamente la empresa antes llamada Autotransportes Lomas de Chapultepec-Reforma-Ruta 100 firmó fraudulentamente con la CTM un contrato colectivo, representando a esta central Refugio Gutiérrez y Joaquín del Olmo, estando aún vigente el convenio anterior. Ahora la empresa, dice que el contrato firmado con la CTM es válido porque con la declaración de organismo público descentralizado el 18 de agosto de 1981, se subrogaron los derechos

---

(2) Ibidem.

en favor de la CTM.

Lo anterior no procede dice la UOMASRM porque desde junio del mismo año, se encontraba la demanda de este sindicato en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Como se dijo en párrafos anteriores, de que si hay burocratismo o burla habrá huelga, en varios módulos de rutas, soldados y granaderos comenzaron a acordar las instalaciones desde la noche del martes 19, como una medida de presión. (3)

#### 4.1. Formas de Lucha de la CTM Contra La Autoridad (DDF).

Como es costumbre de la CTM, que sin contar con el parecer de los trabajadores, toma decisiones que la beneficia en cuanto a fortalecer su posición en el control obrero, decisiones que afectan desfavorablemente a los trabajadores en sus condiciones laborales y su situación jurídico-laboral.

Este es el caso del convenio que firmó la CTM con la empresa Ruta 100, y que para no ser la excepción fue firmado a espaldas de los trabajadores. Como se ha mencionado anteriormente, esta contratación de la empresa con el sindicato cetemista fue una maniobra en contra del sindicato independiente. Al mismo tiempo, es una maniobra del sindicato de la CTM que contando con la simpatía de la empresa acomete en contra del sindicato independiente, la UOMASRM.

La CTM no obstante coludirse con la empresa (firma de un convenio) hace declaraciones en la prensa de que es la única central que cuenta verdaderamente con el apoyo de los trabajadores del ramo para ser quien firme la titularidad del contrato colectivo que reglamentaría las condiciones de trabajo de todos los trabajadores.

(3) Uno Más Uno, 21 de enero de 1982.

Joaquín del Olmo Reyes asesor jurídico del sindicato cetemista (SUTADF) asegura que cuenta con la mayoría de los trabajadores y en este sentido el recuento de trabajadores que integran a los dos sindicatos (SUTADF y la UOMASRM) está siendo asesorada por un grupo de juristas que mantienen una posición de ataque en contra de la CTM y que no cuentan con el apoyo de los trabajadores. (1) Constatando estas declaraciones, pone como ejemplo, las demandas atendidas de inmediato por la empresa, otorgándole un aumento salarial, y esto se debe -dice el asesor- a la representatividad con que cuenta el sindicato. (2)

Como la firma del contrato colectivo de trabajo pactado por la empresa y el sindicato (SUTADF-CTM) se pone en entredicho al firmarse horas después un contrato colectivo entre ésta y el sindicato independiente la UOMASRM. La CTM declara en la prensa su disposición de exigir el respeto al contrato colectivo firmado con esa central y en caso de violaciones a éste esa central emplazaría a huelga a la empresa.

Asimismo, Joaquín del Olmo Reyes denuncia que los huelguistas de la UOMASRM ocasionaron daños a las unidades por cerca de 2 millones de pesos durante su movimiento. Se olvida este asesor que la CTM, para boicotear el movimiento, instrumentó a esquirolas que no sólo ocasionaban desperfectos a las unidades sino que también funcionaban como golpeadores.

Como las autoridades prometieron en el momento de la firma del contrato colectivo, respetar la libre asociación, los trabajadores podrán sacudirse a los corruptos líderes sindicales de la CTM.

---

(1) El Día, 13 de enero de 1932.

(2) Ibidem.

4.2. *La Transformación del Conflicto Obrero-patronal en Conflicto Intersindical y contra la Autoridad. Entre La UOMASRM, La CTM, La Empresa Ruta 100 y el D.D.F.*

Como se ha descrito anteriormente, la empresa paraestatal Ruta 100 se vió afectada por dos conflictos laborales con los mismos trabajadores pero organizados bajo dos sindicatos diferentes, uno que se puede definir como patronal (CTM) y otro como sindicato independiente (UOMASRM).

La empresa culminó el conflicto con la firma de un convenio con cada uno de los sindicatos y que representaban a los trabajadores por separado. Asimismo, en cada uno de los convenios firmados se encuentran mejoras en las condiciones laborales de los trabajadores.

El problema no está en ver cuál de los convenios es más favorable para los trabajadores. Si el pactado con la CTM o el pactado con la UOMASRM. El problema ahora es cuál de los dos es aceptado y mantenido por los trabajadores.

En este sentido, las características de cada uno de los dos sindicatos involucrados en dicho conflicto permite que los trabajadores acepten a una u otra organización. Tal actividad se llevaría a cabo bajo una lucha directa entre los trabajadores que aceptan uno de los dos y pretenden, en beneficio de todos ellos, optar por el sindicato que más se apege a sus intereses como trabajadores, y los represente jurídicamente.

Las formas de lucha de los trabajadores en este sentido son diferentes, tanto de los que se encuentran en la CTM como los que son representados por la UOMASRM ante las autoridades que deben decidir con cual de los sindicatos contraen responsabilidades. Pero a quien corresponde directamente cuál de los dos sindicatos re-

ESTA TESIS NO DEBE  
SER DE LA BIBLIOTECA

presentará a los trabajadores en la contratación con la empresa es tarea de los propios trabajadores.

Así, la lucha por la titularidad del contrato colectivo que se manifiesta en el conflicto intersindical será mediado por las autoridades del D.D.F. correspondientes a la legislación laboral (COVITUR) y la empresa paraestatal Ruta 100, de tal manera que en este conflicto se verán involucradas cuatro fuerzas que dependiendo de la resistencia y organización de cada una de ellas resultará una so la vencedora.

4.3. *Lucha por la Titularidad del Contrato Colectivo entre la CTM y la UOMASRM: Participación de la Empresa Ruta 100 y las Autoridades como Fuerzas de Apoyo en favor de la CTM.*

Como hemos expuesto anteriormente, tanto la CTM como la UOMASRM llevaron a cabo un emplazamiento a huelga a la Ruta 100, por reivindicaciones económicas principalmente, y como fin último por la titularidad del contrato colectivo. Conflicto que culminó con la firma de un convenio por separado con cada uno de los sindicatos, poniendo fin a las demandas laborales expresadas por cada uno de ellos y con ésto, a la vez al conflicto obrero-patronal.

Con el conflicto anterior se abrió un espacio para la lucha por la representatividad legal jurídica bajo un sólo contrato colectivo. La empresa Ruta 100 y las autoridades correspondientes pretenden sostener vigentes los convenios firmados con cada uno de los sindicatos, dejando que la lucha intersindical se solucione dentro del mismo gremio con la participación de los propios trabajadores. De esta manera empresa y autoridades pretenden ser imparciales y respetar las decisiones de los trabajadores.

En este sentido las dirigencias sindicales empiezan a manifesta

tar el descontento con la situación en la cual han quedado con respecto a los convenios firmados por la CTM y la UOMASRM. Lo que los trabajadores proponen es que se lleve a un recuento para determinar cuál de los dos sindicatos puede tener la titularidad del contrato colectivo.

La UOMASRM a través de su asesor jurídico, Ricardo Barco y con base al paro camionero llevado a cabo por esta organización señala que los trabajadores quieren y desean su independencia sindical, y que no aceptan ninguna central-carcel (CTM) como la que se les ha querido imponer por parte del mismo Departamento del Distrito Federal, prueba de ello es que 13 mil trabajadores afiliados a ese sindicato llevaron a cabo un día de huelga. (1)

Para ratificar el poder de organización y lucha que los trabajadores han logrado desarrollar en el seno de la UOMASRM, el dirigente sindical Gabino Camacho Barrera anunció que gran parte de los trabajadores afiliados a ese sindicato llevarán a cabo una manifestación frente a las oficinas del D.D.F. para celebrar el triunfo de la huelga y advertirle al gobierno capitalino que los trabajadores estarán vigilando que se cumpla el convenio firmado con ellos. (2)

El movimiento sindical alrededor de la UOMASRM tendiente a ofrecerle a los trabajadores un espacio democrático con la participación de ellos mismos se encuentra con obstáculos que van venciendo en el desarrollo mismo de esta lucha por la democracia sindical. Tal es el caso del "sabotaje" en contra del movimiento de huelga de ese sindicato.

José Hernández miembro de la comisión de prensa y propaganda de la UOMASRM, denunció que el día de la huelga una comisión del

(1) Uno Más Uno, 18 de enero de 1932.

(2) Ibidem.



D.D.F. llegó al modulo 12 a "descomponer" cerca de cien unidades, ponchando llantas, hechándole agua y azúcar a los motores, para responsabilizar posteriormente a los trabajadores e impedir el funcionamiento de los vehículos si no se llegaba a un acuerdo. (3)

Lo anterior es forma usual encaminada a destruir movimientos sindicales democráticos, para crear opinión pública en favor del sindicato que las autoridades desean, en el sentido de poder controlar a los trabajadores "disidentes"

Por tal motivo, el asesor jurídico de la UOMASRM Ricardo Barco, aseguró que lucharán en favor de los trabajadores, porque se nulifique el contrato colectivo que la empresa firmó con la CTM, puesto que esta "acción" es fraudulenta ya que la UOMASRM firmó un contrato colectivo de dos meses antes del 12 de febrero de 1981 depositándolo en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. De acuerdo a esto, la ley establece que el primero en tiempo es primero en derecho. (4)

La lucha de la UOMASRM por desconocer todo convenio entre la empresa Ruta 100 y la CTM es una respuesta a las artimañas de esa empresa y las autoridades correspondientes del D.D.F. por detener el avance del sindicalismo democrático, y favorecer al sindicato de la CTM por razones históricas: traidores al movimiento obrero.

Tanto Ricardo Barco, asesor jurídico y Gabino Camacho, líder del sindicato de la UOMASRM, mencionaron que de ninguna manera el conflicto es competencia de la junta local de conciliación y que "si insisten en hacer respetar un contrato colectivo fraudulento, pues los trabajadores harán uso de su derecho de huelga".

---

(3) Ibidem.

(4) Ibidem.

Los líderes antes mencionados ratificaron ante las autoridades del D.D.F. que la UOMASRM aglutina a una cantidad de 12 mil trabajadores y como esta autoridad reconoce que cerca de 18 mil trabajadores laboran en la Ruta 100, empresa encargada de la operación de los transportes urbanos de pasajeros en la ciudad de México. Esto mismo permite a la UOMASRM para desconocer el acuerdo que hicieron público entre ellos y el sindicato adherido a la CTM.

Siendo lo anterior el punto que permitió que el conflicto obrero-patronal escapara del control de la vocalía ejecutiva del transporte, a pesar de las medidas represivas que se tomaron contra los trabajadores descontentos, no hubo poder que impidiera el paro de los mismos.

Como la opinión adversa a los trabajadores de la UOMASRM que había creado el D.D.F. había generado ira entre la población, los hechos reales desmintieron tal opinión, pues se dieron a conocer hechos vergonzosos creados por autoridades menores del D.D.F., que utilizaron a los granaderos para amedrentar a los trabajadores. (5)

#### 4.4. Segundo emplazamiento a huelga por parte de la UOMASRM a la Empresa Ruta 100.

Como el recuento de trabajadores es el único medio para que la titularidad del contrato se otorgue al sindicato que cuente con la mayoría, la UOMASRM emplaza nuevamente a huelga a la empresa Ruta 100 y al D.D.F., el emplazamiento es por las prácticas dilatorias que burocratizan el movimiento en favor de la CTM, puesto que las autoridades correspondientes (la Secretaría del Trabajo y Previsión Social) no han fijado aún la fecha definitiva para que se lle-

(5) El Periódico, 18 de enero de 1982.

ve a cabo el recuento que será definitivo para que, ya sea el sindicato cetemista (SUTADF) o el independiente (UOMASRM), el que obtenga la mayoría y por lo tanto la titularidad del contrato colectivo de trabajo.

El movimiento huelguista es considerado por el secretario general de la UOMASRM Gabino Camacho Barreda como un movimiento legal, puesto que antes de la estatización esta central ya contaba con su registro sindical y con la titularidad del contrato colectivo firmado con la empresa Ruta 100, y que el problema ahora se deriva de que tanto la empresa como las autoridades del D.D.F. y del trabajo se coludieron para firmar un convenio con el Sindicato Único de Trabajadores del Autotransporte del D.F. afiliado a la CTM a espaldas de los trabajadores. (1)

Con respecto al emplazamiento de huelga, la UOMASRM muestra querer negociar antes de llegar al paro de labores. En asamblea general llevada a cabo el sábado 23, más de 10 mil trabajadores determinaron conceder una prórroga a la empresa y a las autoridades del D.D.F. de tres días, por lo que el emplazamiento a huelga se pospone para el día 27 de enero y no para el 24, como estaba previsto. (2)

Ante la posibilidad de una nueva huelga en el transporte urbano de la ciudad de México, el asesor jurídico del (SUTADF) Joaquín del Olmo, quien en nombre de la CTM desconoce como ilegal este movimiento de huelga, amenaza con esquirolear abiertamente el movimiento aunque dice, que no se vería como una acción de esquiroles puesto que la UOMASRM no cuenta con la mayoría de los trabajadores.

(1) Uno Más Uno, 25 de enero de 1982.

(2) Ibidem.

En este sentido la CTM dice que no permitirá que se vuelva a registrar otro paro en este sector y que para ello contrató a 5 mil operadores, que incluso están ganando sin trabajar 250 pesos diarios. No obstante este hecho Joaquín del Olmo dice que la CTM aceptaría el recuento siempre y cuando se lleve dentro de la ley. Sin embargo, el secretario general sustituto de la CTM Blas Chumacero contradice las declaraciones de Joaquín del Olmo, de acatar a la autoridad si ésta los llama para efectuar el recuento y reitera que la CTM no está dispuesta a aceptar ninguna imposición. (3)

Por su parte, el D.D.F. anuncia que las relaciones entre la empresa Ruta 100 y la UOMASRM son cordiales, y que el problema del recuento es meramente de carácter intergremial, y en este sentido sólo espera la decisión de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y la voluntad de los trabajadores. Al mismo tiempo, el D.D.F. informó que el gobierno capitalino respetará la decisión de las autoridades laborales, ya que con cualquiera que gane la titularidad del contrato colectivo de trabajo se solucionará el conflicto que existe en el gremio.

#### *4.5. Estalla la huelga en la Empresa Ruta 100 emplazada por la UOMASRM.*

Este segundo movimiento de huelga, llevado a cabo el 27 de enero de 1982, aunque sólo haya sido por un lapso de 24 horas, confirma la disposición de los trabajadores de recurrir a todos los medios posibles para poder decidir por ellos mismos qué tipo de sindicato desean. También es muestra de la gran resistencia que han antepuesto a la empresa Ruta 100, a las autoridades laborales,

(3) El Día, 26 de enero de 1982.

al D.D.F. y sus fuerzas públicas y a la CTM, como muestra de una conciencia en la necesidad de luchar por hacer efectivo el derecho a la libre asociación y un fuerte avance del sindicalismo independiente en este sector.

Este paro, como se ha venido exponiendo a lo largo de este capítulo, se da en protesta de que la S.T. y P.S. no definía la fecha exacta para que se llevara a cabo el recuento del personal que labora en el sector transporte, y que daría la titularidad del contrato colectivo al sindicato cetemista o al independiente.

Es necesario aclarar que el recuento lo había exigido la UOMASRM y que el respeto que las autoridades han brindado al derecho de huelga, es muestra de que se le reconoce a esta organización la fuerza que han logrado desarrollar con base a la mayoría de los trabajadores que se encuentran afiliados a ella.

En el mismo sentido y dada la fuerza que antepone el movimiento de los trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del D.F. por no ser incorporados, en contra de su voluntad, a la Confederación de Trabajadores de México, se vió obligado a intervenir el señor presidente José López Portillo para dar una pronta solución al conflicto que ya había rebasado el control del sindicalismo oficial "charro".

El señor presidente se compromete por lo menos a hacer respetar, vigilando el cumplimiento de la ley, y que a través de una conversación telefónica persuadió al asesor jurídico de la UOMASRM Juan Ortega Arenas que integrara una comisión formada por un representante de cada uno de los módulos, el dirigente de la UOMASRM y el asesor jurídico Gabino Camacho y Ricardo Barco respectivamente, y que iniciaran pláticas con Cuauhtémoc Santa Anna, Secretario de

Obras y Servicios Públicos del Departamento del Distrito Federal.

Así las cosas, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social incurre en una medida táctica burocrática y dilatoria pues se declara incompetente para resolver el problema del recuento del personal sindical y lo turna a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. El asesor jurídico de la UOMASRM, Ricardo Barco ante esta maniobra de las autoridades lo único que puede hacer es denunciar ante la opinión pública que la corrupción es un factor real de poder y en ellas se encuentran coludidas las autoridades laborales, las del D.D.F. y la CTM.

Estas declaraciones hacen que el secretario de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Luis Zermelo Pérez bloquee aún más la resolución, turnando la demanda del recuento a la Junta Especial número cuatro y que la fecha en la cual se daría el resultado del escrutinio sería el 17 de febrero.

Ante el hecho de que, por lo menos ya había una fecha fija y una instancia ya determinada para que el recuento se llevara a cabo, la cruzada Empresa-D.D.F.-Autoridades laborales no hacen esperar sus protestas: El Congreso del Trabajo reitera su apoyo a la CTM, la empresa sistemáticamente sigue haciendo despidos injustificados; el D.D.F. prepara a policías, granaderos y hasta soldados del ejército con el fin de suplir a los choferes huelguistas, en caso de que la participación del señor Presidente no surta los efectos esperados. (1)

El D.D.F. para darle un tono de legalidad a su intransigencia, hace participar a la vocalía de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR) a través de su titular, Armando Loaizaga Bar-

---

(1) El Día, 28 de enero de 1982.

quién quien hace público que "existe la posibilidad de rescindir el contrato de trabajo a los trabajadores que realizan una suspensión de labores. Pues el D.D.F. -dice- no está dispuesto a que se suspenda el servicio del transporte, puesto que dicha suspensión sólo afecta a la ciudadanía. Basa su amenaza en que cualquier persona que abandona su trabajo, por ley, en cualquier parte del mundo se hace acreedor de que se le rescinda su contrato laboral, y que para tomar esta medida el D.D.F. cuenta con los recursos suficientes, humanos, para manejar el transporte". (2)

La nota editorial del periódico Excélsior del 29 de enero de 1982, hace un comentario sobre la situación de los trabajadores del autotransporte urbano. "La CTM a través de sus grupos de choque amenaza a los trabajadores y prepara a sus esquiroles para interrumpir el movimiento de huelga, a través de los líderes sindicales del sindicato cetemista (SJTADF) Joaquín del Olmo Reyes y Refugio Gutiérrez Ortega, eficaces rompehuelgas y activos promotores del esquiroleaje". Esta situación la ha podido conocer la población a través de la lucha que los trabajadores han desarrollado por constituirse en una organización democrática, independiente de la CTM, y han tomado como única solución pedirle a las autoridades laborales que realicen un recuento del personal que definirá cuál de los dos sindicatos cuenta con la mayoría, para así definir la titularidad del contrato colectivo". (3)

Continúa la nota editorial diciendo "la combatividad y firmeza de los miembros de la UOMASRM lograron el arreglo firmado por sus representantes y la Secretaría de Obras y Servicios Públicos

---

(2) Ibidem.

(3) Excélsior, 29 de enero de 1982.

del D.D.F. que fijó fecha para que se realice el recuento. Dicha solución permitió además la reinstalación de más de 300 choferes despedidos injustificadamente a partir del 25 de septiembre del año pasado (1981) y también terminó con la provocadora vigilancia policiaca en los llamados encierros". (4)

La nota editorial del periódico Excélsior denuncia las formas por las cuales el sindicato cetemista se colude con la empresa y hace una remembranza histórica de la trayectoria de este sindicato, que como característica fundamental mantiene la contratación a espaldas de los trabajadores.

"Los dirigentes del sindicato cetemista -denuncia Excélsior- para defender el contrato colectivo obtenido por regalo del vocal de COVITUR y personero del monopolio transportista que dirigía Isidoro Rodríguez, mienten en redondo cuando afirman que los disidentes jamás lucharon contra los abusos y la explotación de que eran víctimas por el "pulpo" camionero. Sin embargo, los dirigentes cetemistas como el extinto Jesús Yurén del clan de del Olmo, la familia Gamboa, Refugio Gutiérrez Ortega, por su asociación con los antiguos expermisionarios nunca enarbolaron las reivindicaciones más sentidas y elementales de los trabajadores". (5)

"En todo el tiempo del dominio de la Alianza Camionera -denuncia Excélsior- estos dirigentes del sindicato cetemista, no lograron la obtención del salario profesional. No hay memoria en la historia de los trabajadores del autotransporte urbano de que el sindicato cetemista diera un sólo paso para unificar los 87 contratos colectivos que había antes de la llamada municipalización. En el

---

(4) Ibidem.

(5) Ibidem.



momento de la lucha por la titularidad del contrato colectivo, Joaquín del Olmo y Refugio Gutiérrez Ortega no pueden presentar un solo ejemplar del contrato colectivo que dicen tener firmado con el D.D.F. Sin embargo, existe el antecedente de que Ulises Vidaña, administrador general de los Lomas de Chapultepec-Reforma Ruta 100, celebró un contrato colectivo con la JOMASRM representada por Gabino Camacho Barreda, Ramón Espejel Martínez, Juan Antonio Ramírez, Vidal Santillán y Ricardo Garnica. En este contrato pactado con la empresa, se respetaría la decisión de la UOMASRM de ampliar su comité ejecutivo conforme aumentaran sus agremiados. También se especifican los requisitos para quienes aspiran a solicitar trabajo como operadores, y se reglamentan las condiciones laborales que por primera vez acuerdan pagar 70 pesos por hora trabajada, bonificaciones, prima adicional por trabajar los domingos, aguinaldo tasado con base a quince días promedio, pagos de los días no laborados por causas ajenas a ellos, préstamos, vacaciones, permisos y descansos obligatorios que señala la Ley Federal del Trabajo".<sup>(6)</sup>

"Como este contrato nunca fue pactado con la CTM es comprensible -dice Excélsior- que los trabajadores rechacen al 'junior' del Olmo y a sus padrinos. Y no está por demás señalar que los choferes contratados a última hora para inflar al sindicato fantasma, no tienen por qué votar el día del recuento, ya que el derecho a voto en asambleas generales lo adquiere el trabajador después de obtener su planta".<sup>(7)</sup>

La participación de este periódico en el conflicto laboral de los trabajadores transportistas ha sido de gran ayuda, puesto que

---

(6) Ibidem.

(7) Ibidem.

como la S.T. y P.S. y la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje ya han determinado el día en que se llevará a cabo el recuento, y deduciendo de las declaraciones que el Excelsior ha puesto a consideración de la opinión pública, ésta podrá atender el por qué de la negativa al recuento por parte de la CTM. Y que sus argumentos de que la UOMASRM carece de representatividad y de personalidad jurídica para detentar el contrato colectivo que se disputa, no convence a nadie. Aunque el senador y secretario sustituto de la CTM Blas Chumacero se desgañite una y otra vez reiterando que su central hará la defensa correspondiente dentro de los cauces legales en contra de la demanda de juicio presentada por la UOMASRM.

TERCERA PARTE

EL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO Y SU CONTROL VIOLENTO Y DEFINITIVO POR EL ESTADO: UN SINDICATO INDEPENDIENTE DENTRO DE LA FEDERACION DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO (FSTSE) LA UOMASRM

1. FINALIZA EL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR  
TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO

1.1. Amenaza de un tercer emplazamiento de huelga a la Empresa Ruta 100  
por la UOMASRM y La CTM

El recuento es la única solución que las autoridades del Departamento del Distrito Federal tienen para solucionar el conflicto que mantienen con los sindicatos: el de la CTM y la UOMASRM, y que les han amenazado por separado con un movimiento de huelga, si las autoridades mencionadas no respetan los convenios firmados con cada uno de ellos. Como esto es incompatible, el D.D.F. se encuentra en un grave problema que él mismo se ha ocasionado, por ello es que la única solución posible es el recuento que determinará cuál de los dos sindicatos cuenta con la mayoría, y en este caso, conceder la titularidad del contrato colectivo que se disputan ambos.

En la definición de cuál de los dos sindicatos sea el que posea la titularidad del contrato colectivo, el D.D.F., trata de que sea la CTM quien sustente el convenio definitivo, para tal caso, permite que dicha central actúe como considere necesario de acuerdo a sus necesidades ya sea legal o ilegalmente. Sólo esto puede explicar el que la CTM haya contratado a un grupo de golpeadores, que en el movimiento de huelga de los días 14 y 15 de enero, llevado a cabo por la UOMASRM y posteriormente a este movimiento hayan amedrentado a los trabajadores huelguistas, dando como resultado que el trabajador José García Salas perdiera la vida en manos de mencionados golpeadores. (1)

(1) El Día, 21 de enero de 1982.

El D.D.F., no sólo permite que la CTM actúe como crea necesario, sino que le brinda apoyo, es el caso de que 59 módulos de donde se encierran los camiones, fueron acordonados por los granaderos, quienes amedrentaban a los trabajadores que llegaban a guardar los camiones ahí. (2)

Como se señaló en el párrafo anterior, el D.D.F. se encuentra en un gran problema que al parecer lo mantiene atado de manos, en donde el recuento de nada le servirá, pues si se lleva a cabo, la CTM emplazaría a huelga por no respetar el convenio firmado con anterioridad. Y por otra parte, si el recuento no se realiza, el emplazamiento a huelga se daría por parte de la UOMASRM.

Ante tal situación, la CTM trata de sacar al D.D.F. del atolladero y anuncia que si la UOMASRM, en caso de que no se lleve a cabo el recuento, estalla en huelga, ella garantizaría el servicio del transporte, pues cuenta con un reclutamiento de 3 mil hombres a los cuales les ha garantizado un salario de 280 pesos diarios y 1800 trabajadores más que se encuentran sin laborar por falta de autobuses.

No obstante estas medidas ilegales instrumentadas por la CTM, ésta hace gala de su poder y publica que el conflicto que sostiene la Empresa Ruta 100 y las autoridades del D.D.F. con la UOMASRM ha caído en la ilegalidad, esta supuesta ilegalidad la basa en que la empresa avalada por las autoridades del D.D.F. firmó primero con la CTM un convenio que lo mantiene como el único representante de los trabajadores, puesto que el primero en tiempo es primero en derecho.

---

(2) Ibidem.

El emplazamiento a huelga que la UOMASRM trata de hacer efectivo si las autoridades laborales del D.D.F. no llevan a cabo el recuento se basa en que por todos los medios la empresa y esas autoridades tratan contra su voluntad de que los trabajadores se afilien a la CTM. En este sentido, esta central más que defender el derecho y la justicia, defiende a ultranza los derechos económicos y políticos que le garantiza la titularidad del contrato colectivo, siendo esta la razón por la cual no se sujeta al recuento.

Sin embargo, el derecho y la justicia que le dan cuerpo a la legalidad de la lucha por la titularidad del contrato colectivo y que solamente dentro de esta legalidad puede desarrollarse tal lucha, es la base que sustenta que la CTM puede "disciplinarse" a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social con respecto al recuento. La UOMASRM por su parte, denuncia que la CTM, salvo unos viejos cetemistas, unos grupos de golpeadores (que desempeñan bien su función) y unos cuantos grupos que buscan posiciones políticas, no cuenta con personal alguno, pues si fuera lo contrario no se negaría a que se llevara a cabo el recuento.

La fuerza principal que mantiene renuente a la CTM es el apoyo que le brinda el Congreso del Trabajo, y con base en este apoyo es que se muestra intransigente a la determinación de las autoridades que señalan para el próximo 17 de febrero que se de una solución a este conflicto. El Congreso del Trabajo dice por su parte que dicho recuento no se puede llevar a cabo porque el movimiento que ha generado la UOMASRM ha caído en la ilegalidad.

Así como el Congreso del Trabajo apoya a la CTM con sus declaraciones, haciendo presión en favor de esa central, así también la UOMASRM recibe el apoyo del Sindicato de Obreros Libres (SOL). Es-

te a través de su líder Alfredo Pantoja, denuncia ante la opinión pública y exige a las autoridades del D.D.F. que dejen que los trabajadores decidan por sí solos a qué sindicato quieren pertenecer sin ser presionados. (3)

El líder del SOL señala que la CTM se ha empeñado en mantener el control total de los trabajadores, y se dan el lujo de asegurar que cuentan con la mayoría, si esto es cierto, que permitan el recuento que reclaman los trabajadores a través de sus dirigentes. En este sentido critica al D.D.F. por buscar soluciones al problema sólo por el hecho de hacerles el juego a los líderes "charrros" de la CTM. (4)

Para aumentar más la presión, la CTM hace aparecer a sus funcionarios mayores declarando que el sindicato independiente la UOMASRY asesorados por el líder de la UOI (Unidad Obrera Independiente) Juan Ortega Arenas sólo están utilizando a los trabajadores para desestabilizar al país. Tanto el secretario general adjunto de la CTM Alfonso Calderón y el secretario sustituto Blas Chumacero, amenazan con que la central a la que dirigen recurrirá al amparo si las autoridades laborales autorizan el recuento, y lo mismo harán si el Estado incorpora a los trabajadores al apartado "B" del Artículo 123 Constitucional. (5)

No obstante los ataques del Congreso del Trabajo y funcionarios cetemistas, Juan Ortega Arenas da a conocer que la empresa será emplazada a huelga para el día 30 de enero de los corrientes a las

---

(3) El Periódico, 22 de enero de 1982.

(4) Ibidem.

(5) Uno Más Uno, 22 de enero de 1982.

12 horas, reiterando su posición de que "aunque se llenen las cárceles de trabajadores, éstos irán a la huelga y no accederán por ningún motivo pertenecer a la CTM". (6)

El secretario sustituto de la CTM Blas Chumacero señala que si las autoridades laborales o el D.D.F. optan por el recuento para ver quién detenta la titularidad del contrato colectivo de trabajo, la CTM recurrirá al amparo de la justicia federal, pues tal medida implica desconocer el convenio firmado con esa central, violando de esta manera el Código Laboral.

Por su parte, la UOMASRM recibe de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), que no obstante pertenecer al Congreso del Trabajo, hace señalamientos que benefician a aquella central. La CROM se pronuncia, en este sentido, porque se lleve a cabo el recuento, y condena que los derechos de los trabajadores sean manipulados por los líderes cetemistas como un "botín" político. (7)

El dirigente de la CROM declara ante la prensa que, si las autoridades del D.D.F. quieren impedir más paros a fin de no perjudicar las actividades normales de la capital, se deben sujetar a procedimientos legales y dejar de utilizar la fuerza y maniobras sucias para vencer a los trabajadores. (8)

El ex-dirigente del Sindicato Mexicano de Electricistas, diputado José María Téllez Rincón, apoyando a la UOMASRM, advierte al D.D.F. que si insisten en incorporar a los trabajadores del auto-transporte a la CTM correrán serios riesgos. (9)

(6) El Periódico, 23 de enero de 1982.

(7) Diario de México, 23 de enero de 1982.

(8) Ibidem.

(9) Ibidem.



En declaraciones a la prensa, el dirigente de la UOMASRM publica que la lucha que ha encabezado es porque quieren incorporar por la fuerza a los trabajadores del autotransporte a la CTM, y que si además los quieren incorporar por la fuerza al apartado "B" del Artículo 123 Constitucional, no lo podrán hacer porque no son trabajadores burócratas, sino trabajadores de servicio vinculados por su actividad de transportar a la fuerza de trabajo, a los procesos de trabajo. El mismo dirigente declara que sólo espera los resultados de las pláticas que están entablando la empresa y la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, para que en la asamblea que se celebrará el domingo 23 de enero determinen la fecha en que estallará el movimiento de huelga. (10)

Contrarrestando la fuerza que ha tomado la UOMASRM por los apoyos recibidos, el Congreso del Trabajo reitera su incondicional apoyo a la CTM, y no se detiene en hacer declaraciones que difaman a los dirigentes del sindicato independiente. Dice el Congreso del Trabajo que la UOMASRM y el conflicto que ha generado es una provocación a la CTM instrumentada por sus dirigentes Alfredo Pantoja y Ricardo Barco con la ayuda del líder de la Unidad Obrera Independiente (UOI) Juan Ortega Arenas, quienes asegura pertenecen a un partido político de oposición (no especifica). Sostiene por tal motivo que el recuento que solicitan es un acto de ilegalidad, por lo que su posición al respecto es de un total desconocimiento. (11)

Si la CROC una vez estuvo en favor de la UOMASRM, ahora que el conflicto ha tomado otros cauces inesperados, esta organización obrero-campesina, a través del diputado Roberto Castellanos Tovar perteneciente a esa central, ratifica su posición anterior, su apoyo

---

(10) Ibidem.

(11) El Día, 24 de enero de 1982.

yo incondicional al sindicato cetemista.

Dijo ante la prensa que "los trabajadores que estaban a disgusto con la CTM, cometieron un error al reclamar la titularidad de un contrato colectivo sin contar con el apoyo de un sindicato registrado, por lo que el movimiento se desenvuelve en un ambiente de ilegalidad, por tal razón el sindicato cetemista tiene todo el derecho de contar con la titularidad del contrato colectivo y de dirigir y representar a los trabajadores." (12)

1.2. *La intervención del presidente de la República Mexicana en el conflicto laboral.*

El señor presidente no interviene por regla general en la solución de un conflicto laboral, para ello están las instancias laborales, dándole a todo movimiento solución definitiva legal e institucional como la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, la Junta Federal y Local de Conciliación y Arbitraje. Lo que cabría preguntarse es ¿por qué el señor presidente interviene en este conflicto? ¿por qué de su preocupación de darle solución al conflicto? y, ¿por qué a raíz de que interviene el señor presidente los trabajadores empiezan a negociar con los representantes de COVITUR?

Al respecto se podría decir que la participación del señor presidente de la República se debe al interés que tiene de que los trabajadores puedan vivir mejor y laborar en mejores condiciones o también que le interesa que la población citadina pueda contar con el servicio del transporte para que realice sus diferentes actividades. Las razones por las cuales el presidente interviene en el conflicto podrían enumerarse infinitamente, pero no encontraríamos la razón

---

(12) El Día, 29 de enero de 1982.

última que nos explicara de una manera convincente su participación en el conflicto.

Lo anterior merece una reflexión sencilla. Como ya se ha señalado en el párrafo anterior, el señor presidente de la República no interviene en todos los conflictos laborales, sino solamente en algunos, y su intervención es de carácter obligatorio y siempre lo hace cuando el conflicto ha tomado tal fuerza que ha rebasado va las instancias que se han destinado para ello. En este caso el señor Presidente es la última autoridad que puede solucionar un conflicto laboral. Este es el caso del movimiento generado por los trabajadores del autotransporte urbano del D.F.

Ahora bien, la intervención del Presidente varía según el sector en donde se desarrolla el conflicto, y la importancia que tenga ese sector para el conjunto del sistema social capitalista, y no por consideraciones moralistas o personales, y tampoco le interesa mucho que los trabajadores afectados puedan vivir mejor. Claro que el fin perseguido por el Ejecutivo se encuentra sujeto a mejorar las condiciones laborales y con ésto las de vida de los trabajadores, pues es eso lo que le da legitimidad al "buen presidente" como protector de las clases trabajadoras.

Como se ha mencionado anteriormente el carácter de la intervención del primer magistrado está determinada por la importancia que presente el sector en donde se desarrolle el conflicto para el conjunto del sistema capitalista. En este caso el señor presidente que encarna el interés general interviene de una manera económica y política pero lo más importante es que su intervención no es conciliatoria, sino coercitiva, y por regla general siempre en esa acción los únicos que salen perjudicados son los trabajadores. Entre

las consecuencias que la intervención estatal ha hecho en los conflictos laborales podemos distinguir como más importante a las políticas de nacionalización, estatización y municipalización. Políticas que han sido un gran instrumento para el beneficio del modo de producción en México.

Los ejemplos de lo antes mencionado son muchos, desde la nacionalización de la industria del petróleo, la industria de la energía eléctrica, telefónica y de algunas empresas encargadas de la extracción de materias primas. Todas ellas como lo podemos ver, son sectores claves para el desarrollo del capitalismo en México. Sectores que por su actividad han pasado a formar parte del sector servicios que administra el Estado.

Desde el punto de vista anterior, la intervención del señor presidente encarna la participación del Estado con el objeto de promover el desarrollo de la economía y del proceso de industrialización del país en general. Para ello tiene que controlar los sectores claves, que en manos de los capitalistas privados sólo beneficiaría sus bolsillos y no al país en general.

En este sentido, el sector transporte como sector clave en la economía mexicana, es intervenido por el Estado, porque de no hacerlo perjudicaría tanto a la burguesía industrial como comercial en la esfera de lo privado, y con respecto a la esfera de lo público el Estado no hubiera podido desempeñar gran parte de sus funciones. Por ejemplo, la ciudad de México es una ciudad industrial, comercial, una ciudad en donde se concentran todas las actividades más importantes del país. Es aquí en donde las decisiones económicas, políticas, culturales, etc., se toman y ordenan a todo el país.

La ciudad de México no puede prescindir un solo momento del transporte de pasajeros y de ningún otro tipo de transporte. Se trata de conducir a 10 millones de trabajadores entre obreros y empleados de servicios privados y públicos, y que en caso de que este servicio deje de funcionar quedarían paradas las actividades industriales del Valle de México y la actividad comercial que es la vida de esta gran ciudad y de todos sus habitantes.

Se trata de un conflicto desarrollado en una industria que se dedica a transportar una de las mercancías más importantes de todas las existentes: la mercancía fuerza de trabajo; la fluidez de esta mercancía, la no interrupción de la compra-venta de esta mercancía, es lo que explica la intervención directa del Estado bajo la figura del señor presidente en la definición del conflicto laboral, que amenaza con paralizar la producción y la compra-venta de las mercancías en el área metropolitana.

Es claro entonces que, la intervención del primer mandatario va encaminada en beneficio solamente de los trabajadores y de los usuarios, como se pretende hacer creer, sino lo que determina dicha intervención son las horas-hombre que se pierden y que representan una cantidad considerable de plusvalor y ganancias para los capitales industriales y comerciales, esta es la razón y no la supuesta preocupación de que los usuarios son los únicos afectados lo que obliga al Presidente de la República a intervenir en este conflicto laboral.

Es esta preocupación la que lleva al Presidente, después que los trabajadores independietes habían votado porque era necesario estallar un movimiento de huelga, a exigir a los dirigentes y asesores de la UOMASRM su solidaridad, en favor de una negociación y

que el paro de labores fuera suspendido. Cabe aclarar que la petición (orden) no fue personal, sino por medio de un llamado telefónico que hizo a la coordinación general obrera independiente.

El presidente López Portillo recomendó a los dirigentes sindicales la necesidad de acudir a negociar con las autoridades del D. F., comprometiéndose, a cambio, vigilar el cumplimiento de la Ley Federal del Trabajo y de la Constitución, ofreciendo además que se respetaría la voluntad mayoritaria de los trabajadores del autotransporte urbano de la ciudad de México, eliminando todo tipo de represalias y buscando soluciones a través del entendimiento. (1)

Con la participación del Ejecutivo el conflicto laboral toma otro curso, el de la negociación con las autoridades laborales como antesala. En este sentido tanto la empresa descentralizada de autotransportes de pasajeros Ruta 100 (que se ve obligada a aceptar las peticiones hechas por los trabajadores disidentes) y los trabajadores representados por la UOMASRM se ven obligados a sujetarse al arbitraje de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje.

La intervención del señor Presidente hace que la empresa inmediatamente cambie su estrategia con respecto a los trabajadores. Dicha empresa se ve obligada a garantizar la integridad física de los disidentes. En este sentido, no solicitará la participación de la fuerza pública y dará instrucciones a los coordinadores de cada módulo para que mantengan relaciones directas con los trabajadores. Y a través de su director y representante, Armando Loaizaga Barquín reinstalara a trabajadores suspendidos desde el momento de la estatización (25 de septiembre de 1981) (2) y su reinstalación será in-

(1) El Día, 29 de enero de 1982.

(2) Entre la fecha en que se llevó a cabo la estatización del transporte urbano de pasajeros, 25 de septiembre de 1981, y el paro de labores convocado por la UOMASRM para el día 28 de enero de 1982 con el objeto de que se llevara a

mediata en el momento en que se presenten al módulo al que pertenecen.

Asimismo, los trabajadores se ven obligados a aceptar que la audiencia de la Junta de Conciliación y Arbitraje se realice el día 17 de febrero a las 10 de la mañana para que, dependiendo de dicha audiencia se lleve a cabo dos o tres días después el recuento.

Ahora bien, la intervención del señor Presidente es un acto directo del Estado mexicano con un carácter violento respecto a los contendientes en el conflicto laboral. Dicha participación los obliga a sujetarse al orden social imperante.

A los trabajadores los obliga, los somete violentamente, para ello cuenta con medidas "legales", las que caen dentro de la legislación laboral: el Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Ley Federal del Trabajo y sus instituciones como el Congreso del Trabajo, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Un aparato externo de control obrero: el sindicalismo oficial (CT) el sindicato blanco o patronal y otras derivaciones del sindicalismo en general.

En este sentido, el control del movimiento obrero en general, y de los trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros en particular, aparece o se expresa ante los ojos de todo el mundo como un sistema "legal". Dando a todo el movimiento obrero los parámetros de "legalidad" e "ilegalidad", y con base en éstos pueda

---

... cabo el recuento del personal, se efectuó una serie de arrestos y despidos injustificados estratégicamente de trabajadores y dirigentes pertenecientes al sindicato independiente, la UOMASRM.

ser sometido todo tipo de protesta y lucha obrera en beneficio del sistema capitalista en general. En este sentido lo "ilegal" interviene cuando la "legalidad" ha sido insuficiente en el control del movimiento obrero.

La intervención de la "ilegalidad" se expresa en la represión sistemática tanto de las autoridades laborales, los empresarios, los dirigentes sindicales oficiales, como de las fuerzas públicas: el ejército, la policía, grupos de choque clandestinos, etc.

En este sentido el Estado ha instrumentado un universo de medidas para controlar a la clase trabajadora, con la única finalidad de mantener la relación subordinada del trabajo al capital que se cristaliza como una relación social de dominación y explotación entre la burguesía nacional y extranjera con la clase trabajadora mexicana.

El control del Estado con respecto al conjunto de los empresarios o capitalistas en general, no es en favor de intereses particulares, sino en favor del sistema capitalista en su conjunto, en beneficio de todos los capitalistas individuales, garantizándoles condiciones generales de producción que ellos mismos no podrían garantizarse, es por ello que se vió obligado a intervenir en la competencia por adueñarse de ganancias cada vez más crecientes de unos capitalistas sobre otros.

Lo anterior explica el sometimiento violento y definitivo de los capitalistas que tenían la concesión del transporte urbano en la ciudad de México, pues el Estado consideró que la actitud de estos capitalistas por aumentar el monto de sus ganancias había rebasado los límites que les marcaba la competencia y las necesidades sociales, por lo que la empresa privada fue sometida al control es



tatal.

La estatización del sector transporte fue una acción que vino a terminar, en un momento dado, con el problema que habían generado los capitalistas concesionados, pero al mismo tiempo generó el problema intersindical que aún no se ha podido controlar definitivamente. En esta medida la estatización alteró las relaciones laborales que antes existían en este sector. Ahora, aunque la relación laboral siga siendo obrero-patronal, la parte patronal es también autoridad jurídica y política.

Esta nueva situación se da porque, a través de la estatización el Estado se ha convertido en patrón sustituto y en esta medida se ha visto obligado a asumir su responsabilidad como tal.

Ahora bien, la intervención del Estado ha producido una nueva relación con respecto a los trabajadores, pues la empresa y la autoridad laboral es él mismo. Esta situación es lo que obliga al señor Presidente de la República, como máximo representante del Estado, a intervenir bajo la forma conciliatoria entre las partes, de tal forma que los trabajadores disidentes del autotransporte urbano de pasajeros de la ciudad de México le agradecen su mediación en el conflicto.

De esta manera, el Presidente de México, la persona que inauditamente es la única que puede tomar una determinación económica, política y social, encarna a su vez el poder absoluto, es el todopoderoso. Así, la figura del señor Presidente se va perfilando en este conflicto, para asestar su golpe definitivo a los trabajadores, de tal manera que estos últimos reconocen el poder omnipotente de este personaje que lo concentra todo, un personaje que se ha vuelto mitológico en nuestro país.

1.3. *Las cámaras de Diputados y Senadores en el conflicto laboral.*

Es importante observar cómo a raíz de la participación del Ejecutivo en el conflicto laboral, también toma partido la Cámara de Diputados y la de Senadores en dos sentidos:

Uno, en que existe la necesidad de que las autoridades de una manera autoritaria y arbitraria controlen el movimiento de los trabajadores disidentes; y dos, que éstos sean respetados en sus demandas y con base al respeto de sus derechos laborales, el conflicto tenga una orientación democrática. Dadas las características que poseen las autoridades que ya han sido mencionadas, la alternativa al problema es seguro que sea la primera.

En este sentido, la Comisión Permanente del Congreso de la Unión aceptó la propuesta del diputado panista Eugenio Ortiz Walls de que se integre una comisión reducida de diputados y senadores para que se investigue a fondo el conflicto laboral de los trabajadores del autotransporte urbano del Distrito Federal. La creación de un espacio para poder opinar sobre dicho conflicto, por tanto, fue abierto por la participación del señor Presidente, y con los diputados del PAN y del PSUM quienes toman la palabra.

Eugenio Ortiz, diputado por el Partido Acción Nacional señala en favor de la UOMASRM que el conflicto se originó porque se ha querido controlar arbitrariamente la organización sindical de los trabajadores. En tanto que Carlos González Cárdenas del PSUM apoyando por igual a los trabajadores de la UOMASRM declara que "el recuento por el cual los trabajadores del sindicato independiente luchan debe de llevarse con limpieza" -sigue- "es saludable que el movimiento obrero reclame la creación de sindicatos independientes en virtud de que los organismos oficiales como la CTM, no han res-

pondido a sus intereses. (3)

El diputado del PSUM señala que "la mano subterránea del sector privado, ajeno a los verdaderos intereses de la clase trabajadora, mediante viejos líderes 'charros', defensores del tradicional reformismo mexicano, quienes recurren a una serie de maniobras para evitar se desarrolle con plenitud el sindicalismo independiente, y dado que se encuentran en juego los derechos sindicales de los trabajadores, el conflicto laboral ha tenido ya un matiz político". (4)

El diputado del PSUM, con respecto a la declaración de los legisladores priistas, de que el organismo sindical de los trabajadores ha ido creciendo tanto que ya es imposible controlar esa masa laboral importante para cualquier organización sindical. En otras palabras, esta gran masa de trabajadores es la que precisamente está buscando la CTM para seguir como supuesta organización obrera mayoritaria de trabajadores, lo que no sabe es que la clase obrera nunca la ha organizado, sino más bien controlado.

---

(3) Uno Más Uno, 30 de enero de 1982.

(4) Ibidem.

2. CONCLUSION DEFINITIVA DEL CONFLICTO LABORAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MEXICO.

2.1. *El sindicalismo oficial y sus aliados versus sindicalismo independiente.*

La definición del conflicto y la lucha emprendida por los trabajadores del transporte urbano se da en torno a la lucha por la titularidad del contrato colectivo.

El Congreso del Trabajo y la CTM como representantes del sindicalismo oficial, en la lucha en contra del sindicalismo independiente, instrumentan todas las medidas posibles para derrotar en la contienda a la UOMASRM. Entre los medios de lucha más utilizados para crear opinión en su favor está la prensa nacional. Las declaraciones que hacen ante ésta la presentan de tal manera que parezca que son ellos los que tienen la razón y el derecho de ser los que representen a los trabajadores.

En este sentido, el Congreso del Trabajo considera que las acciones emprendidas por la UOMASRM son antiobreristas, que perturbaban las actividades de la ciudadanía, y que su lucha por la su-puesta independencia se ha salido de los cauces democráticos y legales, por lo que se colocan en una posición ilegal. <sup>(1)</sup>

El ataque del CT y la CTM no es en contra de los trabajadores del autotransporte urbano -aparentemente- sino directamente en contra del movimiento independiente -al menos así lo hacen parecer- lo que el sindicalismo oficial y sus aliados pretenden, es que la opinión pública crea que la UOMASRM es una organización política ajena a los problemas laborales, y además la que los ha creado en

(1) El Periódico, 4 de febrero de 1982.

el transporte.

En este sentido, los sindicatos de industrias nacionales y las federaciones estatales de la CTM repudiaron enérgicamente el movimiento emprendido por los trabajadores disidentes, porque son manejados por gente extraña al gremio -refiriéndose a la UOMASRM- y la autonomía del sindicato catemista debe respetarse, y no permitir ningún tipo de intromisión, y que sólo sea la CTM quien represente los intereses de los trabajadores.

Por su parte el CT en apoyo a la CTM, organización que lo constituye, menciona los "logros" que esa central tuvo en el convenio firmado con la empresa Ruta 100 -lo que no dice, es que ese convenio lo firmó a espaldas de los trabajadores, como es costumbre en ella-. Omitiendo el hecho verídico anterior, el CT sólo dice que los beneficios de los trabajadores ascienden a 21,600 pesos por semana, incorporación al IMSS, y que de inmediato se han iniciado los trámites para la construcción de sus casas habitación y que las fianzas que antes pagaban quedan depositadas en el Banco Obrero a su disposición cuando ellos dejen de trabajar, que los descuentos a los salarios mínimos quedan eliminados. Gozan de aguinaldos con incentivos por antigüedad por un monto de 10,800 pesos; uniformes gratuitos, ayuda para útiles escolares y un seguro de vida por la cantidad de 150 mil pesos y un aumento general para todo el personal de tierra, lo que implica un aumento en el nivel de vida de más del 200%.<sup>(2)</sup>

Lo que no dice el CT es que la CTM permitió ese deterioro de vida pues estaba en componenda con la Alianza Camionera, y que mientras la central obrera estuvo al frente de los trabajadores, los

(2) El Periódico, 4 de febrero de 1982.

derechos laborales constitucionales nunca fueron respetados. Y ahora viene el CT y dice que la CTM ha adquirido conquistas laborales para los trabajadores. Lo que no dicen es que esas conquistas fueron conseguidas por la decisión de los trabajadores de ya no dejarse manipular por ésta y que como parte de la táctica de lucha de la Central y la empresa Ruta 100 hacen aparecer esos logros como conquistas de la CTM.

Como era de esperarse, la empresa Ruta 100 apoya por todos los medios de que dispone al sindicato cetemista, quien en el caso de que la UOMASRM haga efectivo su emplazamiento a huelga programado para el día 17 de febrero en curso, continúa adiestrando a operadores en la Ciudad Deportiva que de acuerdo al plan de emergencia para estos casos, cuenta con 600 policías que podrían manejar los autobuses. Este emplazamiento, como se ha mencionado anteriormente se daría en caso de que las autoridades y la empresa no cumplan con llevar a cabo el recuento para determinar la titularidad del contrato colectivo. En este sentido, el director de la empresa Ruta 100, Lic. Fructuoso López Cárdenas, señala "ojalá no sea necesario llegar al recuento de los choferes, porque eso podría resquebrajar más la unidad de los trabajadores disidentes".<sup>(3)</sup>

La UOMASRM por su parte señala que el día 17, fecha en que se sabrá a través del recuento cuál de los dos sindicatos en pugna tendrá la titularidad del contrato colectivo de trabajo, demostrarán que son ellos los que cuentan con la mayoría de los trabajadores. La UOMASRM calcula que en total son cerca de 18 mil trabajadores los que se encuentran afiliados con ella, y cuando se les reconozca la titularidad del contrato colectivo esperan rebasar ese nú

(3) El Periódico, 4 de febrero de 1982.

mero.

En el caso de la CTM, con el objeto de contar con la mayoría de los trabajadores en caso del inminente recuento, hace un reclutamiento de choferes apoyados por el D.D.F. Esta Central, a través de Gilberto Villegas, secretario de la organización del transporte de esa central en Torreón, Coahuila, ha contratado a más de mil trabajadores de varias partes del país ofreciéndoles un salario de 30 mil pesos mensuales y casa-habitación para trabajar como choferes en la Ruta 100.

Sin embargo, esos trabajadores denuncian ante la opinión pública por medio del diario Uno Más Uno, que después de dos semanas en la capital no han recibido ninguna cantidad en salarios y que sólo se les ha pagado la cuenta del hotel en donde se han hospedado, y de los 18 días que tienen en la ciudad, hace cuatro que no comen, por lo que exigen que se les paguen sus gastos y sus pasajes de regreso. Hacen saber que la UOMASRM ha mostrado gran solidaridad con ellos, pues les explicó que han sido engañados, les proporcionó comida y pasajes de regreso a sus lugares de origen, después de que se les informó la situación por la que estaban atravesando los trabajadores del autotransporte; en este sentido la solidaridad fue mutua. (4)

En este sentido y a sólo unos cuantos días de que se decidiera a través del recuento, si la CTM o la UOMASRM, sea la que cuente con la titularidad del contrato colectivo, las fuerzas que se anteponen al movimiento del sindicato independiente van presionando a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la ciudad de México para que falle en favor de la CTM, y de esta manera vencer el movi

(4) Uno Más Uno, 9 de febrero de 1982.

miento por constituir una organización democrática sindical en el sector transporte.

Como la fuerza que ha tomado el movimiento sindical independiente es obvia, la CTM se encuentra en el grave problema de perder el control sobre los trabajadores del autotransporte, ésta se encuentra inesperadamente con un fuerte apoyo: el de los partidos políticos. Estos apoyan a la CTM presionando a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la ciudad de México, para que el fallo que tenga que emitir le sea favorable y que dejaría a la UOMASRM como una organización sindical sin derecho alguno a representar a los trabajadores.

Es importante ver cómo los partidos políticos intervienen, creando una fuerza mayor que redundará en un fallo positivo a la CTM. Este apoyo se encuentra encubierto en que no hay que anteponer los intereses sociales a los de grupo. De esta manera podemos distinguir que de los partidos políticos que se mencionarán ninguno de ellos, de los que toman parte en el conflicto, se puede considerar como un partido de la clase trabajadora, puesto que en sus declaraciones defienden al sistema social capitalista.

Con respecto a lo antes mencionado, el Lic. Mario Guerra Leal presidente del PARM señaló que "la última y única justificación del gobierno es servir al pueblo y en el caso del D.D.F. no podría actuar por encima de los 10 millones de habitantes que constituyen a la totalidad de los usuarios del transporte urbano, y si esto ha suscitado problemas internos, laborales, el D.D.F. ha sido ajeno a ellos, por lo que esos problemas se deben resolver sacrificando los intereses particulares de los grupos que intervienen en el conflicto y no los intereses de la metrópoli... Dicho conflicto se de



be resolver urgentemente porque se trata de un servicio imprescindible que se encuentra por encima de cualquier interés particular". (5)

Por su parte el diputado Cuauhtémoc Amezcua del PPS acusó al dirigente de la Unidad Obrera Independiente (UOI de ser el personaje que encarna a fuerzas que tratan de impedir la municipalización en todo el país, objetándole lo siguiente: "¿Dónde se encontraba el señor Ortega Arenas durante todo el tiempo en que los trabajadores se encontraban inicuaamente explotados por la ex-alianza camionera ("el pulpo camionero")? ¿por qué entonces no los asesoró y promovió paros locos?" (6) Estas observaciones de una u otra manera ejercen presión a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la ciudad de México en donde se lleva a cabo el escrutinio para fallar en favor de la CTM o en favor de la UOMASRM.

El presidente del Partido Social Demócrata (PSD) Luis Sánchez Aguilar a través de la defensa que sostiene de la importancia de la municipalización, y que según él en estos momentos se encuentra afectada por la lucha de las dos organizaciones sindicales que amenazan con llegar al paro de labores y exhortándolos a no poner en peligro el gran avance que el gobierno capitalino ha demostrado con la municipalización del transporte, no es otra cosa que un apoyo dado por igual tanto a la CTM, al D.D.F., como a la empresa Ruta 100 en contra del sindicato independiente, la UOMASRM. (7)

El líder del PST Rafael Aguilar Talamantes hizo un llamado a los ciudadanos del Distrito Federal, principalmente a la clase

---

(5) Diario de México, 13 de febrero de 1982.

(6) Ibidem.

(7) Ibidem.

obrero y a los partidos políticos de la necesidad de valorar la estatización del transporte urbano como una conquista del gobierno mexicano. Acusó a los dirigentes de la UOI que apoyan a la UOMASRM de truhanes y caciques sindicales, de manipuladores que no dan ninguna garantía a los trabajadores del sindicalismo democrático. Pero sin embargo no acusó a los líderes sindicales de la CTM y a su secretario general, Fidel Velázquez de truhanes y caciques sindicales como la historia del movimiento obrero lo ha demostrado y los trabajadores del volante lo están ratificando. (8)

*2.2. La Junta Local de Conciliación y Arbitraje falla en favor de la CTM.*

Por fin la esperada fecha del 17 de febrero en la cual se fallará definitivamente en favor de cualquiera de los dos sindicatos que lucha por la titularidad del contrato colectivo llega. En las instalaciones de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la ciudad de México se reúnen los dirigentes sindicales de las dos organizaciones antagónicas: la CTM y la UOMASRM.

Los trabajadores disidentes antes de que se emitiera el fallo decidieron realizar una marcha a los pinos, solicitando la intervención del señor Presidente para evitar que se emitiera un fallo político y no jurídico. No obstante esta medida, hora y media antes de que se diera dicho fallo, los choferes de la Ruta 100 y sus asesores fueron obligados a abandonar las instalaciones de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje por medio de granaderos, encabezados por los coroneles Javier Orozco y Paz y Jorge Encinas, sólo permitiéndoles quedarse a los dirigentes de la CTM que espera-

---

(8) Ibidem.

ran ahí el fallo.

La resolución de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal fue emitida a las 16:25 horas del 17 de febrero de 1982 siendo favorable a la CTM, considerando para dar tal resolución que la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana no contaba con personalidad jurídica para demandar la titularidad del contrato colectivo, por lo que no procedía el recuento sindical, pasando los trabajadores del auto-transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México a la tutela de la CTM. Ante este hecho a los trabajadores no les queda otra forma de lucha más que la huelga, decidiendo estallarla el sábado 20 de febrero a las cero horas. <sup>(9)</sup>

La empresa Ruta 100, ante la amenaza de huelga por parte de la UOMASRM que además ha llevado a cabo una serie de mítines condenando la actitud servil de la CTM, la corrupción sindical y el connubio entre las autoridades, comunica a través de su director que el D.D.F. se ha preparado con un plan de emergencia que consiste en poner a trabajar como choferes, a trabajadores de otras dependencias gubernamentales, a la policía y a choferes que se han contratado, sin que estos trabajadores puedan ser calificados de esquiroles, puesto que sólo darán el servicio que la ciudadanía requiere.

---

(9) Uno Más Uno, 18 de febrero de 1982.

2.3. *El encarcelamiento de los dirigentes del sindicato independiente como último recurso momentáneo de las autoridades para controlar el conflicto laboral.*

El mismo día en que la Junta Local de Conciliación y Arbitraje dió su fallo en favor de la CTM fueron puestos prisioneros los dirigentes de la UOI Juan Ortega Arenas, Diego Ortiz Balderas y José Velázquez Jefrem. El día siguiente al fallo, el 18 de febrero, tomaron presos a los dirigentes de la UOMASEM y al asesor jurídico Gabino Camacho Barrera, Felipe Landeros Leal, Héctor Cruz Román, Rafael Sanabria León y Ricardo Barco, respectivamente. Sin embargo y curiosamente la policía citadina declara que no sabe en donde se encuentran, contradiciéndose con las declaraciones que el gobierno capitalino hizo público, reconociendo que los dirigentes sindicales antes mencionados fueron detenidos por la policía judicial acusados de daños y perjuicios a las unidades y a las instalaciones de encierro llevados a cabo los días 15 y 16 de enero, un mes antes, cuando se llevó a cabo el primer movimiento de huelga.

Por su parte los trabajadores disidentes realizaron un mitín frente a la Secretaría de Gobernación acusando a los operadores adheridos a la CTM y que utilizó como provocadores y esquirolas, y que si había algún responsable por los desperfectos que les inculpaban a sus dirigentes son, tanto esos operadores como los policías y los grupos de choque contratados por la CTM, la empresa y las autoridades del D.D.F., y que no se explican el por qué hasta ahora, después de un mes, se llevó a cabo la detención de sus representantes y asesores.

En este sentido el Frente Auténtico del Trabajo (FAT) expresó su repudio a la política represiva de las autoridades que impidió que los trabajadores se manifestaran en los encierros y en la vía

pública por la detención de sus líderes.<sup>(10)</sup> En tanto el vocero oficial de la UOI anunció que los sindicatos que pertenecen a la Unión se irán a la huelga si no ponen en libertad tanto a su líder como a los líderes de la UOMASRM.

Por su parte, la CTM dijo que el fallo emitido por la Junta Local de Conciliación y Arbitraje en su favor, es una resolución que favorece al sindicalismo revolucionario por lo que de realizarse el paro de labores programado por la UOMASRM para el día sábado 20 de febrero, los trabajadores que lo hagan se encontrarán fuera de la ley y serán rescindidos en su contratación. Con respecto a la titularidad del contrato colectivo declara que no tienen ningún inconveniente en reconocerle a los trabajadores disidentes dicha titularidad, siempre y cuando no sean dirigidos y manipulados por gente con tan baja calidad moral como el asesor jurídico de la UOMASRM Ricardo Barco y el dirigente de la UOI Juan Ortega Arenas.<sup>(11)</sup>

#### *2.4. El Estado da el golpe definitivo al sindicato independiente.*

Por otra parte, el conflicto laboral llegó a crecer tanto que rebasó los límites permitidos de toda lucha, límites que determinan todas las instancias jurídico-políticas con las que cuenta el Estado, fue inminente la necesidad de ser él el que diera el golpe definitivo al movimiento sindical independiente que había crecido demasiado, poniendo en peligro momentáneo al sistema social capitalista en su conjunto.

El Estado, en el momento en que tomó presos tanto a los diri-

---

(10) Uno Más Uno, 19 de febrero de 1982, p. 2.

(11) El Universal, 21 de febrero de 1982, p. 1.

gentes de la Unidad Obrera Independiente, como a los líderes sindicales de la UOMASRM, empezó a preparar el golpe definitivo. Así, el 20 de febrero el Estado, a través de una de sus instancias, la más poderosa del gobierno mexicano, y por decreto presidencial incorporó al Apartado "B" del Artículo 123 Constitucional a todos los trabajadores del Autotransporte Urbano de Pasajeros en la ciudad de México Ruta 100, esta incorporación convierte a dichos trabajadores en empleados de planta del Departamento del Distrito Federal. (12)

La incorporación de los trabajadores del volante al Apartado "B" se debe a la incapacidad de la dirigencia sindical cetemista, al CT, a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, y a todos aquellos medios legales e ilegales con que cuenta el sistema de control obrero, de mostrar su incapacidad en el control de los trabajadores de la Ruta 100 que lucha por determinar ellos mismos la organización sindical y a los dirigentes y representantes que defiendan sus intereses.

Asimismo, esta incorporación de los trabajadores al Apartado "B" soluciona la eminente huelga programada para ese día 20 de febrero, fecha inolvidable para el movimiento obrero independiente en la rama del autotransporte, pues corresponde a la fecha en que han sido incorporados al citado Apartado "B", perdiendo con ello una de las conquistas más grandes logradas por el movimiento obrero internacional: el derecho de huelga. El único medio efectivo de los trabajadores para hacer valer sus derechos. (13)

La intervención del Estado en el control definitivo del movimiento democrático emprendido por los trabajadores disidentes del

(12) Excélsior, 21 de febrero de 1982, p. 5-A.

(13) El Periódico, 20 de febrero de 1982, p. 4.

autotransporte urbano se debe a que en un principio las autoridades del D.D.F. y los funcionarios de la empresa Ruta 100 subestimaron el desprestigio ganado a pulso por la burocracia sindical cetemista, y creyendo que bastaría con firmar a espaldas de los trabajadores un convenio arbitrariamente con un sindicato cetemista bastaría para garantizar el control de los trabajadores.

Esto explica por qué el gobierno capitalino no contempló ni por asomo la posibilidad de que los trabajadores pudieran elegir ellos mismos a sus representantes, pues las autoridades creían que la CTM, con los medios que pusieran a su disposición, podría controlar a los trabajadores como lo había venido haciendo durante tantos años.

Pero la CTM no contó con la resistencia de unos trabajadores que organizados en un sindicato democrático (la UOMASRM) lucharon porque fuera expulsada de ese sector. Por su parte la burocracia cetemista convencida que por ningún motivo contaría con la simpatía de los trabajadores, echó mano de la única y mejor carta que tenía: la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y su hermanastra, la Junta Local de Conciliación y Arbitraje.

Este medio utilizado por la CTM surtió efecto, pues esta institución, la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, utilizó de nueva cuenta el registro sindical como un instrumento coercitivo, a pesar de que la ley establece claramente que se trataba solamente de un puro trámite administrativo, pronunciando un dictámen favorable a la CTM, pues consideró que la UOMASRM no tenía personalidad jurídica para demandar el contrato colectivo de trabajo, por lo que el recuento pedido por ese sindicato no podía proceder.

De esta manera quedó denegado el único procedimiento para decidir de forma justa y democrática el sentir mayoritario de los agremiados. Con esta medida se evitó el recurso cuyos resultados habían sido bochornosos para la burocracia sindical cetemista. Sin embargo ya era demasiado tarde, la UOMASRM había ya demostrado tener la mayoría en las asambleas públicas, en las marchas y manifestaciones, y sobre todo, en los paros de labores, en donde los trabajadores se manifestaban en contra de la CTM que por muchos años actuó en contra de sus intereses.

No obstante las provocaciones, las amenazas policiacas, los despidos injustificados, encarcelamientos de varios cientos de trabajadores junto con sus líderes, de anuncios reiterados de que la CTM como la Dirección General de Policía y Tránsito preparaban miles de trabajadores que serían utilizados como esquiroleos en los movimientos de huelga de los trabajadores disidentes, no pudieron imponer dirigentes, repudiados una y otra vez por los trabajadores.

Dada esta situación, lo único que le quedaba al Estado era dejar fuera del sector transporte a la CTM, pero lo tenía que hacer de tal manera que no hubiera consecuencias demoledoras. Como la CTM iba a quedar desprestigiada más de lo que ya estaba, en el caso en que se llevara a cabo el recuento sindical, por esto es que a casi cinco meses después de la estatización del transporte, el gobierno decide a espaldas de todos los involucrados en el conflicto incorporar a los 17 mil trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del Distrito Federal en el apartado "B" del art. 123 constitucional, obligándolos a pertenecer al Sindicato Unico de Trabajadores del Gobierno del Distrito Federal afiliado a la FSTSE.

La decisión de incorporar a los trabajadores al apartado "B"



fue tomada al margen y a espaldas de los dirigentes sindicales tanto de la CTM como de la UOMASRM y sobre todo a espaldas de los trabajadores; con respecto a los dirigentes sindicales de esta última no fueron consultados ni informados por la única razón de que se encontraban al igual que los dirigentes de la UOI, encarcelados.

El gobierno con esta medida, lo que no pudo hacer la burocracia sindical cetemista, trata que lo haga el Sindicato Unico de Trabajadores del Gobierno del Distrito Federal (SUTGDF) encargada de controlar a los trabajadores al servicio del Estado. En este sentido, cabe señalar que desde el punto de vista legal, la decisión de regular las relaciones laborales en la Ruta 100 mediante la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, es legalmente correcta pues ahora la empresa Ruta 100 depende del D.D.F.

En todo caso los trabajadores del volante se encuentran en el problema de poder elegir libremente a sus dirigentes en un nuevo nivel en donde la medida tomada representa por sí misma la resolución del conflicto. Pero sigue en pie el derecho de los conductores, mecánicos y de todo el personal administrativo de elegir libremente su dirección sindical, ahora como sección del SUTGDF.

La lucha de los trabajadores por imponer su voluntad de elegir libremente a sus representantes asumirá nuevas formas, ya que el discriminatorio e injusto apartado "B" anula la posibilidad de huelga. Si bien en el futuro la acción sindical de este gremio se realizará en el espacio restringido que deja la ley a los empleados del gobierno, también es cierto que la experiencia obtenida por los choferes puede dar algún impulso a la tendencia, hasta ahora raquílica, de luchar por la desaparición de un régimen legal de rogatorio de conquistas sindicales del movimiento obrero.

## CONCLUSIONES.

El conflicto laboral que se ha expuesto en este trabajo, antes de haber tomado las características que le dieron la importancia suficiente para que interviniera el Estado en su solución, existía ya como un conflicto laboral más que formaba parte de la expresión del movimiento obrero en su conjunto, dentro del ámbito de las relaciones que se establecen directamente entre patrones y trabajadores: relaciones económicas.

No es sino hasta la intervención del Estado en el sector transporte a través de la "estatización" que este conflicto sufre cambios cualitativos que le permitirán expresarse no solamente en el nivel de los procesos de producción sino también en el nivel jurídico-político.

El hecho a su vez, de que el conflicto laboral amenazaba con parar uno de los sectores considerados por el Estado como claves para el buen desarrollo del modo de producción capitalista en México, y el hecho también de que, este conflicto había rebasado las formas de control inmediatas en este tipo de movimientos: la burocracia laboral-sindical y que amenazaba con rebasar a la burocracia jurídico-política es lo que determinó que el Estado interviniera directamente en la solución (control) del conflicto.

Lo que generó esta participación fue una bipolarización sindical, pues antes de la intervención estatal, existían en el sector transporte bajo la dirección de la "Alianza Camionera" alrededor de 80 sindicatos pertenecientes a diferentes centrales obreras. Entre las que podemos mencionar: la CPM, la CGT (Confederación General de Trabajadores) la CROM (Confederación Revolucionaria de

Obreros Mexicanos), y la UOMASRM (Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana) y sindicatos "blancos o patronales que pactaban con las líneas camioneras.

La bipolaridad sindical se realiza con la "estatización" alrededor de la CTM, representante del sindicalismo oficial y alrededor de la UOMASRM, representante del sindicalismo democrático independiente, creándose un conflicto intersindical de gran trascendencia cuyo desenlace se puede apreciar como un triunfo y como una derrota del sindicato independiente, aún cuando este desenlace se haya dado dentro de los márgenes legales jurídico-político-laborales que instrumenta el Estado para el control del movimiento obrero en su conjunto.

En este sentido el triunfo del sindicato independiente puede considerarse a su vez como la derrota del sindicalismo oficial por no poder éste último seguir manteniendo a los trabajadores del sector transporte, que estaban decididos a luchar por constituir una organización sindical independiente al margen del Congreso del Trabajo (CT) y de la CTM. En esta lucha se pone a prueba la capacidad de organización y de decisión autónoma de los trabajadores por mejorar sus condiciones laborales y de vida. Esta movilización de los trabajadores alrededor de la UOMASRM no sólo ha puesto en evidencia la existencia de todo un aparato de control obrero con el que cuenta el Estado sino también que la constitución de los trabajadores en sindicatos independientes es hoy en día una alternativa para defender sus derechos y pasar de la simple lucha economicista a la política.

En este sentido cabe poner a consideración la idea de que el movimiento obrero en México no se ha planteado como último fin la

dictadura del proletariado, o la transformación del mundo capitalista y la constitución del mundo socialista, tal vez se deba a que existe un abismo por el momento infranqueable entre (lo que conocemos en teoría) las condiciones objetivas y las condiciones subjetivas como elementos necesarios en toda transformación, o también pueda deberse a la separación abismal existente entre la conciencia en sí y la conciencia para sí de los trabajadores o también por la falta de un partido político de la clase trabajadora, etc. En este sentido se podría hacer un listado de los por qué el movimiento obrero no se ha planteado estos fines. A lo que se ha llegado, como conclusión inmediata a través de esta investigación, es que los planteamientos que conocemos como revolucionarios no son enarbola-dos por el movimiento obrero en México porque éste en su desarrollo histórico se encuentra en la etapa conocida como: la etapa del sindicalismo. Etapa que presenta características propias de una situación específica del movimiento obrero en este país y que para rebasarla se requiere de circunstancias específicas que permitan la aparición de avances cualitativos, y que tardarán en producirse en un tiempo indeterminado.

El caso es que, "la etapa del sindicalismo" que vive el movimiento obrero en México como en cualquier otra parte del mundo en que se haya tomado este medio para luchar por la emancipación del proletariado de su opresora la burguesía no es un medio o instrumento favorable, pues la característica principal que muestra esta organización de los trabajadores para tal fin consiste en que, en lugar de conformar al conjunto de los trabajadores como una clase social, los conforma como trabajadores indistintos, a través de sus actividades en los diferentes procesos de producción, de ahí la existencia de cantidades de sindicatos por profesión tantos co-

mo procesos productivos existan.

Por esto es que se considera al sindicalismo como aquel que atomiza a la clase trabajadora a través de las distintas profesiones, en vez de conformarlas como clase en base a la existencia real de los trabajadores, existencia que los vuelve comunes: la proletarización. Por lo que el sindicalismo en vez de ser un instrumento revolucionario de los trabajadores, es un instrumento reformista, enajenante.

De ahí que la lucha de los trabajadores se presente sectariamente (por sector productivo) y no como una lucha común, también esto explica que entre las luchas obreras por sector no haya solidaridad siendo más fácil su control. No obstante esta realidad, el movimiento obrero sigue su marcha, y lo que se expone en este razonamiento es pues, que el movimiento obrero en México dado sectariamente por organizarse precisamente en sindicatos independientes confirma esta etapa de su desarrollo.

En este sentido el conflicto laboral que ha sido analizado en este trabajo, llevado a cabo por los trabajadores del autotransporte de pasajeros en la ciudad de México y que organizados en un sindicato independiente con las características descritas en líneas anteriores, no pudo tener otro fin que el de haber sido controlado violentamente con serias consecuencias, pues en ello perdieron lo que con tanto esfuerzo el movimiento obrero mexicano en su conjunto ha ganado: el derecho a huelga.

En este sentido se considera que el movimiento sindical independiente, generado en el sector transporte, tuvo su derrota rotunda y culminante pues el Estado mexicano le asestó el golpe definitivo utilizando el último recurso "legal" apegado a la ley con que

cuenta para el control del movimiento obrero en sectores intervenidos por él pues los considera claves para el buen desarrollo del modo de producción capitalista en México.

Se hemos dicho último recurso, es porque había agotado todos los medios posibles con los que contaba sin haberle dado resultados favorables y en cambio, el conflicto laboral crecía sin poderlo controlar, pues ni la burocracia sindical y las autoridades laborales (CTM, CT, STyPS, la JFCyA) ni tampoco las autoridades políticas utilizando las fuerzas públicas (el ejército, la policía, los granaderos, judiciales, etc.) y mucho menos los funcionarios encargados del transporte con sus esquirolas, con sus despidos injustificados, encarcelamientos y desaparición de líderes sindicales, pudieron controlar este conflicto laboral.

El último recurso que el Estado instrumentó fue el de incorporar por la fuerza a los trabajadores (decisión tomada a espaldas de ellos) al "Apartado B" del artículo 123 Constitucional, despojándolos en esta incorporación de su derecho a huelga, instrumento de lucha hasta ahora más eficaz de los trabajadores, hecho que le permite al Estado tener garantizado el control de los trabajadores en un sector tan importante como es el transporte de pasajeros. Se trata de un servicio que permite la circulación de la mercancía más valiosa nunca antes producida por modo de producción alguno, y que solamente lo ha hecho el modo de producción capitalista: la mercancía fuerza de trabajo.

Con esta medida los trabajadores del transporte urbano quedan incorporados como trabajadores al servicio del Estado y su organización sindical independiente a la Federación de Sindicatos al Servicio del Estado. Empero con una variante, que la gestión interna de

los trabajadores en lo que a la libre designación de sus representantes sindicales se refiere, queda hasta nuestros días como muestra de una conquista de esta lucha. Hecho tan importante que puede en un futuro no muy lejano derogar este discriminatorio Apartado "3" del Artículo 123 Constitucional

B I B L I O G R A F I A

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley Federal del Trabajo.

Marx, Carlos. *El Capital*. Ed. F.C.E. México, Tomo II.

H E M E R O G R A F I A

El Día 12 de mayo de 1981  
15 de julio de 1981  
16 de octubre de 1981  
14 de noviembre de 1981  
19 de noviembre de 1981  
2 de diciembre de 1981  
20 de diciembre de 1981  
21 de diciembre de 1981  
22 de diciembre de 1981  
23 de diciembre de 1981  
14 de enero de 1982  
18 de enero de 1982  
20 de enero de 1982  
21 de enero de 1982  
24 de enero de 1982  
26 de enero de 1982  
27 de enero de 1982  
28 de enero de 1982  
29 de enero de 1982  
4 de febrero de 1982  
14 de febrero de 1982  
15 de febrero de 1982  
19 de febrero de 1982

Excélsior 2 de agosto de 1981  
27 de septiembre de 1981  
8 de octubre de 1981  
27 de octubre de 1981  
18 de noviembre de 1981



Excélsior 1ª de diciembre de 1981  
6 de diciembre de 1981  
25 de enero de 1982  
29 de enero de 1982  
21 de febrero de 1982

El Herald de México

14 de enero de 1982  
18 de enero de 1982  
20 de enero de 1982

El Periódico

15 de mayo de 1981  
10 de enero de 1982  
17 de enero de 1982  
18 de enero de 1982  
22 de enero de 1982  
23 de enero de 1982  
25 de enero de 1982  
30 de enero de 1982  
31 de enero de 1982  
4 de febrero de 1982  
8 de febrero de 1982  
17 de febrero de 1982  
20 de febrero de 1982  
21 de febrero de 1982

La Prensa 15 de febrero de 1982

El Sol de México

5 de enero de 1982

Uno Más Uno 5 de septiembre de 1981  
18 de septiembre de 1981  
19 de septiembre de 1981  
20 de septiembre de 1981  
26 de septiembre de 1981

Uno Más Uno 27 de septiembre de 1981  
28 de septiembre de 1981  
29 de septiembre de 1981  
1<sup>a</sup> de octubre de 1981  
5 de octubre de 1981  
8 de octubre de 1981  
9 de octubre de 1981  
19 de octubre de 1981  
23 de octubre de 1981  
29 de octubre de 1981  
30 de octubre de 1981  
  
1<sup>a</sup> de noviembre de 1981  
11 de noviembre de 1981  
14 de noviembre de 1981  
19 de noviembre de 1981  
25 de noviembre de 1981  
26 de noviembre de 1981  
  
4 de diciembre de 1981  
6 de diciembre de 1981  
9 de diciembre de 1981  
10 de diciembre de 1981  
13 de diciembre de 1981  
22 de diciembre de 1981  
26 de diciembre de 1981  
29 de diciembre de 1981  
  
6 de enero de 1982  
9 de enero de 1982  
15 de enero de 1982  
16 de enero de 1982  
17 de enero de 1982  
18 de enero de 1982  
19 de enero de 1982  
21 de enero de 1982  
22 de enero de 1982  
25 de enero de 1982  
28 de enero de 1982

Uno Más Uno 29 de enero de 1982  
30 de enero de 1982  
1<sup>a</sup> de febrero de 1982  
9 de febrero de 1982  
10 de febrero de 1982  
17 de febrero de 1982  
18 de febrero de 1982  
19 de febrero de 1982  
23 de febrero de 1982  
24 de febrero de 1982  
26 de febrero de 1982  
27 de febrero de 1982

El Universal 19 de febrero de 1982  
21 de febrero de 1982

Novedades 23 de febrero de 1982  
26 de febrero de 1982