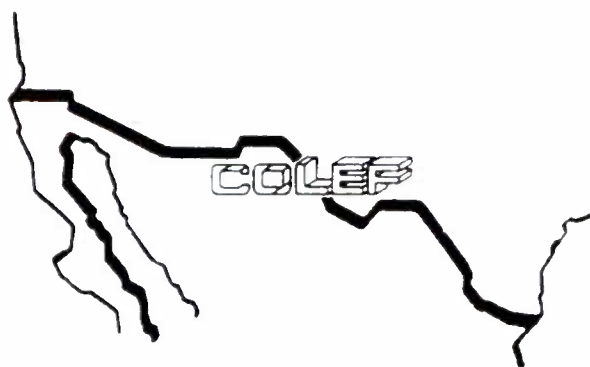


MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL
Promoción 1990 - 1992

Tania Hernández Vicencio

**TENDENCIAS DE CAMBIO EN LAS
RELACIONES CORPORATIVAS. UN ESTUDIO
DE LAS ORGANIZACIONES DE TAXISTAS
DE LA CTM EN TIJUANA, B.C.**



EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE

EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE
MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL
PROMOCION 1990-1992

TENDENCIAS DE CAMBIO EN LAS RELACIONES CORPORATIVAS
UN ESTUDIO DE LAS ORGANIZACIONES DE TAXISTAS
DE LA CTM EN TIJUANA, B.C.

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRIA

PRESENTA

TANIA HERNANDEZ VICENCIO

TIJUANA, B. C. AGOSTO DE 1992

A mis padres y a mi hermano,
con la admiración de siempre.
A Guillermo, por el tiempo juntos.

AGRADECIMIENTOS

Quiero hacer patente mi agradecimiento al Colegio de la Frontera Norte, por haberme dado la oportunidad de realizar esta investigación como punto final de mi formación que durante dos años recibí en esta institución; además de apoyarme económicamente para la realización del trabajo de campo. Así mismo, deseo mencionar que durante el tiempo en el que realicé los estudios de maestría, conté con el financiamiento del CONACYT, organismo que hizo posible mi manutención en el COLEF.

Por otra parte, quiero agradecer a todas aquellas personas que colaboraron conmigo en la realización de este trabajo. En especial deseo expresar mi reconocimiento al director de la investigación, Víctor Alejandro Espinoza Valle, quien con su paciencia, dedicación y valiosos comentarios, orientó el estudio, llevándolo a buen término. A Ma. Amparo Casar, lectora externa de la tesis, quien con sus reflexiones y sugerencias sobre el tema, me permitió profundizar un poco más en los planteamientos del trabajo. Y a Víctor Zúñiga, lector interno, quien con su crítica siempre constructiva, hizo posible el mejoramiento de la tesis.

Doy las gracias a Alejandro Canales, investigador del COLEF, por su importante colaboración en el procesamiento de los datos. Y a Mayra Ledesma y Bertha Estrada, por su apoyo en la recopilación de la información.

Finalmente, deseo hacer un reconocimiento a todos aquellos trabajadores del transporte público, líderes gremiales y funcionarios públicos, que hicieron posible la reconstrucción del objeto de estudio a través de las entrevistas otorgadas durante el período de trabajo de campo.

INDICE

INTRODUCCION	2
Capítulo I: LA ESTRUCTURA CORPORATIVA EN MEXICO	9
1.1 Acerca del Concepto de Corporativismo	9
1.2 Las Bases del Corporativismo Mexicano	14
1.3 La CTM en el Pacto Corporativo	19
1.3.1 La CTM como Pilar del Pacto Social (1936-1976).....	21
1.3.2 La CTM y la Crisis del Pacto Social (1976-1991).....	29
Capítulo II: EL CORPORATIVISMO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN TIJUANA, B.C (1983-1989)	41
2.1 La Relación CTM-Gobierno del Estado en el Servicio de Transporte Público	44
2.2 Características de las Organizaciones de Taxistas de la CTM en Tijuana, B.C	51
2.3 El Marco Legal de la Prestación del Servicio de Transporte Público	62
2.4 Las Formas de Negociación de las Concesiones para el Transporte Público	68
2.5 Aspectos Generales de las Condiciones de Trabajo en los Gremios de Taxistas de la CTM	76
2.5.1 La Relación de Dominio ejercida del Líder a la Base..	77
2.5.2 La Reproducción de la Subordinación del Chofer al Permisionario	84
Capítulo III: TENDENCIAS DE CAMBIO EN LAS RELACIONES CORPORATIVAS Y EL GOBIERNO DE ERNESTO RUFFO APPEL (1989-1991) 88	88
3.1 A Manera de Contexto. La Problemática entre el Gobierno del Estado y las Organizaciones Sociales	90
3.2 Propuestas de Cambio a la Normatividad para la Prestación del Servicio de Transporte Público	95
3.3 Las Formas de Negociación de las Concesiones en el Período Actual de Gobierno	99
3.4 Una Revisión de las Condiciones de Trabajo en los Gremios de Taxistas de la CTM	117
3.4.1 La Subsistencia de la Dominación en el Vínculo Líder-Base	117
3.4.2 La Permanencia de la Subordinación del Chofer al Permisionario	126
3.5 Balance de la Transformación de las Relaciones Corporativas en el Ambito del Transporte Público	157
Capítulo IV: CONCLUSIONES GENERALES	162
Nota Metodológica	168
Bibliografía, Hemerografía, Documentos y Entrevistas	175
Anexos	182

INTRODUCCION

El cambio en la naturaleza del Estado Mexicano ocurrido a partir de 1982, sienta las bases de la transformación de las relaciones Estado-sociedad sobre las cuales el primero apareció como promotor directo del desarrollo y centro de organización y legitimación de las demandas sociales; en este marco, la estructura corporativa, entendida como una forma de organización basada en la "participación gremial inducida", controlada por el Estado y coordinada a través de los tres sectores oficiales, el sector obrero, campesino y popular, también se encuentra en proceso de redefinición. Esta tendencia a la transformación del sistema corporativo, a nivel nacional se manifiesta claramente en la readecuación que experimentan los grandes sindicatos en el ámbito de la restructuración productiva, ya que el riguroso control corporativo ejercido a nivel laboral y político, enfrenta serios problemas de adaptación al modelo neoliberal de desarrollo. Sin embargo, también hay que destacar que el cambio en las relaciones Estado-sociedad tiene expresiones territorial y temporalmente definidas e impactos en diferentes formas de organización social, por lo que, la transformación del sistema corporativo está influida por la interrelación de distintos actores que en contextos diferentes van imprimiendo un sello particular al proceso de cambio.

El presente trabajo enfatiza la importancia de los factores locales como elementos esenciales en la modificación del sistema

taxistas de la CTM, se debe a que estas agrupaciones resultan poderosas tanto por el amplio número de afiliados como por la fortaleza política de sus líderes, lo que ha permitido que estos gremios hayan sido una fuente importante de movilización y apoyo para el gobierno estatal, por lo menos hasta antes de que el PAN asumiera la gubernatura y se creara un ambiente de constantes enfrentamientos entre gobierno y organizaciones. Para este trabajo se han seleccionado ocho gremios cetemistas, los cuales son los más representativos en términos del número de afiliados, la antigüedad de la organización y la importancia de su dirigente; además se reforzará el análisis con el estudio de la única organización de taxistas independiente que servirá como grupo de control. Es importante mencionar, que este estudio no se centra en presentar una caracterización del transporte público en Tijuana -pues como se mencionó- el objetivo del trabajo son las transformaciones en la estructura corporativa local tomando como referencia algunas organizaciones de taxistas; de aquí que el trabajo enfatiza las características de este servicio desde la óptica de las relaciones corporativas y no presenta a las relaciones corporativas desde el punto de vista del servicio de transporte público. No obstante, sería importante tomar en cuenta en la realización de trabajos posteriores (los cuales se basen en un enfoque más amplio sobre el tema), una caracterización más a fondo sobre los aspectos económicos, políticos y sociales del transporte público en Tijuana.

La periodicidad que cubre el trabajo está dividida en dos

etapas, de 1983 a 1989, la gestión del Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera, en el que la estructura corporativa y en particular las relaciones con los gremios de taxistas de la CTM, se vieron ampliamente fortalecidas. Y el periodo 1989-1991, referido al primer trienio de gobierno de Ernesto Ruffo Appel, en el que se han llevado a cabo modificaciones significativas en términos de las relaciones gobierno estatal-agrupaciones sociales. Cabe aclarar que el motivo por el cual se utiliza un corte sexenal para este trabajo, es porque precisamente lo que se desea mostrar es que a partir de la existencia del gobierno de oposición que comienza en 1989 y que plantea modificaciones a su relación con la sociedad bajacaliforniana, hay una tendencia al cambio en la estructura corporativa local.

La importancia de este trabajo radica en dos aspectos: en primer lugar, no existen antecedentes de investigación sobre el tema a nivel regional, en este sentido, es relevante estudiar la transformación del sistema corporativo en un contexto como el que se presenta en Baja California. Por otra parte, el trabajo es un primer intento por enlazar el desarrollo teórico con el análisis de caso, pues se reconoce la necesidad de realizar estudios que recuperen la individualidad de un suceso; de manera que no se pretende plantear un análisis exhaustivo sobre el concepto y funcionamiento del sistema corporativo en sí -sobre el cual existe una discusión no acabada-, sino que se trata de utilizar los elementos teóricos esenciales para guiar el trabajo poniendo énfasis en las particularidades de un fenómeno, es decir, sobre

la transformación de las relaciones corporativas en un contexto y tiempo específicos. No obstante, es importante mencionar que precisamente el hecho de que la tesis sea un primer intento de investigación, con la característica metodológica de centrar su atención en un caso particular y que además esté referida a un período de cambio político en el estado, presenta como principales limitantes: mostrar sólo algunas posibles vías de enlace entre el análisis teórico y el empírico, y por otra parte, el delinear únicamente tendencias en lugar de presentar conclusiones más acabadas, debido a la etapa de coyuntura que se analiza; sin embargo, cabe aclarar que no por ello, los resultados del trabajo son menos válidos; aunque desde luego, se reconoce la necesidad de realizar nuevos estudios para reflexionar más a fondo sobre el tema.

La estructura del trabajo es la siguiente: en el primer capítulo se planteará el concepto de corporativismo que guiará este trabajo, se enfatizará la manera en que la estructura corporativa es entendida en el caso de México y se distinguirán las bases de esta forma de organización social. Por otra parte, se presentará a manera de contexto histórico el papel de la CTM a nivel nacional, subrayando las particularidades de su relación con el Estado Mexicano. Esta parte no pretende desarrollar la historia de dicha central en forma exhaustiva, sino que tratará de resaltar la tendencia a la crisis en el vínculo Estado-CTM, para precisar el momento a partir del cual se presenta el rompimiento de sus relaciones y tener un punto de comparación con

la situación a nivel local.

Un segundo capítulo, estará referido a la ubicación del estudio sobre Tijuana, es decir, al análisis de las características de la prestación del servicio de transporte, por parte de las organizaciones de taxistas de la CTM en el período de gobierno del Lic. Xicoténcatl Leyva Morteo (1983-1989). Aquí se tratarán los aspectos relacionados con la importancia de la CTM y su vínculo con el gobierno estatal, así como las particularidades de la constitución y organización de los gremios para tener un marco de referencia sobre estas agrupaciones; además se presentará el análisis de las tres variables sobre las que se definió este trabajo: la normatividad del servicio de transporte público, las formas de negociación y las condiciones de trabajo dentro de las organizaciones. Con esta estructura se hará referencia a los dos niveles del sistema corporativo: el nivel de relaciones gobierno-líderes y el vínculo entre líderes-base, en un período caracterizado por el fortalecimiento del sistema tradicional de organización social.

El tercer capítulo tiene por objeto presentar las particularidades de las relaciones gobierno estatal y organizaciones cetemistas en el marco de la gestión de Ernesto Ruffo Appel (1989-1991), ya que es en este período en el que se presentan las tendencias de cambio en los tres aspectos que dan forma a la prestación del servicio de transporte público. En este apartado se hará un balance de las transformaciones que a manera de primeras conclusiones precisarán los puntos que están siendo

modificados.

Finalmente, el trabajo tiene un cuarto capítulo dedicado a las conclusiones del trabajo, en este apartado se mostrará que en Baja California el contexto local ha ido conformando un proceso de cambio que se ha centrado en el primer nivel de la estructura corporativa y que se caracteriza por los siguientes aspectos: el rompimiento de la estructura clientelar y colaboracionista entre gobierno y organizaciones, la suspensión del intercambio de bienes económicos y políticos, el desplazamiento de los líderes sociales y el privilegio de la participación individual como el medio eficaz de canalización de las demandas sociales. Mientras que en el segundo nivel del sistema corporativo, la figura y el poder del líder y la falta de participación gremial son dos grandes obstáculos a la transformación de las prácticas tradicionales dentro de las organizaciones.

I. LA ESTRUCTURA CORPORATIVA EN MEXICO

El concepto de corporativismo ha sido ampliamente trabajado por diferentes autores, sin embargo, en este capítulo no se pretende desarrollar las diversas interpretaciones que se han realizado al respecto, simplemente se planteará un concepto de corporativismo que resuma las características esenciales de esta forma de organización social. Por otra parte, se presentarán las bases en las que se sustenta el corporativismo mexicano y se tratará de identificar los aspectos más significativos de la relación Estado-CTM, con el fin de mostrar el momento en que hace crisis del pacto corporativo y la manera en que Estado y central, han hecho frente a este desequilibrio.

1.1 Acerca del Concepto de Corporativismo

El concepto de corporativismo ha sido desarrollado por autores como Bobbio y Mateucci, Philippe Schmitter y Klaus Offe,¹ entre otros; sin embargo, a excepción de éste último, las

¹ Dentro de las conceptualizaciones más generales sobre el corporativismo, se encuentran la de Bobbio y Mateucci, quienes consideran que el corporativismo es una forma de organización de la sociedad a través de la cual se conforman asociaciones o corporaciones que representan los intereses de las actividades profesionales, eliminando con ello, la posibilidad de conflicto entre los elementos del grupo. Norberto Bobbio y Nicola Mateucci, Diccionario de Política, México, Ed. Siglo XXI, 1981, pág. 431. O la caracterización de Schmitter, quien plantea que existen dos tipos de corporativismo: el corporativismo estatal que es un sistema formado por un conjunto de unidades jerárquicamente ordenadas, no competitivas, que poseen el monopolio de representación y que son reconocidas por el Estado ya sea implícita o explícitamente. En este sistema se establece una relación de dependencia, en la medida en que los grupos emana del propio Estado. Y el corporativismo social, que es una forma de organización donde las unidades sociales son independientes del Estado y donde la sociedad se coordina por sí misma, además de que las organizaciones son reconocidas por aquél. Philippe Schmitter, "¿Still the century of corporatism?", en Review of Politics, USA, Núm. 36, 1974, págs. 35-131. El concepto de Klaus Offe, en el que se plantea que las formas corporativas son una respuesta a las actuales contradicciones en el Estado del Bienestar, las cuales tienen por objeto renovar el proceso de "mercantilización" crear el consenso entre

otras dos caracterizaciones resultan meras definiciones que no logran reflejar la dinámica del sistema, de aquí que, aunque las descripciones proporcionen amplias referencias para la realización de este trabajo, resulta de mayor trascendencia retomar las conceptualizaciones que involucren directamente las particularidades del corporativismo mexicano y presentar un concepto que trate de resumirlas. Por ello, el presente apartado enfatiza las caracterizaciones que sobre esta forma de organización han sido planteadas por autores como Alberto Aziz, Juan F. Leal, Ilán Bizberg, Ma. Amparo Casar y otros, que han estudiado al corporativismo en México y sus manifestaciones sociales, políticas y culturales, mostrando la importancia y la función que esta estructura ha tenido en las relaciones Estado-sociedad.

De acuerdo a los planteamientos de los autores antes mencionados, el concepto que se desprende es el siguiente:

El corporativismo representa al conjunto de prácticas y relaciones que se han dado en México entre Estado y

los grupos de poder para adecuar la política del Estado a las exigencias del "subsistema económico". Según el autor, los mecanismos corporativos se basan en negociaciones en las que solo participan las élites y se utiliza la "represión y vigilancia política...más que una discusión y control público autónomo." Klaus Offe, Contradicciones en el Estado del Bienestar, México, Ed. Alianza-CONACULTA, 1990, pág. 35. Existen otras visiones sobre el corporativismo, por ejemplo, la corriente neoliberal en la que Milton Friedman es el máximo representante y quien considera que el corporativismo al igual que el Estado, significan una interferencia al libre funcionamiento del mercado y de los agentes económicos. Por otra parte, están los autores europeos que han tratado el tema en las sociedades socialdemócratas y quienes son partidarios de las políticas corporativistas pues consideran que éstas son indispensables para compensar la anarquía del mercado y para procurar el bienestar de la sociedad y la impartición de justicia, por lo que el corporativismo resulta un complemento de la democracia. Estas últimas interpretaciones son comentadas por Víctor M. Durand Ponte, "Corporativismo obrero y democracia", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/Núm. 3, julio-septiembre de 1990, pág. 98.

sociedad desde la década de los cuarenta. Es una forma de organización social, participación política y expresión cultural que se caracteriza por la preeminencia y el control del Estado sobre los distintos grupos sociales,² los cuales se encuentran supeditados al primero fundamentalmente a través de cuatro aspectos: legalmente, ya que sus reclamos son reconocidos, legitimados y arbitrados por vía institucional, políticamente los diferentes grupos sociales se encuentran organizados en sectores que pertenecen al partido oficial el cual funciona como centro de reclutamiento y vía de transmisión de las demandas sociales,³ ideológicamente están controlados por el discurso que emana del propio Estado y que legitima las decisiones estatales proponiendo el modelo de desarrollo al

² Según Manuel Camacho Solís, el término corporativismo se utiliza para denominar "Ciertos tipos de orientación política y de representación gremial inducida o controlada por el Estado. El corporativismo como política gubernamental, proviene de (y corresponde) a una orientación ideológica estatista (organicista) y se ejecuta en la forma de decisiones que buscan la fragmentación de las clases sociales con el propósito de facilitar el predominio estatal y disminuir la fuerza y los proyectos de la sociedad civil. Como representación social el corporativismo es el medio para mantener dividida a las fuerzas sociales al mismo tiempo que se les supedita ideológica y organizativamente al Estado." Manuel Camacho Solís, El futuro inmediato, México, Ed. Siglo XXI-Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, (Serie La Clase Obrera en la Historia de México, Núm. 15), 1980, pág. 25.

³ Para Leal, la estructura corporativa es uno de los elementos fundamentales del ámbito político. Considera que el Estado Mexicano como Estado capitalista tiene por objeto promover el desarrollo del país dentro de un sistema productivo, en el que utiliza al corporativismo como medio de control reconociendo la existencia de clases sociales pero incorporándolas en organizaciones separadas con el propósito de facilitar la mediación de los conflictos, hecho que hace aparecer al Estado como un elemento independiente cuya única función es la mediación. En el caso de la clase trabajadora, Leal plantea que es a través del aparato corporativo que en México ha existido una doble dominación sobre las luchas de los obreros: por la vía legal a través de la reglamentación de sus demandas, ya que cualquier reclamo debe ser reconocido y arbitrado por el propio Estado y por la vía política, en la medida en que los sindicatos se encuentran reunidos en grandes centrales integradas al partido oficial y por lo tanto son elementos de la cadena de dominación Estado-partido-sindicatos. Según el autor, es por este medio como el Estado ha organizado directamente a las clases indicando cuáles son los marcos institucionales en los que es permitido el conflicto. Juan Felipe Leal, La burguesía y el Estado Mexicano, México, Ed. El Caballito, 1982, págs. 176-179.

que aspira la sociedad, así como los medios convenientes para alcanzarlo;⁴ y culturalmente el Estado y la base social se encuentran ligados por los tradicionales "líderes charros", quienes se comprometen con las políticas estatales, con las cuales colaboran incondicionalmente. El corporativismo como forma de organización, ha originado que el poder de las corporaciones provenga de su relación con el Estado, más que de su propia capacidad de convocatoria, de manera que el liderazgo ejercido por los dirigentes sociales, al estar legitimado por el mismo Gobierno crea dos situaciones: una relación estrecha entre líderes y Estado y principalmente un vínculo directo con el Presidente y la separación entre líder y base.⁵ El sistema

⁴ Para Alberto Aziz, el sistema corporativo ha permitido al Estado Mexicano utilizar la dominación ideológica para mantener su hegemonía sobre los grupos sociales organizados. El corporativismo ha hecho posible, crear y legitimar un proyecto nacional a través de un conjunto de alianzas y pactos entre el Estado y las distintas clases sociales, estableciendo las relaciones en tres aspectos esenciales: a través de un proyecto de desarrollo que resulta el vínculo entre los diferentes grupos de interés, aseguradas por un aparato de control social en el que el partido oficial funciona como centro de reclutamiento y moduladas por una ideología que emana del Estado y que legitima el modelo de desarrollo al que aspira la sociedad, así como los medios adecuados que aquélla debe seguir para alcanzar su objetivo. Alberto Aziz Nassif, El Estado Mexicano y la CTM, México, Ed. La Casa Chata, 1969, págs. 27-38.

⁵ Para Víctor M. Durand Ponte, el corporativismo mexicano es un "corporativismo autoritario", en la medida en que no es una forma de organización que nazca de la necesidad de establecer nuevas formas de participación social, de definición de políticas y toma de decisiones, sino que desde sus inicios, el corporativismo mexicano quedó supeditado a la relación con el Presidente de la República, estableciéndose dos tipos de dependencia. Un tipo creado a partir de la figura paternalista del Presidente en el terreno laboral, donde existe un acuerdo tácito de que el jefe del Ejecutivo brinde protección y justicia social para la clase trabajadora, mientras que los obreros colaboran incondicionalmente con el Presidente. El otro tipo de dependencia se da a través del partido oficial, ya que la subordinación al partido resulta la subordinación al Presidente quien es el jefe del partido y según el autor, el jefe del sector obrero. Durand Ponte comenta que esta relación de dependencia no solo afirma el monopolio de representación de las organizaciones oficiales, sino que también niega la ciudadanía de los trabajadores y en cambio las burocracias sindicales obtienen un papel preponderante dentro de la estructura corporativa que es una pieza fundamental en el sistema de dominación política y en la reproducción del presidencialismo mexicano. Víctor M. Durand Ponte, op cit, y pág. 99.

corporativo funciona de manera vertical, estableciéndose una jerarquía de poder que empieza en el Estado, continúa en el partido oficial, sectores y centrales y se diluye en la sociedad civil, en la cual el resultado es la formación de actores sociales con poca capacidad de acción dentro de las estructuras corporativizadas en donde además se les niega el ejercicio de la ciudadanía.⁶ En este marco, el corporativismo se funda en prácticas políticas y culturales en las que existe una preeminencia de las corporaciones y se aprecia una falta participación de la base, conformándose un tejido de relaciones de poder entre cúpulas (gobierno y líderes), cuya característica general es la existencia de un "sistema de intercambios mutuamente beneficioso" en el que el primero otorga bienes económicos a través de la política de gasto social, bienes legislativos a través del reconocimiento a las organizaciones y bienes políticos constituidos por las cuotas de poder. Mientras que las organizaciones, otorgan la articulación de las demandas, el control político y el

⁶ De acuerdo con Ilán Bizberg, el Estado Mexicano en tanto se ha consolidado como agente del desarrollo ha marcado el rumbo que debe seguir la sociedad, y es a través de una "institucionalización desde arriba" que limita la libertad de organización de los grupos sociales pero legitima sus demandas. Por medio de esta estructura, el Estado ha impulsado la creación de agrupaciones incorporándolas a un sistema político que, lejos de servir como medio de expresión de sus reclamos, ha servido como medio de control de los grupos, lo que ha permitido decidir y poner en práctica las políticas estatales sin riesgo de ser cuestionadas. Según Bizberg, esta forma de organización ha redundado en la creación de débiles actores sociales, que no gozan de la fortaleza que los grupos oficiales han adquirido a través de su estrecha relación con el Estado, más que de su propia capacidad de convocatoria. Ilán Bizberg, "La crisis del corporativismo mexicano", en Foro Internacional, México, Núm. 4, Vol. XXX, abril-junio de 1990.

apoyo electoral.⁷

Esta definición sintetiza las características esenciales del corporativismo mexicano y a partir de ella se desarrollará el presente trabajo. A continuación se planteará un breve apartado sobre el surgimiento y las bases del sistema corporativo, con el propósito de enfatizar tres elementos esenciales que permiten su funcionamiento.

1.2 Las Bases del Corporativismo Mexicano

La institucionalización de las relaciones Estado-sociedad se produce en México durante el gobierno de Lázaro Cárdenas.⁸ En marzo de 1938 con la transformación del Partido Nacional Revolucionario (PNR) en Partido de la Revolución Mexicana (PRM), los diferentes grupos sociales son llamados a formar parte de un frente común, en el que quedarían manifiestos los intereses de la sociedad a través de la conformación de sectores que postularían

⁷ Ma. Amparo Casar ha caracterizado al corporativismo mexicano como un "sistema de intercambio mutuamente beneficioso" que se establece entre el Estado y los grupos subalternos, en donde el primero otorga tres tipos de bienes: bienes económicos a través de la política de gasto social en vivienda, salud, educación, etc. Bienes legislativos como es la protección de las organizaciones y la posibilidad de ser reconocidas con personalidad jurídica; y los bienes políticos constituidos por las cuotas de poder. Por su parte, los llamados "grupos subalternos", otorgan al Estado la articulación de las demandas, el control político y apoyo electoral. Según la autora, este sistema de intercambios contribuyó a la estabilidad del sistema político en México, por lo menos hasta la década de los setenta, momento a partir del cual se manifiesta la ruptura en la relación colaboracionista entre Estado y sociedad. Ma. Amparo Casar, "¿Qué será del corporativismo?", en Nexos, México, Núm. 169, diciembre de 1991.

⁸ Véase Arnaldo Córdova, La política de masas del cardenismo, México, 9a ed., Ed. Era, 1989; y La Revolución y el Estado en México, México, Ed. Era, 1989, págs. 193-206.

los reclamos de los distintos grupos. A partir de este período se vuelve esencial el papel de las corporaciones de donde habría de surgir el beneficio general como resultado de la participación de la sociedad organizada en torno a la política de desarrollo del país.

Este proceso de reorganización del partido oficial y de la sociedad mexicana, es consecuencia de las acciones que emprende Cárdenas desde el inicio de su gobierno, de tal manera que con el apoyo que había dado a la creación de la Confederación de Trabajadores de México -el 24 de febrero de 1936- y con la posterior creación de la Confederación Nacional Campesina -el 26 de agosto de 1938-, se sientan las bases de una nueva época en la vida política del país, al incorporarse al partido oficial los cuatro sectores hegemónicos de la sociedad: obrero, campesino, popular y militar, el cual desaparece de esta estructura en 1946.

El corporativismo ha permitido al Estado Mexicano llevar a cabo el desarrollo económico del país sobre la base de un pacto social fundado en el control estatal y mediado por una relación vertical compuesta de los siguientes elementos: Estado-partido-sectores-centrales-sociedad civil. Dentro de esta forma de organización es importante resaltar las bases del corporativismo: la base política representada por el partido oficial, su base social compuesta por los sectores y organizaciones en los que se aglutinan a los distintos grupos sociales (sector campesino, obrero y popular) y la base cultural caracterizada por la práctica del "charrismo".

El partido oficial ha servido como medio de control, aglutinador y movilizador de grandes recursos sociales; es a través de éste como se ha creado un tipo de organización de la sociedad mexicana que ha permitido legitimar las demandas de los distintos grupos en un contexto de unificación política. Evidentemente el corporativismo ejercido a través del partido oficial ha inhibido la posibilidad de que los grandes sectores se organicen independientemente de éste y propongan un programa alternativo de relaciones sociales, por lo que sus reclamos han sido canalizados oficialmente siendo manipulados y cooptados por una institución que tiene por tarea lograr el aislamiento y la subordinación de los grupos. Esta práctica hizo posible la instrumentación de las decisiones estatales en un clima de estabilidad de las relaciones Estado-masas, donde el discurso de la Revolución Mexicana y su compromiso con los sectores populares ha sido de gran utilidad.

De acuerdo con Córdova, la corporativización de las organizaciones sociales desde la existencia del PRM y hasta nuestros días con el PRI (creado en 1946, durante el gobierno de Manuel Avila Camacho), ha permitido que la lucha de los distintos grupos esté ligada estrechamente al Estado y por lo tanto impregnada de lo que el autor llama "la ideología oficial".

Dentro de las caracterizaciones sobre el partido oficial, Garrido apunta que el PRI ha logrado únicamente fortalecerse como partido de las burocracias políticas, pues en la medida en que la afiliación colectiva sigue prevaleciendo sobre la afiliación

voluntaria o individual, el partido tiende a carecer de miembros reales, ya que si la participación no se da por decisión personal existe poco interés por la vida partidista. Aunque también comenta que en ocasiones la intervención de sus simpatizantes es limitada por la propia institución, de donde predominan más que las razones, los intereses por ser miembro del PRI.⁹

Por otra parte, el papel de las organizaciones representantes de los diferentes grupos sociales ha sido también de gran importancia en el funcionamiento del sistema corporativo. En general se ha establecido una relación de subordinación de aquéllos hacia el Estado, en la medida en que han formado parte de la cadena de dominación estatal. El sector obrero, el campesino y el popular han permanecido mediados por sus respectivas organizaciones CNC, CTM y la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP) creada en 1943, y fundamentalmente por la existencia de líderes sindicales que han establecido relaciones de amplia colaboración respecto a las políticas del gobierno, lo que ha significado un distanciamiento entre el líder y la base y la formación de grupos de poder que ejercen un fuerte control social. Según Manuel Camacho Solís

"En México las organizaciones obreras no son el movimiento obrero, sino que más bien ejercen control sobre el movimiento obrero. Estas organizaciones...a pesar de sus

⁹ Véase Luis Javier Garrido, "Un partido sin militantes", en Soledad Loera y Rafael Segovia (comps.), La vida política mexicana en la crisis, México, Ed. El Colegio de México, 1987, págs. 61-76.

diferencias particulares son generalmente intermediarios entre una masa obrera organizada y controlada desde arriba y un Estado con el cual negocian y al que respaldan...se trata de intermediarios políticos que actúan como grupos de presión y sobre todo como feudos."¹⁰

El corporativismo mexicano además se ha caracterizado por la existencia de los tradicionales "líderes charros",¹¹ los cuales -como se comentó- tienen por objeto mantener la negociación entre la cúpula sindical y Estado oponiéndose en todo momento a la pérdida de control político. No obstante, existen cada vez más presiones para estos grupos, tanto por la política de reestructuración de las relaciones Estado-organizaciones, como por los mismos reclamos de las bases que presionan para obtener los beneficios que en la cultura política mexicana, les ha representado la pertenencia al partido oficial. La práctica del "charrismo" ha mantenido la preeminencia de las cúpulas sindicales por encima de la participación de los integrantes de las organizaciones, lo que ha profundizado la creación de débiles actores sociales dentro de las estructuras corporativizadas y en cambio ha consolidado a las organizaciones oficiales, cuya fortaleza proviene de la relación que guardan sus dirigentes con

¹⁰ Manuel Casacho Solís, "Control sobre el movimiento obrero en México", en Lecturas de Política Mexicana, México, Ed. El Colegio de México, (Lecturas Básicas), 1961, pág. 230.

¹¹ El uso del término "charrismo" proviene de la figura de Jesús Díaz de León (alias el charro), líder del sindicato ferrocarrilero quien en 1949 es impuesto por el gobierno alemánista como dirigente de esta organización. Alberto Aziz Nassif, El Estado Mexicano y la CTM, op cit, pág. 132.

el gobierno más que emanar -como lo señala Bizberg- de su propia capacidad de convocatoria.¹⁶

De esta manera, es posible identificar los dos niveles en los que funciona la estructura corporativa: el nivel gobierno-líderes; y el nivel líderes-base, por lo que es necesario observar qué pasa al interior de ambos y dejar de lado la idea del corporativismo mexicano como una relación únicamente entre gobierno y líderes.

1.3 La CTM en el Pacto Corporativo

Uno de los elementos esenciales para entender el funcionamiento de la estructura corporativa es el estudio de la central hegemónica dentro del sector obrero y pilar del pacto corporativo: la Confederación de Trabajadores de México (CTM). Sus antecedentes más inmediatos son la restructuración de la Confederación Revolucionaria de Obreros de México (CROM, en 1933) y la posterior creación de la Confederación General de Obreros y Campesinos de México (CGOCM) que tuvo una existencia de dos años hasta su transformación en CTM en el año de 1936. En general, el papel de esta central dentro del movimiento obrero organizado ha sido -con algunos matices- de estrecha colaboración con las decisiones y políticas del Estado Mexicano, por este motivo, estudiar el papel que la central ha tenido a nivel nacional,

¹⁶ Véase Ilán Bizberg, "La crisis del corporativismo mexicano", en Foro Internacional, México, Núm. 4, Vol. XXX, abril-junio de 1990.

permitirá identificar las características generales de esta organización, como marco de referencia de su participación a nivel local, es decir, para el caso de Baja California y esencialmente de Tijuana, sobre el que se desarrollará este trabajo.

El objetivo del presente apartado, no es discutir el papel que otorgan a la CTM los diferentes autores, tampoco se pretende hacer una historia de esta central,¹⁷ por tal motivo la sección presenta las características principales de dos tendencias que han caracterizado a la CTM dentro del pacto corporativo mexicano. Para ello, se seguirán las líneas generales planteadas por Alberto Aziz, pues se considera que este autor presenta un análisis claro de la relación entre la central y el Estado Mexicano. El apartado se ha dividido en dos secciones: la primera de ellas está referida a la función de la CTM como pilar del pacto social en el periodo 1936-1976 y la segunda, mostrará el la crisis del pacto social en el periodo 1976-1991.

¹⁷ Varios autores han desarrollado amplios trabajos sobre la historia de la CTM y su papel dentro del pacto corporativo. Virginia López Villegas-Manjarrez, La CTM y otras organizaciones obreras, México, Ed. El Caballito, 1983; Alberto Aziz Nassif, El Estado Mexicano estructura corporativa y crisis económica, México, Ed. La Casa Chata, (Cuadernos de la Casa Chata, Núm. 32), 1982 y El Estado Mexicano y la CTM, México, Ed. La Casa Chata, 1989. Sobre el papel de la CTM y el Congreso del Trabajo, Manuel Camacho Solís, El futuro inmediato, México, Ed. Siglo XXI-Instituto de Investigaciones Sociales UNAM, (Serie La Clase Obrera en la Historia de México), 1980, págs. 101-118; y otros autores que han desarrollado trabajos sobre el movimiento obrero y el sindicalismo en general, en los que se hace referencia a la CTM: Raúl Trejo Delarbre, Crónica del sindicalismo en México (1976-1988), México, Ed. Siglo XXI/UNAM, 1990; Max Ortega, y Ana A. Solís, "Sindicalismo independiente", en Jesús Lechuga y Fernando Chávez (coords.), Estandamiento económico y crisis social en México (1980-1988), México, Ed. UAM-Azacapotzalco, (Serie Sociedad y Política, Tomo II), 1989, págs. 81-140; Manuel de la Noval, "Movimiento Obrero y cardenismo", en Alonso, Jorge (coord.), El Estado Mexicano, México, Ed. Nueva Imagen-CIESAS, 1982, págs. 109-150; Manuel Camacho Solís, "Control sobre el movimiento obrero en México", en Lecturas de Política Mexicana, México, Ed. El Colegio de México, (Lecturas Básicas), 1981; Carlos Pereyra, "Estado y Movimiento Obrero", en Alonso, Jorge (coord.), El Estado Mexicano, México, Ed. Nueva Imagen-CIESAS, 1982, págs. 151-166.

1.3.1 La CTM como Pilar del Pacto Social (1936-1976)

Desde su nacimiento, la CTM quedó constituida por representantes de distintas líneas de pensamiento que fueron definiendo la heterogeneidad de la central obrera. La participación de los socialistas encabezados por Vicente Lombardo Toledano, la presencia de un grupo fuerte de sindicalistas representados por Fidel Velázquez y la confluencia de Sindicatos Nacionales de Industria como el de los mineros, metalúrgicos, ferrocarrileros, electricistas y petroleros, dieron forma a la primera etapa de la CTM.

En los inicios de esta organización y con la secretaría general al mando de Lombardo Toledano (1936-1938), se conforma una alianza "real" con el Estado Mexicano, ya que efectivamente había una coincidencia de las demandas obreras y las políticas reformistas del período de Lázaro Cárdenas, al mismo tiempo que la relación entre Estado y CTM se desarrollaba en un clima de igualdad de condiciones, es decir, tanto el Estado como la central encontraban el interlocutor apropiado para fortalecerse. Esta relación logra institucionalizarse en 1938, cuando la CTM acepta incorporarse al partido oficial -el entonces PRM-, sentando las bases de lo que ha sido el pacto corporativo mexicano, en este momento la organización se convirtió en un fuerte apoyo para la instrumentación de un proyecto de desarrollo de carácter nacionalista que pretendía sentar las bases del crecimiento económico y en el aspecto político, la figura de un Estado fuerte y de una sociedad organizada.

Con el posterior triunfo del ala sindicalista del movimiento obrero y con la primera secretaría general de Fidel Velázquez (1938-1948), inicia una nueva forma de colaboración de la CTM con el Estado Mexicano, pasando en la práctica, del discurso combativo a un discurso más conciliador en el que la propia central como cabeza del movimiento se debilitaba en su independencia frente a un Estado cada vez más fortalecido. Como lo mencionan López Villegas-Manjarrés y Alberto Aziz, en este período existieron tanto aspectos internos como externos a la central que contribuyeron a su debilitamiento. Internamente, los problemas económicos y las profundas diferencias de opinión en torno a la autonomía sindical que se debía guardar respecto a los partidos políticos, cosa que quedó fuera de discusión una vez que la CTM acepta incorporarse al partido oficial. Y externamente, las discusiones sobre la autonomía respecto al Estado, aspecto que también quedó definido con la llegada de Fidel Velázquez a la secretaría general, quien estableció fuertes lazos colaboracionistas con el gobierno de Manuel Avila Camacho y apoyó la puesta en práctica del modelo industrializador para el desarrollo del país.

Con la presidencia de Avila Camacho se inicia una etapa caracterizada por un modelo de desarrollo industrializador, en el que se acentúa un tipo de relaciones entre movimiento obrero-Estado basadas en la negociación y concertación entre cúpulas sindicales y gobierno. En general, uno de los aspectos más

importantes de la primera parte del período industrializador¹⁸ - de inicios de los cuarenta hasta mediados de los años cincuenta-, es la capacidad de adaptación y cambio de la CTM a las nuevas circunstancias y a las nuevas demandas del Estado Mexicano.

Con la firma del Pacto obrero-patronal en 1942, el gobierno pedía tanto a obreros como a empresarios, aliarse en un frente común constituido por una comisión tripartida cuya liga fundamental era el apoyo al nuevo modelo de desarrollo. La CTM como representante obrera accede a las peticiones del gobierno de Avila Camacho y pospone los reclamos más elementales de la clase obrera como son el derecho a huelga y el mejoramiento en los niveles salariales que se suponía, habrían de ser compensados posteriormente, una vez que el país hubiera consolidado su crecimiento industrial. Con la firma de este Pacto se profundiza la relación de dependencia entre el movimiento obrero y el Estado Mexicano y en este marco, se fomenta la sujeción política de los dirigentes sindicales hacia el gobierno, al tiempo que se reafirma el apoyo incondicional a la figura presidencial.¹⁹ Es a partir de este momento en que se empieza a gestar la separación

¹⁸ Sobre el papel del Estado Mexicano y su vinculación con el modelo de industrialización en su primera fase, ver entre otros autores: José Ayala Espino, Fidel Aroche Reyes et al, Estado y Desarrollo: la formación de la economía mixta, 1920-1982, México, Ed. SEMIP/Fondo de Cultura Económica, 1988.

¹⁹ Una de las declaraciones de la CTM en este período, enfatizaba: "...el movimiento obrero tiene fé en el señor Presidente de la República y le ofrece su más amplia cooperación para realizar sus programas de recuperación económica y para lograr en un futuro próximo el desenvolvimiento progresista de los trabajadores y el bienestar del país. Ante estas perspectivas la clase trabajadora debe responder con entusiasmo y adoptar un nuevo programa de acción sindical, ésto es, nuevas tácticas y nuevas normas de conducta sindical, que se ajusten a las realidades del presente y con miras hacia el porvenir, ya que el actual régimen es producto genuino de la Revolución Mexicana.", citado por Virginia López Villages-Manjarres, La CTM vs. otras organizaciones obreras, México, Ed. El Caballito, 1983, pág. 98.

líder-base, conformándose dos de las características del sistema corporativo que funciona hasta nuestros días: la negociación clientelar cúpula sindical-gobierno y la relación paternalista líder-representados.

En 1946, con el nacimiento del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y la consolidación de las relaciones corporativas bajo el nuevo modelo de desarrollo apoyado por Miguel Alemán, se sientan las bases de lo que se ha considerado la segunda etapa de la CTM. Con el cambio de lema del partido oficial de: "Por una democracia de los trabajadores" al lema "Democracia y justicia social", el perfil y la naturaleza de los diferentes sectores son reformados, dejando al margen los principios originales que les dieron vida.

Para fines de los años cuarenta, el grupo más combativo de la CTM es desplazado totalmente. El triunfo de los sindicalistas con Fidel Velázquez a la cabeza, quién a excepción del período 1948-1950 -en el que la secretaría general estuvo presidida por Fernando Amilpa- se había mantenido al frente de esta central, logra consolidar al grupo más conservador en la dirigencia de la CTM. En este período, para el movimiento sindical cobró mayor importancia el logro del mejor entendimiento con el gobierno sobre la base de una política de coaliciones, de firme cooperación y subordinación del movimiento obrero, de donde es posible explicarse que la central decida modificar la esencia de su declaración de principios, cambiando el lema: "Por una sociedad sin clases" al de "Por la emancipación de México", en el

que la intención y los reclamos de los obreros se adecuaban junto con el partido y junto con el proyecto de nación.

Es en esta etapa cuando se refuerza el monopolio de representación de la central negándose los espacios a la participación sindical independiente. Estos hechos van generando una dinámica en la relación Estado-CTM que se distingue -como se comentó- por el surgimiento del "charrismo" como una manifestación de la imposición del sindicalismo oficial sobre los reclamos de participación autónoma de otras agrupaciones.

Otro elemento que evidencia el ejercicio extremo del control social por parte del gobierno, es que a pesar de la relación de subordinación de la CTM respecto al Estado y la tarea de cooptación que aquella había venido desempeñando, en 1952 el propio gobierno crea una nueva agrupación la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC) -desde luego afiliada al PRI- la cual tenía el propósito de mantener a toda costa el control de la organización sindical, reuniendo a todos aquellos grupos que no estaban afiliados a otras confederaciones o que habían sido desplazados en las luchas intergremiales. Cabe destacar que con el tiempo la CROC llegó a ser la segunda en importancia después de la CTM.²⁰

Durante el segundo período del proceso de

²⁰ En palabras de Aziz: "la consolidación del corporativismo, la hegemonía pasiva lograda por la burocracia sindical con fuertes dosis de represión, el desplazamiento de los movimientos independientes y la reducción del espacio de negociación Estado-sindicatos nos indican cómo se componía la relación del Estado con la CTM al final del alemanismo. Las reglas del juego quedaron establecidas con la subordinación y disciplina catemista..."; Alberto Aziz Nassif, op cit. pág. 104.

industrialización,²¹ -de mediados de los cincuenta hasta principios de los setenta-, las relaciones entre el movimiento obrero encabezado por la CTM y el Estado, mantuvieron cierta estabilidad. La central seguía conservando su lugar preponderante como medio de control social, lo que había sido posible por la estabilidad económica que se había logrado en los primeros años del período de gobierno de Adolfo Ruiz Cortines y que había permitido sostener las relaciones dentro del aparato corporativo, de tal manera que a excepción de algunas pugnas intergremiales, como las de los sindicatos de maestros, de petroleros y de ferrocarrileros,²² la relación entre Estado y movimiento obrero se mantuvo sin cambios significativos. De esta forma, el desarrollo del movimiento obrero organizado, durante esta etapa se caracteriza por el control de las grandes centrales como la CTM y la CRDC que a través de su vínculo con el Estado llevaron a cabo la fortificación de burocracias sindicales que siguieron colaborando para reprimir cualquier movimiento independiente del control corporativo, que pusiera en peligro las políticas estatales.

Estas características de la relación CTM-Estado Mexicano, habrían de permanecer sin cambio durante el gobierno de Adolfo López Mateos, aunque con la inminente amenaza de fuerte brotes

²¹ Respecto a la segunda etapa del modelo industrializador, ver entre otros autores: José Ayala Espino, *op cit*; Miguel A. Rivera Ríos, Crisis y reorganización del capitalismo mexicano, 1960-1995, México, Ed. Era, 1986.

²² Estos movimientos sindicales se realizaron entre 1958 y 1959, dentro de éstos, el movimiento ferrocarrilero según Alberto Aziz Nassif y Virginia López Villegas-Manjarrez, fue el más importante.

independientes dentro del movimiento obrero.

En 1966, durante el gobierno de Díaz Ordaz se crea el Congreso del Trabajo (CT) por iniciativa del partido oficial, este órgano debería unificar al movimiento obrero en una entidad que reuniera a las principales organizaciones sindicales.²³ De aquí que en el CT se encuentren las principales centrales obreras como son la CTM, la CROC, la CROM, los Sindicatos Nacionales de Industria y la Federación de Sindicatos de Trabajadores al servicio del Estado (FSTSE) que es parte del sector popular. El papel que ha tenido desde sus inicios el CT, también ha sido de medio de apoyo a las decisiones estatales, además de que la CTM, como central hegemónica, ha influido notablemente en su estructura e incluso en las decisiones que se toman dentro del organismo.

En general la función de la CTM durante la década de los sesenta, fue de amplia cooperación con el proyecto estatal y de franca lucha contra cualquier movimiento sindical independiente; según Aziz, al final de esta década "La CTM no se podía oponer al Estado ya porque formaba parte orgánica de él, por lo tanto la alianza pasó a ser subordinación y complicidad estructural del

²³ Según Juan Reyes del Campillo, "El Congreso del Trabajo...es un organismo cúpula del movimiento obrero organizado donde coinciden las diferentes burocracias sindicales para concertar y unificar sus demandas de carácter político. El Congreso del Trabajo es una agrupación heterogénea, ya que en él se vinculan fuerzas de distintos tamaños y capacidades disímiles; un criterio de aglutinación es el de pertenecer al conjunto de los líderes que colaboran con el capital y mantienen su poder de negociación al controlar las estructuras sindicales mediante una política de subordinación y corrupción.", Juan Reyes del Campillo, "El Movimiento obrero en la Cámara de Diputados (1979-1988)", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/ Núm. 2, julio-septiembre de 1990, págs. 143-145.

movimiento obrero oficial..."²⁴

El período de gobierno de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), marca el inicio del deterioro de la imagen estatal y del control corporativo que inhibía la fortaleza del movimiento obrero. Los golpes al movimiento sindical independiente (como el grupo democrático del Sindicato Único de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (SUTERM) conocido como Tendencia Democrática- y el desgaste del modelo industrializador, ponían en evidencia el detrimento de las condiciones de vida de amplios sectores de la sociedad, frente a la bonanza de un grupo reducido de empresarios que se habían fortalecido con el auge del modelo de industrialización del país.

En cuanto a la política económica, este gobierno propuso reforzar las relaciones entre obreros y empresarios a través de la creación de organismos tripartitas donde se buscarían soluciones a los problemas entre ambos sectores con el objetivo de llevar adelante un proyecto basado en el "Desarrollo Compartido". En este marco, es posible ubicar una relación más cautelosa que de subordinación entre sindicalismo oficial y Estado, en la que si bien se reconoce la necesidad de apoyo o conveniencia mutua, también se percibe un ambiente de deterioro de la relación y de la propia imagen que la sociedad civil tenía de las dos partes.

En realidad la capacidad que tuvo el sindicalismo oficial y dentro de éste el movimiento obrero organizado encabezado por la

²⁴ Alberto Aziz Nassif, op cit, pág. 139.

CTM, para mantener la centralización de la representación obrera, fue gracias a los logros que obtuvo para la clase trabajadora en el contexto de una política de corte populista y en la última etapa de un Estado Paternalista que representaba un modelo de relaciones Estado-sociedad basado en el "nacionalismo". De aquí que la creación de organismos como el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), fueron algunas de las instituciones que contribuyeron ampliamente a la reivindicación del movimiento obrero oficial y de centrales como la CTM, además de que permitieron al Estado fortalecer su relación con el sindicalismo oficial; por lo que a pesar de los intentos del movimiento independiente por abrirse paso frente a los grupos oficiales, la estructura corporativa demostró tener el control de la situación imponiéndose por encima de otras corrientes.

El papel que jugó la CTM en este período fue de un intenso reacomodo basado en un doble juego de apoyo y presión que llevó a una situación cada vez más problemática entre Estado y central.

1.3.2 La CTM y la Crisis del Pacto Social (1976-1991)

El período de gobierno de José López Portillo (1976-1982) se inscribe en una relación cada vez más difícil con el sector empresarial -situación heredada del gobierno de Luis Echeverría-, enfrenta además un contexto de graves problemas macroeconómicos - crisis financiera, devaluación y caída de los precios

internacionales del petróleo, hacia el final del sexenio- y un amplio descrédito del sistema político. Es durante este período que la relación Estado-CTM empieza a ser presionada por la inestabilidad interna.

Un hecho sintomático del inicio de la crisis, es que la CTM realiza un replanteamiento de su postura respecto a su relación con el Estado, haciendo énfasis en la necesidad de entablar nuevamente una alianza en la que reconoce a aquél, como el agente capaz de garantizar los intereses de la clase obrera. Es a través de esta estrategia, que la CTM trata de volverse a situar en el centro del movimiento obrero organizado y mantener su hegemonía de representación a través de la colaboración con el proyecto estatal que el gobierno de López Portillo llamó "Alianza para la Producción", sobre la base del apoyo mutuo y no del colaboracionismo incondicional, en el que se había basado buena parte de su relación.

Respecto a sus vínculos con el partido oficial, la CTM convoca a la unidad política como punto de partida de la unidad sindical, proclamando la necesidad de replantear el vínculo entre Estado y clase trabajadora. En este marco trata de fortalecer su intervención activa dentro del partido oficial, y de desempeñar un papel más propositivo en la vida partidista.

Sin embargo, a pesar de estos intentos de readecuación de las relaciones, para fines de este sexenio el vínculo entre el Estado y la central, empieza a verse más presionado, sobre todo por el deterioro en el nivel de vida de los trabajadores que se

convierta en un detonador importante de la crisis en que vivían amplios sectores de la sociedad, los cuales empiezan a exigir a la dirigencia sindical el logro de mejores condiciones de vida. No obstante que la relación que se establece entre sindicatos y Estado imponía serias limitaciones al rompimiento del vínculo corporativo, la medida inmediata de la CTM fue plantear un proyecto de Reforma Económica alternativo, en el que si bien reafirmaba al Estado como rector de la economía, proponía ampliar el área social de ésta y reducir el ámbito privado, así como la necesidad de introducir la participación de los trabajadores en relación al sistema productivo. Este programa fue adoptado por el CT donde se propone que dicho proyecto sea incluido en la declaración de principios del Partido Revolucionario Institucional, en el que finalmente algunos de los planteamientos son incorporados, pero con un lenguaje mesurado que ponía fin a lo avanzado de la propuesta cetemista.

La formulación de un Programa Económico y las propuestas en el ámbito político, evidencian la necesidad de la central de plantear un proyecto ideológico del que había carecido desde la época de Alemán, sin embargo, según Aziz, en la medida en que la CTM considera que el Estado es el único capaz de dar respuesta a sus expectativas, se encuentra ya atrapado en el manejo del discurso estatal, en el que si bien no se le niega la capacidad de diseñar propuestas, realmente el Estado se mantiene lejos de retomar en su amplitud las sugerencias de la central.²⁵ Esta

²⁵ Véase Alberto Aziz Nassif, op cit, pág. 250.

situación ocasionó que al final del sexenio existiera una posición bastante debilitada de la CTM, la cual se encontraba a expensas de un nuevo proyecto estatal que empezaba a cobrar forma. De acuerdo con Ariz, ideológicamente la relación entre Estado y movimiento obrero al final del sexenio se vio modulada por la nacionalización de la Banca, que aunque no había sido una petición abierta de la CTM, ésta sí había pugnado por la reordenación financiera del país.

En un contexto mucho más desalentador para la relación Estado-central, Miguel De la Madrid toma posesión de la Presidencia de la República en 1982. En un ambiente de mayor deterioro de la credibilidad respecto a las acciones del gobierno y donde la figura presidencial era considerada por el criterio común, como la causante inmediata de la problemática del país, era necesario emprender urgentemente la reordenación económica, la recomposición del desgastado pacto social y en este sentido la recuperación de la confianza del empresariado y la reconstrucción del apoyo de la sociedad civil.²⁶

En este período se dan pasos firmes para la instrumentación de un nuevo proyecto de desarrollo basado en un conjunto de medidas de política económica de corte neoliberal y donde el Programa Económico propuesto anteriormente por la CTM es desconocido totalmente. Este nuevo gobierno se inició con la

²⁶ De acuerdo a Aguilar Camín: "...la propuesta del gobierno lamadradiano (1982-1988), del todo ajena a las tradiciones e intereses acumulados hasta entonces en la pirámide institucional del país, era la propuesta de un México no centralizador, sino descentralizado, no populista y corporativo, sino liberal y democrático, no patrimonial y corrupto, sino moralmente renovado.", Héctor Aguilar Camín, Después del Milagro, México, Ed. Cal y Arena, 1989, pág. 28.

firma de un Pacto Nacional de Solidaridad en el que se encontraban las representaciones de los obreros, los empresarios y el gobierno y en el que todos se comprometían a mantener la estabilidad económica con el objetivo de controlar la crisis a la que se enfrentaba el país.

A través de este Pacto, la posición de la CTM respecto al Estado se fue debilitando cada vez más, ya que el Presidente De la Madrid hizo un llamado a la disciplina de la central y de los sindicatos que la componen, argumentando la incapacidad de su gobierno para dar solución a las demandas que en términos de alza salarial y protección a los precios de los productos básicos, exigía la clase trabajadora a través de Fidel Velázquez.²⁷

El período de De la Madrid se caracterizó también por la instrumentación de las acciones iniciales del redimensionamiento estatal: despidos de empleados de las empresas paraestatales, saneamiento de las finanzas públicas, cierre de algunas empresas, etc.; hechos que empezaron a evidenciar la incompatibilidad entre política económica y estructura corporativa. En general con De la Madrid se inicia la reestructuración económica en la que la disminución de los salarios y el deterioro de los niveles de vida

²⁷ "El 9 de junio de 1985...estallaron cientos de huelgas de sindicatos ceteamistas. Por tal razón, el presidente de la República declaró ante una multitud reunida en la Plaza Juárez de Guadalajara: No he prometido lo que no puedo cumplir. Desde diciembre advertí que la crisis ameritaría un esfuerzo prolongado y riguroso del pueblo de México. No podemos abatir la inflación como por arte de magia. No podemos racionalmente, aspirar a congelar precios y salarios, sería engañarnos a nosotros mismos y la mentira ya no puede ser instrumento de lucha política; los revolucionarios tenemos que decir la verdad...No me dejaré presionar por viejos estilos de negociación o de pretensión del poder.", Max Ortega y Ana A. Solís, "Sindicalismo Independiente", en Jesús Lachuga y Fernando Chávez (coords.), Estancamiento económico y crisis social en México (1980-1988), México, Ed. UAM-Azcapotzalco, (Serie Sociedad y Política, Tomo 11), 1989, pág. 95.

de los sectores más necesitados de la sociedad -entre ellos los obreros- constituyeron una de las principales características. Por otra parte, estas acciones tuvieron impactos políticos inmediatos como lo fueron los enfrentamientos entre el Gobierno de la República y el sindicato petrolero -conflicto que inició en 1964 y que para 1988 ya se había debilitado- y la huelga de los trabajadores en la Siderúrgica Lázaro Cárdenas en 1985.²⁸

A pesar de que la aguda crisis del país no terminó con el vínculo corporativo, sí empezó a darse un proceso de reacomodo de las relaciones Estado-CTM, y aunque la readecuación del sistema corporativo no se definió totalmente, sí comenzaron a presentarse con mayor claridad las líneas de un proyecto de desarrollo emprendido nuevamente desde el Estado, el cual se oponía a la estructura de control tradicional y al que no se dio una respuesta estructurada por parte de la central.²⁹

Según Bizberg, la necesidad de transformación de la estructura corporativa se deriva de que ésta constituye un obstáculo a las exigencias de la apertura y modernización para competir con los países industrializados, en los siguientes aspectos: la reestructuración de las empresas estatales afecta a

²⁸ Ver Max Ortega y Ana A. Solís, *Ibidem*, págs. 95 y 96.

²⁹ Según Irma Campuzano Montoya, la CTM no reaccionó ante las líneas de política neoliberal aprendida por De la Madrid: "Es evidente que tanto en el aspecto laboral como en el político, la CTM no ha encontrado alternativas al sistema corporativo, y sus ambigüedades de apoyo al gobierno y rigidez frente a los cambios y expectativas de las bases la han colocado en una situación difícil. Respecto a sus programas, el liderazgo se encuentra incapacitado para esgrimir planteamientos ideológicos nuevos, y la falta de apoyo estatal ha ocasionado que los logros de la central fueran inferiores a los obtenidos en otros sexenios, sobre todo porque la mayoría se ha quedado en la formalidad." Irma Campuzano Montoya, "El impacto de la crisis en la CTM", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LIII/ Núm. 3, julio-septiembre de 1990, pág. 198.

intereses y poderes de las burocracias sindicales, las cuales se opondrían a los cambios; la modernización implica nuevas formas de organización del trabajo que se están poniendo en práctica en otros países y que se oponen al sindicalismo mexicano; la modernización exige diferenciación en las relaciones laborales y la vinculación entre productividad y salarios; además se requiere de la refuncionalización de la contratación colectiva y se necesita la descentralización del poder sindical para atender los conflictos en el mismo lugar de trabajo.³⁰

Con el gobierno de Carlos Salinas de Gortari la fractura en las relaciones corporativas es innegable. Víctor M. Durand Ponte, plantea cuatro aspectos que han contribuido al debilitamiento de la estructura corporativa.

"1) La complejidad creciente de la sociedad, determinada por el acelerado proceso de urbanización que ha contribuido a la aparición de nuevos movimientos sociales no corporativos como el de los médicos y de los estudiantes, que establecieron demandas de democracia y mayor participación, poniendo en aprietos los viejos estilos corporativos. Además el surgimiento de los nuevos movimientos populares y de las clases medias permitió una ampliación de las fuerzas políticas de izquierda que ganaron presencia frente al Estado y paralelamente la

³⁰ Ilán Bizberg, "La crisis del corporativismo mexicano", en Foro Internacional, México, Núm. 4, Vol. XXX, abril-junio de 1990, págs. 721-725.

derecha también amplió sus espacios políticos. 2) Los efectos de la reforma política sobre el corporativismo obrero, debilitaron sus relaciones frente al partido y frente al Presidente. Dentro del partido, el corporativismo deja de proporcionar el apoyo político incondicional, mientras que sigue presionando para obtener mayores cargos de representación. Y ante el Presidente, la corporación obrera pierde su utilidad política para la legitimación del sistema. 3) La crisis económica que ha incrementado la frustración de los trabajadores y su descontento frente a las organizaciones y frente al gobierno, aumentando la ilegitimidad de las agrupaciones frente a los agremiados. 4) La reestructuración institucional del estado y la redefinición de las políticas de gobierno en tres niveles: la reforma ministerial cuya tendencia es la separación de las áreas de racionalidad técnica de las áreas de racionalidad política; la reforma administrativa que enfatiza a descentralización de la administración pública; y la reforma en la política laboral."³¹

De acuerdo con este comentario, no es solamente el redimensionamiento estatal el hecho que evidencia la crisis entre Estado y central, sino el avance en un modelo de crecimiento basado en políticas abiertamente neoliberales enfrentan al Estado

³¹ Víctor M. Durand Ponte, "Corporativismo obrero y democracia", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/Núm. 3, julio-septiembre de 1990, págs. 132-138.

Mexicano en su relación con la sociedad tratando de acoplar la modernización del aparato productivo con las prácticas tradicionales de control sindical, alrededor de las cuales existen grandes intereses.³² Sin embargo, la decisión del gobierno parece ser la de llevar adelante la modernización productiva con o sin la aprobación de los sindicatos a los que afecta directamente en dos sentidos: en la reestructuración de las formas de contratación y en la fortaleza como movimiento sindical en sí. Este hecho como lo menciona Rizberg,³³ incide también en las relaciones corporativas tradicionales, ya que mientras el gobierno permita que se debiliten los grandes sindicatos de industria, el sindicalismo oficial que ha basado su poder en el control de las relaciones laborales, en la jerarquización de los puestos, en la relación paternalista y clientelar, etc., también se ve amenazado.

El papel que la CTM ha tenido en este período, ha sido de subordinación, en realidad no ha habido de su parte un planteamiento alternativo al proyecto estatal aunque no ha dejado de manifestarse -en el discurso- como defensora de la clase trabajadora. El movimiento obrero encabezado por la CTM ha permanecido inmóvil a los cambios que en su relación con el Estado se han llevado a cabo bajo el nuevo proyecto, de manera

³² En general la Reforma del Estado encabezada por Salinas de Gortari, plantea la necesidad de modernizar al Estado y a sus relaciones con la sociedad, de manera que se modifiquen las prácticas tradicionales y se adecúen las instituciones, con el propósito de establecer "una relación transparente y eficaz entre el Estado y los ciudadanos y sus agrupaciones". Carlos Salinas de Gortari, "Reformando al Estado", en *Nexos*, México, Núm. 148, abril de 1990, págs. 29 y 31.

³³ Véase Ilán Rizberg, 1990, op cit, pág. 720.

que la permanencia de negociaciones corporales, la carencia de interés de las burocracias sindicales respecto a las necesidades de renovación del movimiento, la reelección de Fidel Velázquez, el 25 de febrero de este año³⁴ y el control que se ha ejercido sobre una verdadera participación de la clase trabajadora, resultan grandes limitantes a la posibilidad de establecer un programa definido y claro por parte del movimiento obrero. Cabe comentar aquí, que para autores como Raúl Trejo, la sustitución de líderes "más antiguos" en las dirigencias sindicales, por otros "menos viejos", no es una medida que por sí sola implique transformaciones sustanciales en el sistema corporativo, sin embargo, considera que este hecho podría ser parte de un conjunto de cambios que de llevarse a cabo pudieran significar el inicio de la renovación del sindicalismo mexicano.³⁵

De acuerdo con los argumentos planteados, la CTM como representante hegemónica del movimiento obrero organizado, carece de una propuesta definida respecto al cambio en la política y en el estilo de gobernar del Presidente Salinas de Gortari, quien no está dispuesto a negociar con las cúpulas sindicales como en la época del Estado Paternalista pero tampoco pretende la modernización de las prácticas políticas en la misma medida que lo está haciendo con el sistema económico. En general las acciones que el Estado Mexicano ha puesto en práctica,

³⁴ El Universal, 25 de febrero de 1992, pág. 1.

³⁵ Véase Raúl Trejo Delarbre, "Sindicalismo: los pasos hacia atrás", en Cuaderno de Nexos, Mexico, México, Núm. 144, diciembre de 1993.

manifiestan la preferencia y la necesidad de readecuar las relaciones con el sindicalismo oficial para seguir recibiendo su apoyo, aunque sin tomar en cuenta las demandas de las propias bases. Según el planteamiento de Trejo,

"Si bien no puede hablarse de un desmantelamiento completo ni definitivo del corporativismo, posiblemente sí resulte adecuado señalar que existen modificaciones en los equilibrios que han conferido legitimidad y sustento al Estado... (por lo que si bien)... podemos pensar que en términos formales hay pocos cambios en la estructura corporativa de las instituciones de conciliación social... si experimenta desajustes su eficacia y, acaso, su legitimidad social."³⁶

Por su parte, Quiroz Trejo y Méndez y Berrueta³⁷ opinan que en lo que va del sexenio salinista, persiste, aunque debilitada, la presencia de la organización corporativa estatal, pero, que ha empezado a presentarse un tipo de "neocorporativismo empresarial" caracterizado por la supeditación de los intereses de los trabajadores como clase, al interés ya no del Estado, sino del grupo de empresarios, con la promesa de que será respetado su interés gremial. Según los autores la expresión más cercana de

³⁶ Raúl Trejo Delarbre, Crónica del sindicalismo en México (1976-1988), México, Ed. Siglo XXI/UNAM, 1990, pág. 398.

³⁷ José Othón Quiroz Trejo y Luis Méndez y Berrueta, "Corporativismo, modernidad y autonomía obrera en México, en Sociológica, México, Ed. UAM-Accesoatcalco, Año 9, Núm. 15, enero-abril de 1991, pág. 180.

esta realidad es el "acuerdo concertado" y el prototipo de este modelo de organización sindical, es el Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana.

En el siguiente capítulo se mostrará cómo la crisis de las relaciones Estado-CTM, que a nivel nacional tiene lugar más claramente a partir de 1982, en el caso de Baja California no se presenta de la misma manera y en los mismos tiempos. Paradójicamente, el gobierno del Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera (1982-1989), no significó cambio alguno en las relaciones corporativas y contrariamente a la tendencia nacional, esta etapa significó el agudizamiento del vínculo clientelar y colaboracionista entre central y Gobierno del Estado; aunque, un hecho que desde 1989 -con el inicio del gobierno de Ernesto Ruffo Appel- se ha agudizado, es la falta de un planteamiento sólido, por parte de la CTM, la cual solo ha protagonizado frecuentes enfrentamientos con el gobierno estatal.

II. EL CORPORATIVISMO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TIJUANA, B.C. (1983-1989)

En este capítulo se analizará el funcionamiento del aparato corporativo local en el ámbito del servicio de transporte público; el cual, según la definición de corporativismo adoptada anteriormente, puede ser entendido como el conjunto de prácticas y relaciones colaboracionistas y clientelares que se establecen entre el gobierno estatal y las organizaciones de taxistas en el ámbito del transporte público en Tijuana, B.C. Esta estructura funciona en tres niveles: a nivel de la normatividad donde el gobierno establece un conjunto de reglas para el servicio de transporte público a los cuales deben sujetarse los prestadores del servicio y los que sirven de marco para la legitimación de sus demandas. Por la vía política, a través de la incorporación de las organizaciones de taxistas a centrales obreras que pertenecen al partido oficial, limitándose la libre participación de los afiliados dentro de los gremios corporativizados al mismo tiempo que se les niega el ejercicio de su ciudadanía. Y culturalmente por medio de la relación de poder que impacta las condiciones de trabajo de los integrantes de los gremios y que se establece en dos formas, a través de la relación de dominación líder-base y por la reproducción de la subordinación chofer-permisionario, de manera que los valores arraigados en los gremios y la cultura de participación gremial inducida y controlada por el Estado a través de los tradicionales "líderes charros", han contribuido a la dominación de estas agrupaciones.

Si bien no es objeto de este capítulo hacer una historia detallada de la CTM en el estado, su desarrollo se basa en el supuesto de que la fortaleza que la CTM ha cobrado dentro del sindicalismo local, tiene mucho que ver con las estrechas relaciones que la central -a través de sus dirigentes- mantuvo con el Gobierno del Estado por lo menos hasta antes de que un partido de oposición -el Partido Acción Nacional- gobernara Baja California.¹ En este marco, se enfatizará cómo las relaciones que la CTM estableció con el gobierno del Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera y del Ing. Oscar Baylón Chacón² en el período (1983-1989) contribuyeron de manera importante al fortalecimiento de la central desde la década de los setenta y profundizaron el funcionamiento del sistema corporativo en el ámbito del transporte público.

Con propósitos prácticos se ha dividido este capítulo en cinco apartados: el primero se referirá a la relación CTM-Gobierno del Estado y tendrá por objeto presentar la forma en que el apoyo mutuo contribuyó al fortalecimiento de la central. Un segundo apartado presentará las características de las organizaciones de taxistas de la CTM y mostrará el funcionamiento

¹ La idea de que el poder de las organizaciones oficiales proviene de la relación que éstas guarden con el gobierno en turno más que de su capacidad de convocatoria, ha sido tratada en el análisis nacional por Ilán Bizberg, "La crisis del corporativismo mexicano", en Foro Internacional, México, Núm.4, Vol. XXX, abril-Junio de 1990, pág. 701. Y en el análisis regional por Cirila Quintero Ramírez, La sindicalización en las maquiladoras tijuuanenses (1970-1988), México, Ed. CONACULTA, (Serie Regionales), 1990, págs. 67-96.

² El Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera estuvo en la gubernatura del estado, del 10. de noviembre de 1983 al 4 de enero de 1989, cuando el Presidente Carlos Salinas de Gortari lo nombra Director Adjunto de Nafinsa en la Ciudad de Washington y es sustituido en su cargo por el Ing. Oscar Baylón Chacón quien estuvo en el Gobierno del Estado del 5 de enero de 1989 al 31 de octubre del mismo año.

de estos grupos sobre la base de los estatutos que rigen su vida interna. La tercera sección presentará el marco legal o normatividad que rige el servicio de transporte público y se enfatizarán los aspectos legales más importantes que reglamentan la relación gobierno-organizaciones de taxistas. El cuarto apartado estará referido a las formas de negociación de las concesiones para el transporte público y mostrará el funcionamiento de un nivel de la estructura tradicional de control, las relaciones entre gobierno y líderes sociales dentro del sistema corporativo local. Cabe aclarar que en este apartado se tratará esencialmente la negociación de las concesiones ya que éste es un aspecto central de las relaciones gobierno-dirigentes, sobre el que finalmente el gobernador tiene poder de decisión para otorgar las concesiones; además de que las modificaciones que se están realizando actualmente en materia de transporte público (al privilegiar la gestión individual de las demandas), se refieren fundamentalmente a este aspecto, lo cual resulta importante pues esos cambios se realicen sobre las gestiones que tengan que ver directamente con los peticionarios. Mientras que en el caso de las rutas y tarifas, si bien pueden negociarse, existen estudios socioeconómicos a través de los cuales autoridades y organizaciones fundamentan las propuestas a partir de las cuales se llega a un acuerdo que beneficia al gremio.

Y la quinta parte pretende caracterizar al segundo nivel del sistema corporativo, mostrando las relaciones de poder (entre líder-base y permisionario-chofer) que se establecen al interior

de las organizaciones y que inciden significativamente en las condiciones de trabajo de sus integrantes. Este apartado tiene por objeto, presentar la vida interna de los gremios catemistas más allá de la formalidad de sus estatutos.

2.1 La Relación CTM-Gobierno del Estado en el Servicio de Transporte Público.

Como lo menciona Cirila Quintero,⁹ existen en Tijuana varias centrales obreras nacionales cuya afiliación a nivel local es significativa, de aquí que no pueda hablarse de una total primacía de alguna de ellas. Según Quintero, la existencia de diferentes centrales en la vida sindical de la localidad, se remonta a mediados de los años veinte cuando la creación de las confederaciones nacionales y su posterior ubicación en ciudades del interior del país, llevaron a la formación de importantes organizaciones sindicales que en el caso de Tijuana agruparon -en un primer momento- a trabajadoras del comercio y los servicios principalmente, actividades que desde entonces ya tenían importancia para la vida económica de la Ciudad.

Históricamente la CROM se forma en Tijuana hacia el año de 1925 -siete años después de su fundación a nivel nacional- y su creación trajo consigo la agrupación de los principales sindicatos de la rama del comercio de esa época. Para 1937, un año después de haberse formado la CTM nacional, se crea la CTM local, esta central -como lo comenta su representante actual en

⁹ Cirila Quintero Ramírez, op cit, págs. 67-96.

Tijuana, Salvador Aguirre Sánchez- tenía el nombre de "Sindicato Obrero de Tijuana" y apenas reunía a siete u ocho sindicatos fundamentalmente de la rama gastronómica.⁴ Es hasta los años cincuenta cuando aparece la CROC en esta Ciudad, la cual logra incorporar a los sindicatos económicamente más importantes como son el Sindicato Alba Roja, Gremio de Choferes Mexicanos, Sindicato Jai Alai, Sindicato de Cantinas, Hoteles y Restaurantes, etc,⁵ creando una presencia dentro del sindicalismo local que resulta hasta la fecha ampliamente reconocida.

En particular sobre la CTM, Quintero comenta que después de un largo período de abandono por parte de la central nacional, la CTM local empezó a fortalecerse a partir de la década de los setenta en que la llegada de un líder "fuerte y carismático" como Roberto Luévano Aguayo⁶ permite a la organización consolidar su presencia en el sindicalismo estatal, sobre la base de la disciplina partidaria y sus buenas relaciones con el Gobierno del Estado.⁷ Un dato que expresa la importancia que ha cobrado la

⁴ Algunos fragmentos de la entrevista con Salvador Aguirre Sánchez, dirigente local de la CTM, son reproducidos en Cirila Quintero Ramírez, op cit, págs. 57-96.

⁵ Cirila Quintero Ramírez, op cit, págs. 89-90.

⁶ Roberto Luévano Aguayo: en 1959 asume la dirigencia del sindicato "Liga de Choferes", Azul y Blanco. Durante 1960-61 es sustituido por su hermano Evangelino Luévano y regresa en 1962 a esta dirigencia, permaneciendo en ella por tres décadas. En 1965 es elegido secretario general de la CTM local, cargo que desempeñó hasta 1971, cuando es sustituido por Salvador Aguirre Sánchez. En 1974 regresa a la dirigencia local de esta central por un período de cuatro años. Desde 1981 es dirigente de la CTM estatal. El Mexicano; 10 de mayo de 1991, pág. 30.

⁷ Un ejemplo de la fortaleza que empieza a cobrar la CTM posteriormente a la llegada de Luévano Aguayo es el hecho de que en 1986, el dirigente estatal toma protesta a 20 organizaciones cronistas que deciden afiliarse a la CTM por ser la central que mejor representará sus intereses. Estas 20 organizaciones incorporan

CTM es el hecho de que a nivel estatal esta central se conforma por 275 sindicatos con una membresía de 50 mil personas y en la Ciudad de Tijuana la CTM cuenta con más de 100 organizaciones sindicales dentro de las cuales existen 16 gremios de taxistas que rebasan actualmente los 2 mil afiliados.⁹ A continuación se presenta un cuadro en el que se observa la relevancia de la CTM en el servicio de transporte público en taxi, seguida por la CSOC, que como bien lo comenta Quintero, ha mantenido su lugar en el sindicalismo local.

CUADRO 2.1 NUMERO DE GREMIOS DE TAXISTAS EN LOS SINDICATOS DE AUTOTRANSPORTES, SEGUN CENTRAL OBRERA EN TIJUANA, B.C.								
	ORGANIZACIONES							
	CTM	CROC	COR	CROM	CRT	SCL*	CCI	INDEP**
GREMIOS DE TAXISTAS	16	8	1	4	1	1	1	1
TOTAL DE AFILIADOS	2884	309	405	399	229	147	24	109

Fuente: Elaboración propia, con información de los archivos del Departamento de Planeación y Normatividad de la Delegación de Tránsito y Transportes del Estado en Tijuana, B.C.

* Sociedad Cooperativa de Conductores de Taxis en Tijuana.

** Sindicato de Trabajadores del Volante "Movimiento de Taxistas y Chofares Libres de Baja California", el único gremio independiente.

Nota: El cuadro presenta la información hasta el año de 1989. Las autoridades de Tránsito y Transportes del Estado pretendían actualizarla para finales de este año, a partir de la depuración de los padrones de permisionarios y la información resultante del canje de placas que oficialmente terminó en el mes de junio de este año.

a la CTM nueve mil trabajadores más. El Mexicano, 30 de abril de 1986, pág. 1A.

⁹ El Mexicano, 10 de mayo de 1991, pág. 3D.

Como se comentó, la CTM ha manifestado que su fortaleza dentro del servicio de transporte público, además de fundarse en el número de afiliados a los gremios de taxistas, se encuentra directamente relacionada con el vínculo entre sus líderes y el Gobierno del Estado. Este nexo se vio fortalecido de manera importante durante el gobierno de Xicoténcatl Leyva Mortera, quien en su gestión mantuvo excelentes relaciones con la dirigencia estatal e incluso con la dirigencia nacional de esta central;⁹ de aquí que se considere que el vínculo de la CTM y el gobierno de Leyva Mortera, puede ser entendido a partir de dos caracterizaciones: 1) una caracterización general basada en el concepto de corporativismo planteado por Manuel Camacho Solís,¹⁰ el cual resulta útil para entender la intervención de la CTM como un tipo de participación gremial controlada en este caso por el Gobierno del Estado, la cual propició el predominio de la

⁹ La relación cordial entre CTM-Gobierno del Estado, se manifiesta en los discursos que fueron pronunciados por el Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera y por el dirigente nacional de la CTM Fidel Velázquez en su visita al estado en el año de 1985, con objeto del homenaje que brindó el Gobierno del Estado al dirigente sindical. En esa fecha el Diputado Luis González Ruiz entregó la Medalla de Honor del Congreso de Baja California y calificó al dirigente nacional como "...un mexicano ejemplar, patriota, luchador, recto e indomable; hombre de pocas palabras pero de mucha acción; obstinado y premonitorio...". Posteriormente el Gobernador del Estado, Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera, entregó un diploma a nombre de los poderes de la entidad. A esta atención Fidel Velázquez comentó: "El Licenciado Xicoténcatl Leyva Mortera y yo somos compañeros de lucha y este acto es para mí un estímulo en la defensa de los trabajadores y de los más caros postulados de la Revolución Mexicana y en defensa de mi Patria..." Por otra parte agregó: "Es significativo el consenso que el Licenciado Xicoténcatl Leyva ha logrado en la ciudadanía a través de las obras que ha llevado a cabo poniendo el interés general como centro de la administración pública...hago patente el respaldo de la CTM al Gobierno de Xicoténcatl Leyva Mortera." El Mexicano, 18 de marzo de 1985., pág. 1A.

¹⁰ Su concepto de corporativismo propone la existencia de un "tipo de orientación política y práctica gremial" controlada por el Estado, que tiene el propósito de buscar la fragmentación de las clases sociales a las que se les mantiene cooptadas organizativa e ideológicamente al Estado, de manera tal que se facilite el predominio de este último. Manuel Camacho Solís, El futuro inmediato, México, Ed. Siglo XXI-Instituto de Investigaciones Sociales UNAM, (Serie La Clase Obrera en la Historia de México), 1980, pág. 25.

Dirigencia de la central debilitando el poder de organización de los "trabajadores"¹¹, en este caso de los taxistas, logrando - como el concepto lo propone- una supeditación ideológica y organizativa de estos grupos al gobierno estatal, en la medida en que se afiliaron a las centrales obreras oficiales, que sirven como medio de control de sus demandas. Es decir que en el período 1983-1989, las organizaciones de taxistas formaron parte de una estructura en la que su poder de organización y proposición se vio limitado por el control del gobierno al que se adhirieron a través de agrupaciones oficiales como la OTM.

En esta etapa, se observó una clara relación de subordinación de las organizaciones cetemistas las cuales manifestaron su aprobación y apoyo a las políticas y decisiones del Ejecutivo Estatal a través de su dirigencia encabezada por Roberto Luévano Aguayo, quien estableció un vínculo caracterizado por el explícito agradecimiento al apoyo del gobierno y por un constante elogio a la figura del gobernador.

"La OTM tiene la fuerza en la entidad...(gracias) al apoyo de un gran amigo, el licenciado Xicoténcatl Leyva, gobernador de Baja California...quien es un dirigente comprometido con las luchas sociales y reivindicaciones que se están dando en la entidad."¹²

¹¹ El término trabajadores no será entendido en su acepción común, es decir en relación a las personas que desempeñan un trabajo asalariado, sino que en este caso, hará referencia a las personas que realizan una actividad dentro del transporte público -aunque no asalariada-, me referiré exclusivamente a los taxistas.

¹² El Mexicano 2 de mayo de 1986, citado por Cirila Quintero, op cit, pág. 91

A través de este discurso es posible identificar una estrecha relación colaboracionista que cerró cualquier posibilidad de discrepancia entre organizaciones y gobierno.

2) Y una caracterización particular en la que se presenta la relación clientelar-paternalista a partir del intercambio de bienes del que habla Ma. Amparo Casar.¹³ Es decir, por una parte las organizaciones de taxistas en general y dentro de ellas las de la CTM, resultaron para el gobernador importantes recursos humanos movilizados que empezaron a funcionar desde su propia campaña como candidato pues le proporcionaron apoyo electoral y político,¹⁴ además de que se convirtieron en espacio de legitimación de sus políticas de gobierno una vez que Leyva llegó al poder.

Por su parte el Gobierno del Estado correspondió al apoyo de estas organizaciones a través del otorgamiento de importantes bienes económicos, no directamente relacionados con una política de gasto público como lo plantea Casar, pero sí por medio de las concesiones y permisos para la operación de taxis dentro del

¹³ Ma. Amparo Casar, "¿Qué será del corporativismo mexicano?", en Nexus, México, Núm. 168, diciembre de 1991.

¹⁴ La CTM en voz de Roberto Luévano Aguayo, declaraba en 1983: "La CTM pondrá a disposición del Licenciado Xicotencatl Leyva Mortera precandidato del PRI a la gubernatura de Baja California, todos sus recursos y dispositivos tanto humanos como material y móvil para que se lleve a cabo su campaña electoral y de esa forma logre un triunfo arrollador ante la oposición en las próximas elecciones" El Mexicano; 14 de mayo de 1983, pág. 6A.

servicio de transporte público.¹⁵ Así como también les otorgó importantes bienes políticos como fue el puesto de Diputado Local de Salvador Aguirre en el periodo 1985-1987 o como el cargo que éste mismo tuvo dentro del Gobierno del Estado en el bienio 1983-1984, como Director de Policía y Tránsito del Estado en Tijuana.¹⁶ Este tipo de relaciones profundizó un conjunto de intereses y vínculos de poder que caracterizaron un periodo de gobierno en el que la corrupción y la prepotencia tanto de líderes sindicales como de los propios servidores públicos se dio en su mayor expresión.¹⁷

En este contexto de relaciones entre organizaciones oficiales y Gobierno del Estado, es que la CTM se ve mucho más fortalecida, pues si bien este estilo de gobernar se generalizó para la relación con todas las centrales locales, la CTM mantuvo un vínculo menos conflictivo -que la CPCC por ejemplo- con el gobierno estatal, lo cual le resultó benéfico.

¹⁵ El Semanario Zeta comentaba en 1988: "La amistad del Director de Tránsito con el Gobernador impide que la ley se cumpla, y en cambio cientos de trabajadores del volante, como nunca en otro gobierno son afectados por las componendas con los dirigentes de las centrales obreras y los funcionarios de Tránsito y Transportes, alrededor de los permisos y placas para el transporte público....Tránsito y Transporte del Estado se ha convertido -en este sexenio de Xicoténcatl Leyva Mortera- en un negocio redondo. Lo mismo deja el trámite de licencias en paquete, las famosas revisiones mecánicas, que la expedición de placas para taxis, ordinariamente ligadas al pago de favores políticos en campaña." Zeta, del 29 de julio al 5 de agosto de 1988, pág. 63.

¹⁶ El Mexicano, 2 de diciembre de 1989, pág. 2A.

¹⁷ El intercambio de bienes económicos y políticos se tratará más explícitamente en el apartado sobre formas de negociación de las concesiones, ya que este intercambio resulta ser una de las manifestaciones que identificamos en la relación informal entre Gobierno y organizaciones de taxistas durante este periodo.

2.2 Características de las Organizaciones de Taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

Para realizar una caracterización general del funcionamiento de estas organizaciones, es pertinente establecer dos particularidades fundamentales: una es que los grupos de taxistas no son sindicatos propiamente, es decir, no funcionan como agrupaciones que tienen por objeto representar y defender los intereses de los trabajadores respecto a los intereses patronales;¹⁸ sino que se trata de gremios en los que un conjunto de individuos que tienen la misma ocupación o profesión, se agrupan para estar representados frente a las autoridades y frente a otras organizaciones; no obstante, estos trabajadores se adhieren a grupos registrados legalmente como sindicatos de transportistas, que funcionan como tales, solo en el caso de aquellos trabajadores que tienen un contrato de trabajo.¹⁹

En este marco, los gremios de taxistas no tienen la función de defender los intereses de trabajadores asalariados o que desempeñen su trabajo bajo una contratación, pues sus integrantes son "permisionarios" -como se les llama comúnmente- y choferes

¹⁸ De acuerdo al Diccionario de Política de Bobbio y Mateucci, "sindicalismo... (es) la acción colectiva para protegerse y mejorar el propio nivel de vida por parte de individuos que venden su fuerza de trabajo." Y los sindicatos bajo el perfil sociológico se consideran como un "grupo profesional organizado y compuesto por todos los trabajadores subordinados que desarrollan alguna actividad en el ámbito de las empresas que operan en un determinado sector productivo...", Norberto Bobbio y Nicola Mateucci, Diccionario de Política, México, Sa ad, Ed Siglo XXI, 1981, págs. 1490-1506.

¹⁹ Es importante mencionar que una de las mayores preocupaciones del dirigente del gremio de taxistas independiente, es precisamente la necesidad de una organización de taxistas (permisionarios y choferes) únicamente, que defienda los intereses y derechos de este grupo de trabajadores, los cuales no se encuentran verdaderamente representados dentro de los sindicatos de transportistas. Entrevista con Benjamín Acuña Vázquez, líder del Sindicato de Trabajadores del Volante "Movimiento de Taxistas y Choferes Libres de Baja California", 11 de enero de 1992.

que desempeñan una actividad considerada como un servicio de interés público, por lo que se les otorga una concesión y un permiso por parte del Gobierno del Estado y por lo que no son considerados ni como patronos ni como trabajadores en el sentido estricto de los términos. De aquí que cuando se haga referencia a condiciones de trabajo dentro de estas organizaciones, deberá entenderse simplemente las características del trabajo (número de días que trabajan a la semana, número de horas que trabajan diariamente, turno, gastos que realizan, ingreso diario bruto) y la normatividad bajo la cual prestan el servicio (número de concesiones que puede tener cada afiliado, la ruta que deben recorrer, la tarifa que deben cobrar); aspectos que intervienen en la situación laboral dependiendo de la categoría del trabajador.²⁰

La otra aclaración es que estas organizaciones están formadas por tres categorías de trabajadores: los permisionarios, que son todos aquellos dueños de concesiones y permisos para trabajar en el transporte público en taxi, los choferes que son dueños del vehículo pero no del permiso y los que únicamente son

²⁰ Según Castillo y Prieto, las condiciones de trabajo han sido definidas de diversa manera, se han referido al entorno físico en el cual se realiza la actividad laboral, a los aspectos psíquicos que influyen además de los elementos materiales en las condiciones de vida de los trabajadores. En otros casos el concepto de condiciones de trabajo englobará también la higiene y la seguridad, la representación del asalariado en la empresa, la organización del trabajo, la carga de trabajo, etc. Es decir que la conceptualización de las condiciones de trabajo dependerán del tipo de trabajador y del trabajo que desempeñe. Por lo que no siendo el objetivo de este estudio, desarrollar un análisis exhaustivo sobre los aspectos que componen las condiciones de trabajo de los gremios, para lo cual existen metodologías específicas, me centraré simplemente en presentar como condiciones de trabajo a las características y a la normatividad bajo las que los trabajadores de estos gremios realizan su trabajo. Juan J. Castillo y Carlos Prieto, Condiciones de Trabajo, un enfoque renovador de la sociología del trabajo, Madrid, 2a. ed., Centro de Investigaciones Sociológicas, (Colección Monografía, Núm 66), 1990, págs. 116-122.

choferes, este tipo de trabajadores ni son dueños del permiso ni del vehículo. Por motivos prácticos, en este trabajo se hará referencia únicamente a dos de estas categorías, permisionarios y choferes, ya que en esta última, se ha incluido al segundo grupo -choferes dueños del vehículo-, el cual resultó una proporción muy pequeña -apenas el 5%- de los entrevistados, además de que su situación no arrojó diferencias significativas respecto a los choferes.

Estas aclaraciones son esenciales para comprender el funcionamiento de este tipo de organizaciones que forman parte de diferentes Delegaciones del Sindicato Nacional de Trabajadores de Autotransportes y Conexos "Fernando Amilpa", donde se agrupa a trabajadores del servicio de transporte público con y sin contrato de trabajo. A continuación se presenta un cuadro con los datos generales de las organizaciones seleccionadas para este estudio.²¹

²¹ Cabe señalar que para facilitar el manejo en las referencias sobre estas organizaciones, en adelante serán citadas con el número de la delegación a la que pertenecan, en el caso de los gremios catemistas, y en el caso de la organización independiente, será denominada "Movimiento Libre", ya que los datos completos del nombre del sindicato en el que se encuentran, se presenta en el cuadro 2.2.

CUADRO 2.2 DATOS BASICOS DE LOS GREMIOS DE TAXISTAS SELECCIONADOS			
ORGANIZACION	FECHA DE CONSTITUCION	SECRETARIO GENERAL	No. DE PERMISIONARIOS
1) Unión de Transportistas de Tijuana, Deleg. #5 "Fernando Amilpa", CTM.	10 de noviembre de 1976	José L. Cubillas Maldonado	119
2) Sindicato Nacional de Trabajadores de Autotransportes y Conexos, Deleg. #12, "Fernando Amilpa", CTM.	19 de junio de 1992	José Nevarez Sánchez	49
3) Unión de Trabajadores de Autotransporte, Carga y Pasaje, Similares y Conexos de Tijuana, 10 de mayo, Deleg. #15, "Fernando Amilpa", CTM.	25 de abril de 1985	Rogelio Preciado Cisneros	94
4) Sindicato de Radiotaxis de Tijuana, Deleg. #17, "Fernando Amilpa", CTM.	15 de noviembre de 1992	Antonio Cruz Rojas	301
5) Liga de Choferes de Transporte Público con y itinerario fijo de la Presa Rodríguez, Deleg. #19, "Fernando Amilpa", CTM.	31 de marzo de 1976	Guillermo Sánchez Salas	66
6) Unión de Trabajadores de Autotransporte, Carga y Arrastre, Pasaje, Similares y Conexos, Perifericos de Tijuana, Deleg. #22 "Fernando Amilpa", CTM.	15 de octubre de 1985	Dario Zendejas Cisneros	304
7) Sindicato Nacional de Trabajadores de Autotransportes y Conexos, Deleg. #30 "Fernando Amilpa", CTM.	20 de agosto de 1992	Alfredo Amaro Mata	236
8) Sindicato Industrial de Trabajadores de Autotransportes, Similares y Conexos "Liga de Choferes" CTM.	10 de febrero de 1944	Roberto Luévano Aguayo	629
9) Sindicato de Trabajadores del Volante "Movimiento de Taxistas y Choferes Libres de Baja California"	17 de agosto de 1990	Benjamín Acuña Vázquez	109

Fuente: Elaboración propia con datos de los archivos del Departamento de Planeación y Normatividad de la Delegación de Tránsito y Transportes del Estado y la Junta Local de Conciliación y Arbitraje en Tijuana, B.C.

Nota: Se trabajó con el gremio de taxistas perteneciente a cada una de estas organizaciones. Además, cabe aclarar que el Sindicato de Trabajadores del Volante "Movimiento de Taxistas y Choferes Libres de Baja California" que informalmente se creó en 1992 con 250 trabajadores del transporte público, fue hasta 1993 cuando se dividió en dos grupos que se constituyeron legalmente, el Sindicato del Movimiento Libre (dirigido por Benjamín Acuña Vázquez) y la Asociación Civil (presidida por Cleopato Patrón Tirado).

En este marco, la revisión de los estatutos de estas organizaciones, los cuales son considerados como el instrumento normativo de la vida interna, los derechos y obligaciones de los

membros de una agrupación,²² se permitirá plantear un marco de referencia sobre el funcionamiento que formalmente deben tener los gremios. Cabe aclarar que los grupos de taxistas no tienen una reglamentación específica, sino que se rigen por los estatutos generales del sindicato de transportistas.

En este apartado se hará referencia a los elementos más significativos de dichos documentos: el objetivo general de la creación del grupo, los derechos, las obligaciones y sanciones de los miembros; y la función de la Directiva, en particular el papel del Secretario General.²³

En cuanto al primer aspecto, el objetivo de la fundación del sindicato y por extensión, del gremio, está planteado con un discurso que pone a las agrupaciones sindicales como el medio más eficaz de mejoramiento económico, social y cultural de los integrantes de la organización, pero que en realidad no plantea estrategias definidas para dar solución inmediata a los problemas de las condiciones de trabajo de los integrantes de ésta. Uno de los casos más representativos del discurso ideológico en el que se sustenta el objetivo central de estos grupos, es el Estatuto de la Delegación #22, que a la letra dice:

"La Unión tiene por objeto la defensa de los intereses y derechos de sus asociados en los asuntos relacionados con

²² Luis Giménez-Cacho y José Woldenberg; "Los estatutos sindicales", en Organización y sindicalismo, México, 2a ed, Ed. Siglo XXI, (Colección El Obrero Mexicano, N.º 3), 1936, págs. 211-212.

²³ El artículo 371 de la Ley Federal del Trabajo exige estos aspectos como esenciales dentro de los documentos estatutarios de cualquier sindicato que pretenda obtener su constitución legal.

el trabajo...la equidad y la justicia, el establecimiento de regimenes de seguridad y prevencion social en beneficio directo de los trabajadores; la erradicacion de la miseria, la ignorancia, el vicio, la injusticia, la desigualdad en cualquier forma que se presente, como unicos medios para lograr el mejoramiento economico y social de los trabajadores sin distincion de nacionalidad o sexo."²⁴

Estos planteamientos que aparecen como centrales en los documentos estatutarios de las organizaciones, son constantemente aludidos por los propios lideres, aunque en la practica dichas propuestas carezcan de medidas precisas para alcanzarlos. Este hecho se torna mas grave para los grupos de taxistas ya que los trabajadores no tienen ningun tipo de prestaciones -derecho a habitacion, salud, prestaciones economicas, etc.- a las que unicamente tienen acceso el resto de los trabajadores del transporte publico que si tienen un contrato de trabajo que es defendido por el sindicato. Segun el Lic. Carlos Perez Astorga, Jefe de la Junta Local de Conciliacion y Arbitraje en Tijuana, B.C., los sindicatos de autotransportes funcionan como tales, en la defensa de aquellos trabajadores -como choferes de autobuses urbanos, calafias, camiones de carga, etc.- que tienen un contrato de trabajo que les ampara en la prestacion del servicio. Mientras que en el caso de los gremios de taxistas, las directivas de los sindicatos funcionan solo como representantes

²⁴ Estatutos de la Delegacion #22, art. 2o.

ante las autoridades de Tránsito y Transportes y ante otras organizaciones similares.²⁵

Por lo que respecta a los derechos de los afiliados, éstos se refieren básicamente a la posibilidad de asistir a las asambleas teniendo voz y voto dentro de aquéllas y poder ser electos para cargos directivos y comisiones dentro de la organización. A excepción del artículo 7o de los estatutos del "Movimiento de Taxistas y Choferes Libres de Baja California",²⁶ en ninguna de las otras organizaciones se reconoce la existencia de acuerdos al interior de los gremios ni se establece explícitamente como en este, el derecho de los trabajadores a ser defendidos en los convenios que se realizan entre permisionarios y choferes dueños de vehículos que trabajen conjuntamente en la prestación del servicio.²⁷ Este es un aspecto importante pues la existencia de tratos informales entre permisionarios y dueños de vehículos es una práctica cada vez más usual dentro de las organizaciones y mientras que no se formalice la existencia de este tipo de relaciones, seguirá existiendo solo un compromiso de

²⁵ Entrevista realizada con Carlos Pérez Astorga, Jefe de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje en Tijuana, B.C., 16 de enero de 1992.

²⁶ Artículo 7o, "De los derechos de los miembros", inciso (c), Estatutos del "Movimiento Libre". Cabe mencionar que originalmente el movimiento se creó con 250 personas (junio de 1989) y a principios de 1990 se dividieron en dos grupos, el Sindicato del Movimiento Libre (dirigido por Benjamín Acuña Vázquez) y la Asociación Civil (presidida por Olegario Patrón Tirado y asesorada por Ricardo Montoya Obeso, dirigente de colonos en Tijuana, B.C.).

²⁷ El Secretario General del gremio independiente, comentó: "...hay choferes sustitutos que no tienen dinero, pero que hacen un convenio aquí, éste convenio se firma por seis meses, una persona pone la unidad, otro pone las placas y trabajan un turno cada uno, pero uno no le cobra la renta del permiso y el otro no le cobra la renta de la unidad...es decir se hace una sociedad que consta en un convenio firmado ante el secretario general y ante el secretario de actas y acuerdos, y se les da una copia a cada parte." Benjamín Acuña Vázquez - entrevista citada-.

palabra, como se encontró en las ocho organizaciones cetemistas, donde según los choferes dueños del vehículo, no existe un documento que los ampare lo cual tiende a favorecer a la parte que tenga mayor poder dentro de la organización, es decir, al permisionario.

En el caso de las obligaciones de los agremiados, los estatutos claramente establecen los siguientes tipos: asistir con puntualidad a las asambleas, estar al corriente con sus cuotas ordinarias y extraordinarias, cumplir debidamente los cargos que les sean encomendados dentro de la organización y mantener la disciplina respecto a las decisiones tomadas en las reuniones. No obstante, otro aspecto que también es importante destacar, es el hecho de que algunas organizaciones consideran como obligación de los agremiados, informar a la Directiva de cualquier situación que ponga en peligro la estabilidad de la agrupación, como en el caso de la Delegación #19 en la que se establece como obligación "Informar a los miembros del Comité Ejecutivo de cualquier riesgo que corra el sindicato. El que no lo hiciera será acusado de traición sindical".²⁸ O como en el caso de la Delegación #22 del Sindicato "Fernando Amilpa" en el que se establece como obligación: "Abstenerse de hacer declaraciones o proporcionar todo género de documentos o prueba en contra de la Unión."²⁹

De acuerdo con este tipo de obligaciones es posible entender que en general los taxistas si bien consideran que estar

²⁸ Estatutos de la Delegación #19, Cap. I, art. 2, inciso (e).

²⁹ Estatutos de la Delegación #22, Cap. I, art. 5o, inciso (h).

agrupados no les reporta grandes beneficios y que incluso la gestión de sus líderes es poco representativa de sus demandas, no todos se deciden a hablar abiertamente de la problemática al interior de los gremios por temor a ser marginados e incluso quedar desempleados, ya que dentro de los estatutos existe un apartado referido a las sanciones, en el que se establece claramente a la desobediencia de los aspectos antes mencionados como causa de expulsión sindical. En general este tipo de acciones es considerada como "labor divisionista" o "deslealtad a la Unión".

En cuanto a la composición y función de la Directiva, así como el papel del Secretario General, se establece lo siguiente: la Directiva está integrada por el Secretario General, Srio. del Interior, Srio. de Trabajo, Srio. Tesorero, Srio. de Actas, Srio. de Acción Política y el Srio. de Estadística, estos puestos tienen una vigencia de dos años y serán designados en asamblea convocada expresamente para ello. La Directiva tendrá el propósito de vigilar el buen funcionamiento de la organización y pugnar por el logro de los objetivos que ésta se proponga; en general resolver cualquier conflicto que afecte al grupo. Otras de sus funciones se refieren al establecimiento de las sanciones correspondientes según la falta que se cometa e informar por lo menos mensualmente de las condiciones tanto de coordinación como económicas en las que se encuentra el gremio y de aquellos asuntos que requieran ser tratados en la asamblea general.

Dentro de la Directiva destacan las funciones del Secretario General quien fungirá como representante directo de todos los miembros de la organización ante las autoridades y ante otras organizaciones, de manera que en cuanto a las relaciones externas de la agrupación intervendrá personalmente en los asuntos de importancia. Y en las relaciones internas convocará - cuantas veces sea necesario para el buen funcionamiento del grupo- a reuniones en las que explicará su situación y autorizará la documentación necesaria para cualquier trámite. Este tipo de atribuciones formales resultan solo el marco de acción del Secretario General o líder de la organización, sin embargo el papel informal que éste tiene resulta muy importante en las condiciones de trabajo de los agremiados. De acuerdo a la información recopilada, mientras los líderes elogian su trabajo, las entrevistas con los trabajadores de las organizaciones catenistas, reflejaron la falta de representatividad del Secretario General y muy poco refieren al apoyo que el dirigente les brinda en relación con su trabajo. Es decir que la función del líder como defensor de los derechos de los afiliados, es poco significativa, mientras que en algunos momentos sus acciones se vuelven contrarias a las demandas del grupo. En opinión de uno de los taxistas entrevistados el papel del dirigente es el siguiente:

"A uno lo friegan si uno habla y uno sabe todo lo que ellos hacen. Por uno no se preocupan...si Usted tiene un problema

ahí lo dejan, ellos nomás cobran su cuota, nunca he oído que reporten al gobierno la cantidad que cobran de cuotas, nunca pagan impuestos. Si tienen que ir a ver al Presidente de la República, es cuota extraordinaria. Por los líderes todo el tiempo hemos estado en el lugar que estamos, se supone que los sindicatos son para ayudar, pero es al revés...y los líderes de la CTM son los peores."³⁰

De esta manera, uno de los medios más efectivos para el logro de ciertos "beneficios" en términos de las condiciones de trabajo relacionadas con la normatividad del servicio -el logro de autorizaciones de mejores tarifas de transporte, la apertura de nuevas rutas y la concesión de nuevos permisos- es el ejercicio de la presión pública a través de bloqueos de avenidas, paros del transporte y manifestaciones, hecho que evidencia que los gremios de taxistas resultan organizaciones en extremo sensibles a la mayor utilización de la negociación con las cúpulas sindicales y el gobierno para obtener el mejoramiento en su situación de trabajo.³¹

Ya que los estatutos de las organizaciones resultan documentos valiosos pero que no reflejan cabalmente la vida

³⁰ Entrevista con Cosme Valenzuela taxista de la Delegación #19 "Fernando Amilpa", número de taxi 1517, 10 de enero de 1992.

³¹ Un comentario pertinente es que la falta de atención directa a la problemática de los taxistas dentro de las organizaciones de trabajadores de autotransportes, se aprecia claramente en los estatutos del Sindicato Industrial de Trabajadores de Autotransportes, Similares y Conexos "Liga de Choferes", y desde luego en los Estatutos Generales del Sindicato Nacional de Trabajadores de Autotransportes "Fernando Amilpa", por los cuales se rigen la Deleg. #12, #17 y #28; pues a excepción de los puntos analizados en este trabajo, el resto del documento se refiere totalmente a los trabajadores que se rigen por un contrato de trabajo.

interna del gremio, más adelante se planteará, el papel, experiencias y opiniones de líderes y representados, con el fin de reconstruir la dinámica de las relaciones entre los integrantes de estos grupos y mostrar un panorama más amplio de su funcionamiento. Estos aspectos serán abordados en el presente capítulo y en el siguiente, en los apartados sobre las condiciones de trabajo dentro de las organizaciones.

2.3 El Marco Legal de la Prestación del Servicio de Transporte Público.

El referente inmediato para la reglamentación del servicio de transporte público en taxi, es la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Baja California (LTTE), publicada en el Periódico Oficial el 10 de agosto de 1982, esta Ley se encuentra vigente desde el gobierno de Roberto De la Madrid Romandía y en general está referida a las normas que regirán la prestación del servicio de transporte público en el estado. A continuación tomaré aquellos elementos que se refieren exclusivamente a la prestación del servicio en "vehículos de alquiler" o taxi.

Antes que nada es pertinente mencionar que la "concesión" es el otorgamiento simbólico por parte del Gobierno del Estado, de la autorización para trabajar dentro del servicio de transporte público, y el "permiso" es el documento con el cual el concesionario se registra directamente ante Tránsito y Transportes del Estado (TTE) como trabajador de este servicio y con el cual queda amparado para circular un vehículo como taxi.

Una vez aclarada esta diferencia administrativa, en adelante se utilizará indistintamente estos términos.

La Ley de Tránsito y Transportes del Estado (LTTE) declara de interés público el adecuado funcionamiento del servicio de transporte y establece en su artículo 6o al Gobierno del Estado como el único órgano capaz de otorgar las concesiones y autorizar los permisos para la prestación del mismo, así como para dictar las medidas necesarias para la coordinación y el mejoramiento de tal servicio. El gobierno estatal también tendrá la capacidad de revocar las concesiones que no estén en regla conforme a lo estipulado por la Ley³² y podrá decidir sobre la apertura o reubicación de rutas de transporte, la fijación de los horarios e itinerarios que habrá de cubrir el permisionario, y el monto de las tarifas que regirán el transporte público en esta modalidad.³³ De acuerdo al artículo 9o de la misma Ley, todas las disposiciones en materia de transporte público, serán directamente ejecutadas a través de las Delegaciones de TTE de cada Jurisdicción.³⁴

En general la Ley autoriza dos tipos de vehículos dedicados

³² Ley de Tránsito y Transportes del Estado, art. 129.

³³ Ibídem, art. 72.

³⁴ Según las entrevistas realizadas a los funcionarios de TTE, en materia de horarios, rutas y tarifas, esta delegación se encarga de realizar un estudio socioeconómico que es aprobado o desaprobado por el Ejecutivo Estatal dependiendo de las necesidades de la población y de las capacidades de los distintos gremios prestadores del servicio. Entrevistas con el Lic. Alberto Partida, Jefe del Departamento de Planeación y Normatividad (23 de enero de 1992) y con Fausto A. Morán Huerta, Jefe del Departamento de Transportes de la Delegación de Tránsito y Transportes del Estado en Tijuana, B.C, 29 de enero de 1992.

a la prestación del servicio de transporte público de alquiler; aquellos destinados a la transportation de personas sin sujeción a itinerarios fijos dentro de los perímetros urbanos (este tipo de prestadores del servicio son conocidos como "taxis libres") y los dedicados a la transportation de personas con itinerarios fijos y paradas regulares sujetas a tarifas (este tipo de transportes se conocen como "taxis colectivos").³⁵

El criterio para la concesión de permisos para taxis libres y colectivos queda estipulado en el artículo 80 de esta Ley, de la siguiente manera.

- I.- Se otorgarán a personas físicas;
- II.- Cada permiso se contraerá con un solo vehículo; y
- III.- No podrá concederse a un mismo permisionario más de un solo permiso.

El Ejecutivo del Estado ordenará de oficio o a petición de parte interesada, las investigaciones necesarias para determinar los casos en que un particular usufructúe permiso en número mayor del autorizado, aún estando a nombre de terceros. Comprobando lo anterior, procederá a la revocación de los permisos excedentes, mismos que serán otorgados a otros solicitantes."³⁶

Según estos criterios y de acuerdo a los funcionarios de

³⁵ Ibid, art. 16 párrafo II dedicado al Transporte Público.

³⁶ Ibid, art. 80.

TTE, el otorgamiento de los permisos será a título personal no a nombre del grupo al que pertenece el solicitante, pues éste debe pertenecer a una organización de trabajadores dedicados al transporte público sólo con propósito de evitar la explotación indebida del permiso. En este sentido, se establece que las concesiones - que son consideradas como patrimonio familiar- no podrán ser explotadas ni transferidas a menos que se cumpla con la celebración de un convenio de enlace, fusión o combinación de equipos que tienda a mejorar la prestación del servicio y los cuales serán autorizados por el propio Gobierno del Estado.³⁷

No obstante estas reglamentaciones, la realidad es otra, los permisos -los cuales, según la Ley no se pueden vender o transferir libremente- si son negociados, los dueños de las concesiones en la mayoría de los casos no trabajan directamente su permiso y lo rentan a quien les ofrezca la mejor remuneración. Por otra parte, los líderes quienes tradicionalmente han recibido el paquete de concesiones y permisos para entregar a los interesados, terminan cobrándoles fuertes cantidades de dinero - generalmente en dólares- a las personas a quienes formalmente ya les ha sido otorgada la concesión que aún está en poder del dirigente; mientras que en otros casos los permisos son explotados por los propios líderes sin que los dueños tengan conocimiento de que ya han recibido una concesión. Estas situaciones resultan parte del ambiente de relaciones informales que caracterizan a la prestación del servicio de transporte

³⁷ Ibid, arts. 97 y 98.

público y en especial a los gremios de taxistas.

Otro de los aspectos esenciales que queda estipulado en esta Ley, es el procedimiento reconocido para la solicitud de las concesiones. En el artículo 87 de la Ley se establece que

"Los interesados en obtener concesión o permiso para la explotación del servicio de pasajeros...deberán por sí mismo o por medio del representante legal tratándose de personas morales, formular solicitud ante el Gobernador del Estado..."³⁸

De esta manera, aunque es la solicitud individual la que queda legalmente reconocida, tradicionalmente la gestión de los líderes sindicales fue el único medio utilizado para la solicitud de concesiones y permisos.³⁹ Sin embargo, cabe aclarar, que si durante el gobierno de Xicoténcatl Leyva, las prácticas corporativas no permitieron la instrumentación total de la Ley, esto no quiere decir que por el hecho de que la estructura

³⁸ *Ibid.*, art. 87.

³⁹ Es importante apuntar que esta práctica tradicionalmente se vio favorecida con la interpretación que de la Ley han hecho los líderes de estos gremios, ya que el artículo 74, referido a la explotación del servicio público de transporte de pasajeros, sea urbano, sub-urbano, foráneo, mixto; de agua para usos domésticos o industriales y el arrastre de vehículos; establece que se privilegiará el otorgamiento de concesiones a personas morales constituidas como sociedades cooperativas, uniones, sindicatos obreros, ligas y asociaciones (art. 74); y las cuales según el artículo 80, podrán solicitar las concesiones directamente a través de su representante legal. Es decir que en la práctica, el papel que el Secretario General debe cumplir para el sindicato de trabajadores de autotransportes que representa, también lo cumple para el gremio de taxista que se encuentra inmerso en la organización sindical, y para el que -de acuerdo con la Ley- el líder no tiene las mismas funciones en materia de concesiones para el transporte público en vehículos de alquiler. Como puede apreciarse, este es otro de los problemas que enfrentan los gremios de taxistas al pertenecer a organizaciones sindicales en las cuales los dirigentes se atribuyen funciones que legalmente no les corresponden pero que informalmente siempre han realizado.

corporativa existiera, la normatividad para el transporte público no tuviera vigencia alguna; sin embargo -como se verá en el próximo capítulo- es a partir del Gobierno de Ernesto Ruffo Appel en el que si bien no han ocurrido modificaciones substanciales a la Ley, se ha procurado el mayor cumplimiento de la normatividad y en especial de las disposiciones que legalmente amparan la relación Gobierno-interesados en cualquier asunto que afecte directamente al "trabajador", por lo que a partir de su administración, la aplicación de la reglamentación constituye un instrumento que favorece la transformación de las prácticas tradicionales de negociación Gobierno-líderes.

Por otra parte, aunque de los permisionarios entrevistados ninguno gestionó su permiso individualmente, de acuerdo con los funcionarios de TTE,⁴⁰ ya empieza a ser más frecuente que algunos taxistas que desean obtener una concesión -directamente a través de esta delegación- vayan personalmente a realizar los trámites y atiendan directamente cualquier asunto relacionado con su trabajo.

Finalmente, otro elemento importante en el marco legal de la prestación del servicio de transporte, es el referido a la duración de las concesiones y los permisos y a las causas de revocación de las mismas. En cuanto al tiempo de duración será de diez y seis años respectivamente y éstos serán prorrogados a juicio del Ejecutivo del Estado por períodos iguales y sucesivos. En caso de muerte del titular se podrá renovar el permiso a favor

⁴⁰ Lic. Alberto Partida y Fausto A. Morán Huerta -entrevistas citadas-.

del cónyuge o del familiar que sea responsable de la manutención del hogar.⁴¹ En lo referente a las causas de revocación, el motivo más significativo además de la utilización indebida de la concesión, tiene que ver con el cambio o alteración de las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, tarifas establecidas e itinerarios señalados, sin la previa autorización del Gobernador del Estado. No obstante estos criterios para la revocación del permiso, los conflictos más graves en el transporte público se refieren precisamente a estos aspectos, como se mostrará en el apartado sobre condiciones de trabajo, estas violaciones a la ley se dan en la mayoría de los casos, en pleno conocimiento por parte de los líderes quienes avalan este tipo de acciones.

2.4 Las Formas de Negociación de las Concesiones para el Transporte Público

Las relaciones que se establecieron entre organizaciones de taxistas y Gobierno del Estado en el periodo del Lic. Xicoténcatl Leyva Mortera, se basaron en el vínculo clientelar y paternalista que distingue al corporativismo mexicano y se articularon sobre tres aspectos fundamentales: a) el funcionamiento de los líderes gremiales como medio de negociación de las concesiones para el transporte público, b) el intercambio de bienes en la relación Gobierno-líderes que ocasionó el negocio de los permisos de

⁴¹ Ibid, art. 183.

transporte y c) la disputa de los líderes por mantener su hegemonía dentro de la jerarquía de poder de las organizaciones catemistas.

a) Respecto al primer punto, si bien legalmente la solicitud de las concesiones para el servicio de transporte público en taxi debe realizarse directamente por el interesado tal como lo estipula el artículo 87 de la LTTE; durante el gobierno de Leyva Mortera la única práctica fue la utilización de las organizaciones como medio de gestión ante el Gobierno del Estado. Es decir, era el Secretario General o "líder" del gramio, el que -como representante directo de los trabajadores- solicitaba mediante un padrón, el otorgamiento de las concesiones y los permisos para cada uno de los interesados.¹²

De acuerdo con estas prácticas, el líder efectivamente cumplió el doble papel que le ha sido otorgado dentro del funcionamiento del corporativismo: su función como vía de canalización de las demandas sociales y como medio de control de éstas. De manera que si bien la Ley privilegia la solicitud

¹² Según los líderes, este padrón se formaba y se sigue formando con todos aquellos interesados que tienen más antigüedad en la organización y más tiempo como trabajadoras del transporte. Sin embargo, en opinión de algunos taxistas, esto en la práctica no es así. Según Ignacio Rodríguez Rivera, del "Movimiento Libre" y anterior trabajador en la Delegación #5 del Sindicato "Fernando Amilpa", en todo el tiempo que permaneció en esta delegación no pudo hacerse de un permiso: "...aquí me va mejor (en el Movimiento Libre), en los naranja (el color de los taxis) te cobran 55 mil pesos mensuales, te venden placas y permisos al mejor postor, pero para los trabajadores (en la delegación #5) no hay nada cierto, a mí nunca se me mencionó que por antigüedad me dieran placas, duré ocho años y no me dieron nada...solo decían: muchachos traigan sus documentos y no se olviden de traer 5 mil dólares. Las ponían a ese precio porque no las podíamos pagar y dárselas a personas que sí tenían manera. Por eso hay funcionarios, ingenieros, licenciados, etc, que tiene hasta 10 y 15 juegos." Entrevista realizada con Ignacio Rodríguez Rivera del "Movimiento Libre", número de taxi 2845, 10 de enero de 1992.

individual de las concesiones, ya que durante el gobierno de Leyva Montero fue el líder quien se encargó de la gestión, quedó totalmente de lado la posibilidad de que el interesado participara personalmente.⁴³ Según esta práctica generalizada, José Nevarez Sánchez -uno de los líderes más antiguos y arraigados en la CTM local, dirigente de la Delegación #12 afiliada al Sindicato "Fernando Amilpa" manifestó:

"En el Gobierno pasado (el de Xicoténcatl Leyva), si personalmente yo trataba las cosas, porque el gobernador y yo éramos muy amigos, viejos amigos. El era cetemista...y yo iba con él directamente o con su secretario, pues era cuando trataba uno las cosas personalmente,...esos tiempos eran diferentes..."⁴⁴

Este tipo de comentarios además de evidenciar la doble función que el líder cumplió en este período de gobierno, permite ver cómo vínculos más estrechos tendieron a formarse a partir de estas relaciones, concediéndoles a los dirigentes un lugar esencial en el funcionamiento del corporativismo local y convirtiéndolos en centros de poder con amplia capacidad de interlocución y negociación con el Gobierno del Estado.

⁴³ De acuerdo con funcionarios de la Delegación de Tránsito y Transportes del Estado en esta Ciudad, antes del gobierno de Ernesto Ruffo Appel, la gestión de las concesiones y permisos se realizaba exclusivamente a través del dirigente sindical quien presentaba el padrón de solicitantes y al que se le entregaba el paquete de concesiones autorizadas. Lic. Alberto Partida y Fausto A. Morán Hurtado, -entrevistas citadas-.

⁴⁴ Entrevista realizada con José Nevarez Sánchez, Secretario General de la Delegación #12 adherida al Sindicato "Fernando Amilpa", 14 de enero de 1992.

b) El segundo aspecto tiene que ver con la relación basada en el intercambio de bienes políticos y económicos de los que habla Ma. Amparo Casar. Como se comentó, el corporativismo local se caracterizó por el trato cordial entre organizaciones oficiales y Gobierno del Estado, este hecho permitió que la CTM y en particular sus líderes más representativos tomaran una fuerza que sigue siendo innegable.⁴⁵ De acuerdo con las entrevistas realizadas a los dirigentes de cuatro organizaciones de la CTM,⁴⁶ éstas coincidieron en que las buenas relaciones con el Gobierno del Estado en el periodo de Layva Mortera, permitían establecer vínculos amistosos y tener mejores resultados en la gestión de las concesiones para el transporte público. José Luis Cubillas Maldonado, dirigente de la Delegación #5 afiliada al Sindicato "Fernando Amilpa" comentó:

"Con Xicoténcatl se decía que el secretario (el secretario general) fuera el gestor ante las autoridades de Gobierno del Estado, eso facilitaba que se otorgaran más rápidamente las concesiones y entonces los solicitantes salían beneficiados...es decir, la solicitud hecha a través de la

⁴⁵ En 1988, la relación Gobierno estatal-sindicalismo oficial se apreciaba de la siguiente manera: "...la política de nuestro gobernador, Xicoténcatl Layva Mortera (ha permitido) la libre actuación de líderes sindicales que movidos bajo sus propios intereses, se dan el bendito lujo de transgredir la Ley, insultar y golpear ante la complacencia de la autoridad. (Esto resulta entendible, pues) en plena campaña, Layva Mortera encontró el apoyo incondicional de la CTM y la CRCC." Zeta, del 27 de mayo al 3 de junio de 1988, pág. 26.

⁴⁶ A José Luis Cubillas Maldonado de la Delegación #5, José Nevarez Sánchez de la Delegación #12, a Guillermo Gánder Salas de la Delegación #19 y a Alfredo Asaro Mata de la Delegación #20 adheridas al Sindicato "Fernando Amilpa".

organización nos agilizaba las cosas..."⁴⁷

La fortaleza de las organizaciones y en particular la de los líderes, se fue consolidando cada vez más en un marco de intereses y de tratos informales alrededor del otorgamiento de las concesiones y los permisos para el transporte público, por lo que éstos se convirtieron para los dirigentes en una fuente de grandes negocios, mientras que para el Gobierno, resultaron una forma cómoda de pagar los favores políticos adquiridos con este tipo de organizaciones.⁴⁸ A tal grado de abusos se llegó en el ámbito del transporte público que el Gobierno interino de Oscar Baylón Chacón también se vio ampliamente relacionado en este negocio e incluso con el pago de favores políticos a periódicos locales.⁴⁹

Por otra parte, de acuerdo con las declaraciones de un taxista que participó en el plantón realizado a fines de 1989 frente a las oficinas de TTE, los tratos informales y la protección del gobierno de Baylón Chacón contribuía aún más al negocio de las concesiones.

⁴⁷ Entrevista realizada con José Luis Dubillas Maldonado, Secretario General de la Unión de la Delegación 45 del sindicato "Fernando Anlipa", 20 de enero de 1992.

⁴⁸ La situación de intercambio de bienes políticos y económicos que caracterizó al período de Xicotencatl Leyva Mortera y que heredó Oscar Baylón se apreciaba de la siguiente manera: "Los grupos de poder en el transporte bajacaliforniano, han sido utilizados irrestrictamente para apoyar las campañas de los candidatos del Partido Revolucionario Institucional. A cambio, obtienen placas y permisos de circulación...Como están las cosas...los transportistas tienen totalmente dominado al Gobierno del Estado. Con la mano en la cintura pueden dejar paralizada a la ciudad..."Zeta, del 23 de julio al 4 de agosto de 1989, pág. 51A.

⁴⁹ Zeta del 6 al 13 de octubre de 1989, pág. 59A y Zeta del 10 al 17 de noviembre de 1989, pág. 30A.

"Los indicios de corrupción quedan a la vista, pero el Gobierno del Estado no interviene. Tal parece que se sigue protegiendo a líderes como Luévano Aguayo y el "Chavoy" Aguirre que durante muchos años se han beneficiado con juegos de placas."⁵⁰

El conjunto de intereses económicos y de poder político que se creó en torno al otorgamiento de concesiones y permisos llevó a la consolidación de poderosos feudos por parte de los líderes, así como de algunos propietarios de permisos que a través de participar en este tipo de tratos y de pagos de favores políticos crearon flotillas de taxis administrativamente escondidas a través de los prestanombres.⁵¹

Otra de las características que se presentó en la relación Gobierno-organizaciones, fue el hecho de que los mismos dirigentes ocuparon un lugar dentro de la jerarquía de poder de la propia CTM. Era así como se establecía una relación entre los líderes menos poderosos y la dirigencia de la central y por otra parte, existía un vínculo de los principales dirigentes con el Ejecutivo Estatal, de tal manera que se dieron serias rivalidades

⁵⁰ Zeta, del 6 al 13 de octubre de 1989, pág. 60A.

⁵¹ "Buena parte de los permisos escapados se encuentran a nombre de varias personas, pero controladas por una sola. Esto permite el dominio de líderes sindicales que, a parte de controlar a los choferes, tienen en sus manos las unidades...Este escapamiento de permisos -que no es nada nuevo- sí se ha convertido en un signo más notable en el gobierno de Leyva Mortera. Y aunque en apariencia mantiene un control total sobre el transporte en Baja California es solo un espejismo y son los líderes quienes le exigen los permisos...", Zeta, del 29 de julio al 5 de agosto de 1988, pág. E3.

por mantenerse en la jerarquía de poder al interior de la organización; esto originó que en ocasiones se formaran alianzas creandose un ambiente de disputa que evidenció que los intereses personales de los líderes se encontraban por encima de su papel como representantes sociales, -como se comentó- el poder que adquirieron los gremios y en particular los dirigentes, se definió de manera significativa por la relación de éstos con el Gobierno del Estado más que ser resultado de su propia capacidad de convocatoria. Respecto a la disputa de la hegemonía interracial el comentario de José Nevarez es significativo.

"La labor que el señor Roberto Luévano realiza como secretario estatal...no la necesito para nada, nosotros somos autónomos y tenemos a quien pedirle (a Salvador Aguirre Sánchez, secretario local de la CTM con quien mantiene estrecha colaboración), no nos puede interesar lo que él (Roberto Luévano) haga, ni quiero pensar que lo vaya a necesitar para algo, no tengo nada en su contra, pero en verdad no tengo nada que pedirle...aunque no somos amigos tampoco somos enemigos...(además) Luévano desde el primer día de funciones de cualquier gobernador está ahí para ver qué le toca...No quiero criticar, pero si él cree (que por eso) es más que yo, más grande que yo, pues allá él y sus creencias y las mías pues son las mías."³²

³² José Nevarez Sánchez -entrevista citada-.

Una opinión contraria que ejemplifica esta separación entre los propios líderes de la CTM, es la de Guillermo Sánchez Salas, dirigente de la Delegación #19 adherida al Sindicato "Fernando Amilpa".

"A nivel del estado nunca se había encontrado tan unida la CTM como con Roberto, acaba de salir reelecto para un segundo periodo en el que colaboro directamente con él pues soy secretario adjunto... Los compañeros y yo consideramos que anteriormente sí había problemas y ahora ya no, toda la federación ha estado en torno a Roberto Lúevano, al grado de que tenemos contemplado hacerle un reconocimiento a nivel estatal."⁵³

Estas opiniones que manifiestan sentimientos contrarios sobre un mismo aspecto, muestran que la lucha por mantener un sitio dentro de la estructura corporativa de la misma central, se funda en el tipo de relaciones que existen entre los propios líderes y de éstos con el Gobierno del Estado. En el siguiente capítulo desarrollaré las tendencias de cambio que el gobierno de Ernesto Ruffo Appel está impulsando respecto a las formas de negociación de las concesiones y por lo tanto respecto a una parte esencial del funcionamiento del sistema corporativo local: la relación gobierno-líderes.

⁵³ Entrevista realizada con Guillermo Sánchez Salas, dirigente de la Delegación #19 adherida al Sindicato "Fernando Amilpa", 15 de enero de 1992.

2.5 Aspectos Generales de las Condiciones de Trabajo en los Gremios de Taxistas de la CTM

En cuanto a las condiciones de trabajo que prevalecían en las organizaciones de taxistas, se plantearán los aspectos más significativos de ellas. Se hará énfasis en que las condiciones de trabajo dentro de estos gremios se encuentran significativamente influenciadas por una relación de poder que se establece en dos niveles. Un primer nivel, referido a la relación de dominio y paternalismo ejercida del líder a la base.⁵⁴ Y un segundo nivel relacionado con la reproducción de la subordinación del chofer al permisionario. A continuación se ejemplificará la manera en que éstos dos niveles operaron dentro de los gremios y con ello se presentará el segundo ámbito de las relaciones corporativas, la relación líder-base.

⁵⁴ Esta relación de dominio puede entenderse en términos de lo que Weber llamó dominación tradicional: "...su legitimidad descansa en la santidad de las ordenaciones y los poderes de mando heredados de tiempos lejanos...El soberano no es un superior sino un señor personal, su cuadro administrativo no está constituido por funcionarios sino por servidores,... los dominados no son miembros de la asociación sino...súbditos. No se obedece a disposiciones estatuidas sino a la persona llamada por la tradición...El soberano puede dispensar su favor otorgando o retirando su gracia...por inclinaciones o antipatías personales o por decisión puramente personal, particularmente también la comprada mediante regalos,...El ejercicio de la dominación se orienta por lo que, de acuerdo con la costumbre, está permitido al señor (y a su cuadro administrativo) frente a la obediencia tradicional de los súbditos, de modo que no provoque su resistencia." (págs. 180-181) Sin embargo, también tiene características de la dominación carismática en la que según el autor se entiende por "Carisma, la cualidad que pasa por extraordinaria de una personalidad...o como ejemplar y, en consecuencia como jefe, caudillo o líder...Sobre la validez del carisma decide el reconocimiento...de la confianza en el jefe...Este reconocimiento es, psicológicamente una entrega plenamente personal y llena de fe surgida del entusiasmo o de la indignación y la esperanza...La dominación carismática supone un proceso de comunización de carácter emotivo. El cuadro administrativo es elegido a su vez por cualidades carismáticas...al jefe le corresponden los hombres de confianza. No hay ninguna colocación ni destitución, ninguna carrera ni ascenso, sino solo llamamiento por el señor según su propia inspiración fundada en la propia calificación carismática del vocado." Max Weber, Economía y Sociedad, trad. José Medina Echavarría, Juan Roura Parella, et al, México, 7a reimpresión, Ed. Fondo de Cultura Económica, 1984, págs. 193-194.

2.5.1 La Relación de Dominio ejercida del Líder a la Base

El primer nivel está relacionado con la normatividad de la prestación del servicio y se presenta cuando los trabajadores tienen la posibilidad de mejorar sus condiciones de trabajo al invadir rutas y violar las tarifas obteniendo mayores ingresos, e incluso puedan obtener la concesión y el permiso -en el caso de aquellos que sean choferes- siempre que exista la determinación del líder para apoyarlos. Cabe aclarar que si bien los tres aspectos deben ser vigilados y reglamentados por TTE, en la práctica son los líderes quienes aprueban o desaprueban cualquier infracción a la Ley complicando o facilitando la prestación del servicio. Un ejemplo de esta relación de dominio y paternalismo establecida del líder a la base, lo proporciona el comentario de uno de los pensionarios entrevistados.

"Yo siempre he trabajado en este sindicato (gremio), tengo catorce años aquí y las cosas siempre han sido igual. Si el líder quiere se hacen muchas cosas, por ejemplo, yo cuando entré iba para la obrera (la ruta Del. Obrera-centro), pero esa ruta no me degaba tanto dinero. Si había trabajo, pero se desgastaba la unidad (el vehículo). Entonces hablé con el secretario (Alfredo Amaro Mata) y él me ayudó a cambiarme a ésta (Central-Rosarito), que está mejor porque saca más (obtiene mayor ingreso) y mi carro pues no se

deteriora tanto."⁵⁵

De acuerdo con estas prácticas, la ayuda que recibía el taxista para prestar el servicio en una ruta que no era la suya, aunque fuera de las fijadas para la propia CTM, representaba otra fuente de ingresos para el líder, pero a la larga también significaba mayores ingresos para el trabajador que solicitaba la autorización del dirigente, ya que le permitía acceder a las mejores rutas, sin tener ningún tipo de represión por parte de las autoridades competentes.

En 1984, este tipo de cambios de ruta requería a cada permisionario que lo solicitara, una "gratificación" de 50 mil pesos;⁵⁶ mientras que se pasaban por alto los graves congestionamientos de los mejores recorridos que evidentemente significaba la disminución general de los ingresos de aquellos permisionarios que sí habían contraído un compromiso con TTE para prestar el servicio en esa ruta específicamente, fomentando la competencia desleal dentro de la misma organización y el deterioro de la relación entre los trabajadores que frecuentemente tenían enfrentamientos.

Otro ejemplo que se relaciona con las condiciones de trabajo en las que el líder tenía poder de decisión, era la invasión de recorridos de organizaciones pertenecientes a otras

⁵⁵ Entrevista realizada con Ramiro Delgadillo permisionario de la Delegación 530 perteneciente al Sindicato "Fernando Amilpa", número de vehículo 2833, 8 de enero de 1992.

⁵⁶ Zeta, del 3 al 10 de agosto de 1984, pág. 40.

centrales. En 1987, cuando había registradas en Tijuana 40 rutas de taxis, la invasión de los itinerarios de otras organizaciones y los constantes enfrentamientos entre taxistas de diferentes centrales fueron personificados principalmente por grupos de la CTM y la CREC. Sin embargo, ni las autoridades ni los dirigentes impusieron correctivos a este problema.³⁷ De aquí que los taxistas que fueron perjudicados en su trabajo, se manifestaban totalmente defraudados por sus líderes ante la apatía por evitar la invasión que realizaban taxistas de otras centrales y no poner orden en relación a los enfrentamientos y al constante deterioro de sus ingresos.

Uno de los taxistas de la Delegación #22 del Sindicato "Fernando Amilpa" explicó:

"Se ha tratado el problema en el sindicato, pero ¿qué se puede hacer? nomás renegar ante uno mismo. Decirles: mira nos están quitando el pasaje, nos están ganando la ruta. Y todos dicen: vamos a hacer esto, que vamos a Tránsito, que vamos a hablar con fulano. De todos modos se queda en puras palabras. No vemos apoyo en ningún lado. Yo tengo cuatro años en esta ruta (Blvd. Agua Caliente) y cada quien se resaca con sus propios uñas, los líderes se arreglan entre

³⁷ Durante 1987 se registraron serios enfrentamientos entre taxistas de diferentes centrales, algunas de las delegaciones de la CTM más involucradas eran la delegación #22 cuyo Secretario General es Darío Zendejas, estos taxistas tienen la ruta de "Blvd. Agua Caliente", la delegación #4 cuyo dirigente es Carlos Lavenant y la ruta que trabajan es la de "Obay-Universidad" y la organización del Sindicato Industrial Liga de Choferes cuyo dirigente es Roberto Luévano y la ruta que recorren es la "Pancho Villa". Ieta, del 10 al 9 de mayo de 1987, pág. 24.

ellos."⁵⁸

La impotencia de no ser escuchados por las autoridades y menos por sus propios dirigentes, es uno de los sentimientos más arraigados en los trabajadores de estos gramíes.

Por otra parte, la posibilidad de obtener un permiso fue un aspecto en el que el líder mantuvo más celosamente el control, de tal manera que poco importó en muchos casos la antigüedad del solicitante, mientras que la simpatía del líder influyó de manera significativa en el otorgamiento de las concesiones.

"Yo tengo veinte años aquí y logré hacerme de mi permiso en 1983, después de mucho insistir y claro de colaborar con el secretario. Aquí hay que quedar bien si no, no la haces, yo tardé para que me lo dieran porque al principio como que no me querían hacer caso, pero me ha dado cuenta que depende de cómo le caigas al secretario; a un hijo de mi compañero ya se lo dieron y no tiene ni cinco años aquí, dicen que se lo dieron porque es muy de confianza del secretario..."⁵⁹

La mayoría de los viejos choferes que lograron obtener una concesión y el permiso correspondiente, pudieron hacerlo a través de la exagerada venta de permisos y juegos de placas que en

⁵⁸ Jeta, del 10 al 8 de mayo de 1987, pág. 25

⁵⁹ Entrevista realizada con Octavio Berrano, taxista de la Delegación 819 del Sindicato "Fernando Añilpa", número de taxi 713, 9 de enero de 1992.

contubernio con las autoridades del Gobierno del Estado crearon los mismos líderes afectando directamente al trabajador.⁶⁶

De acuerdo al Cuadro 2.3, la venta de las concesiones en los gremios cetemistas tuvo precios demasiado altos y diferenciados, esto evidencia la extorsión por parte de los líderes sindicales a los que —como se comentó— se les entregaban los paquetes con las concesiones y los permisos autorizados por el gobierno estatal. Cabe aclarar que a pesar de que los pagos debía realizarlos el permisionario directamente en TTE, los taxistas entrevistados manifestaron haber entregado el dinero directamente al líder, ya que él había gestionado la concesión.

AÑO DE LA CONCESION	ORGANIZACION	COSTO DEL PERMISO
1985	DELEG. #22	2'100 MIL PESOS
1985	DELEG. #22	200 MIL PESOS
1988	SIND. IND. "LIGA DE CHOFERES"	10'000 MIL PESOS
1988	DELEG. #22	*
1992	DELEG. #19	**

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

* El entrevistado dijo no recordar el costo del permiso.

** El entrevistado no quiso decir el costo del permiso.

Nota: Tres de los permisionarios entrevistados obtuvieron sus permisos antes de 1993. En 1972, en la Deleg. #19 y el costo del permiso fue de 175 mil pesos. En 1977, en la Deleg. #5 y el costo del permiso fue de 38 mil pesos. Y en 1982, en la Deleg. #19 y el costo del permiso fue de 270 mil pesos.

⁶⁶ En 1994, apenas a principios del Gobierno de Xicotencatl Layva Mortera, el escándalo con la venta de las concesiones y los permisos se manifestaba en toda su magnitud. Por una parte el Gobernador afirmaba: "...yo no he firmado ningún permiso ni tampoco he dado un juego de placas (para taxi) durante mi gestión.", sin embargo un chofer de taxi cuyo nombre se omite en el periódico comentaba: "...entre los taxistas sabemos que el negocio fue de Edgardo Layva Mortera, el hermano de Xico y el Director de Tránsito, Licenciado Troncoso". Por otra parte el mismo periódico concluye en la nota: "...los juegos de placas se están cotizando a 200 mil pesos en tanto que a los dirigentes de los taxistas, Tránsito del Estado se les entrega entre 35 y 40 mil...en los 200 juegos de placas que se expedieron bajo este sistema, se obtuvo una ganancia de 32 millones de pesos." Zeta, del 3 al 10 de agosto de 1994, pág. 40.

El otorgamiento de los permisos fue un elemento importante de la dominación que el líder ejerció sobre la base y por lo tanto, otro aspecto más en el que aquél influía sobre las condiciones de trabajo de los agremiados.

Por otra parte, la concepción de la figura del líder y el reconocimiento de su preeminencia por parte de los trabajadores, también fue otra forma de subordinación en las organizaciones de taxistas, ya que la posibilidad de los agremiados de obtener ciertos beneficios a partir de las relaciones que mantenían el dirigente y las autoridades encargadas del transporte público, contribuyó a fomentar el respeto al líder por encima de su insignificante gestión como defensor de los derechos de los representados a mejores condiciones de trabajo. Al respecto se reproduce la opinión de Juan Flores, actualmente permisionario del "Movimiento de Taxistas y Choferas Libres", anteriormente taxista en la delegación #4 del Sindicato "Fernando Amilpa".

"Cuando trabajaba con Don Carlos (Carlos Lavenant, Secretario General de la Deleg. #4) me iba mejor, en realidad me ha beneficiado mucho más la amistad con él que estar aquí. Yo voy solo a Tránsito y como me conocen de cuando iba con Don Carlos, pues me atienden más rápido. Cuando estaba con Lavenant se daba cuenta de todo lo que arreglaba con regalos, como tiene lote de carros, llegaba a Tránsito y luego alguna secretaria le decía: 'Don Carlos ando a pie' y él la invitaba a comer y le daba a escoger el

carro que quisiera...[había que verlo cuando llegaba a Tránsito], golpeaba en la mesa con su esclava y luego sabían que estaba ahí, rápido lo atendían. Era muy majadero pero también ayudaba a la gente...a mí me va mejor por todos sus conocidos que me han ayudado muchas veces..."⁶¹

Con este comentario queda manifiesto, cómo la figura del líder dominante es un valor arraigado en este tipo de organizaciones en las que independientemente de la labor del líder como representante social, los propios trabajadores valoran su personalidad y su carisma; de manera que si la relación clientelista entre gobierno-líderes durante el período de Xicoténcatl Leyva, benefició en cierta forma a algunos de los integrantes de las organizaciones catenistas - a través del acaparamiento de concesiones y permisos para el transporte público; el otorgamiento de las mejores rutas y el establecimiento de tarifas- los beneficios logrados por los líderes a partir de su papel como intermediarios, muy poco trascendieron a los miembros de las organizaciones a través de un mejoramiento real de las condiciones de trabajo, sino que la situación laboral -al estar significativamente definida por las relaciones de poder de las organizaciones- fue precaria.

⁶¹ Entrevista realizada con Juan Flores del "Movimiento Libre", taxi 2825, 9 de enero de 1991.

2.5.2 La Reproducción de la Subordinación del Chofer al Permisionario

Por lo que respecta al segundo nivel de la relación de poder, el chofer se encontraba -y aún permanece- supeditado a un "cuasi-patrón", es decir, era el permisionario quien definía aspectos importante en las condiciones de trabajo del primero, en la medida en que le imponía una renta, la erogación de todos o la mayoría de los gastos referidos al trabajo -infracciones, descomposturas, cuotas, "mordidas" y otros tipos de desembolsos- y el pago de las cuotas del gremio, por lo que el chofer tuvo cierto condicionamiento en términos de las horas, los días, el turno, etc. que debía trabajar para poder solventar todos los gastos y obtener un ingreso con el cual cubriría sus necesidades personales más apremiantes; además de que -como se mencionó- no contaban con prestaciones de parte del permisionario o de la organización.

En general, en los gremios cetemistas, el chofer tenía que realizar el fuerte pago de la renta semanal del permiso, la cual dependía de la ruta en la que trabajara. En 1988 esta renta era de no menos de 260 mil pesos semanales, sin incluir multas y pago de refacciones⁶² y a principios de 1989 el pago oscilaba entre los 20 y los 70 dólares diarios por turno, además de que el trabajador que no tuviera su propio vehículo tenía que rentar o comprar uno, lo cual representaba un gasto adicional y en ocasiones un gran negocio de algunas personas que en conocimiento

⁶² Ieta, del 29 de julio al 5 de agosto de 1988, pág. 68.

de las necesidades de estos trabajadores traían autos de Estados Unidos, sin registro y sin estar importados y los vendían a los taxistas a precios de lote.⁶³

En torno a la opinión de los afectados, el Semanario Zeta publicó la declaración de un chofer en el plantón que se realizó frente a las oficinas de TTE en Tijuana,

"Ya no nos alcanza. Los dueños de los juegos de placas se aprovechan de nuestra situación y nos cobran lo que quieren. Esas son unas de las tantas injusticias por las que estamos peleando."⁶⁴

Sin embargo, además de la renta del permiso, el chofer tenía que realizar entre los gastos ya mencionados, el pago al municipio por trabajar como chofer de taxi, el cual según algunos de los taxistas entrevistados, a principios de 1989 tenía un monto de 50 mil pesos al año, aunque otros trabajadores públicamente declararon haber pagado hasta 300 y 500 dólares por ese derecho.⁶⁵ Al respecto, otro de los taxistas entrevistados en el mismo plantón, caracterizó su situación de la manera siguiente:

"Un taxista logra hacer medio millón de pesos a la semana,

⁶³ Zeta, del 9 al 15 de septiembre de 1989, pág. 38A.

⁶⁴ Zeta, del 6 al 10 de octubre de 1989, pág. 62A.

⁶⁵ Zeta del 9 al 15 de mayo de 1989, págs. 38 y 39A.

pero es explotado por un pulpo y maneja un taxi sin los debidos papeles...Con lo que te cobran de cuotas, de mordidas, no te sale. Mejor dejas el taxi. Dura uno un mes, o seis, o un año, y te sales porque no te queda feria, debido a los altos costos, las rentas, las refacciones y todo lo que el sindicato le pide a uno que pague."⁶⁶

Cabe aclarar que aunque en determinado momento, el permisionario podía obtener mejores ingresos que un chofer, en la medida en que no tenía que pagar una renta semanal y el mismo podía -relativamente- modificar ciertas características de su trabajo (horario, número de días y horas a trabajar, etc.),⁶⁷ al igual que el chofer no tenía acceso a ningún tipo de prestaciones otorgadas por la organización a la que pertenecía y en realidad su condición dependía de manera importante, de aspectos informales -la fuerza de la organización a la que pertenecía y las relaciones que mantuviera con el líder- que no tenían que ver con el solo hecho de tener el permiso a su nombre. Sin embargo, en el caso de los choferes, la situación era aún más crítica, ya que se encontraban sujetos a dos tipos de relaciones, la impuesta por el líder a todo el gremio y la impuesta por el permisionario, respecto a sus condiciones de trabajo.

⁶⁶ Entrevista con Dagoberto Rodríguez, trabajador de la Delegación #4 afiliada al Sindicato "Fernando Aailpa", publicada en Zeta, del 8 al 15 de septiembre de 1988, pág. 39A.

⁶⁷ En general los permisionarios también se encontraban sujetos a la corrupción de las autoridades lo que representaba mayores costos en la realización de su trabajo. Un ejemplo de ello es proporcionado por el semanario Zeta, el cual publicó en 1988, que el Delegado de TTE Javier Troncoso, pidió 120 dólares a cada concesionario por renovar el permiso del taxi. Zeta, del 2 al 10 de febrero de 1988, pág. 16.

En el siguiente capítulo se presentarán las tendencias a la transformación del sistema corporativo hasta aquí caracterizado, y se enfatizará cómo estas tendencias se acentúan con el cambio en el Gobierno del Estado y su enfrentamiento con las organizaciones sociales como los gremios de taxistas de la CTM, los que experimentan la ruptura de las relaciones colaboracionistas que caracterizaron su relación con el Ejecutivo Estatal durante el periodo de gobierno de Xicoténcatl Leyva Mortera.

III. TENDENCIAS DE CAMBIO EN LAS RELACIONES CORPORATIVAS Y EL GOBIERNO DE ERNESTO RUFFO APPEL (1989-1991)

La administración de Xicoténcatl Leyva Montero, se caracterizó por el fortalecimiento de las relaciones entre gobierno estatal-líderes sociales, como una de las bases de su política de gobierno. Los vínculos clientelares y paternalistas establecidos entre ellos, crearon un conjunto de intereses que profundizaron la separación de los líderes como representantes de la base organizada y en cambio establecieron un lazo muy estrecho con el gobierno. Por otra parte, las relaciones entre los dirigentes y la base, se apoyaron en fuertes lazos de poder que incidieron significativamente en la definición de las condiciones de trabajo al interior de estas organizaciones.

El presente capítulo tiene por objeto mostrar las tendencias al cambio en la estructura corporativa del servicio de transporte público, las cuales se han presentado en lo que va del Gobierno de Ernesto Ruffo Appel. El análisis de este proceso de cambio, será ubicado en tres niveles: en la normatividad para la prestación del servicio, en las formas de negociación de las concesiones para el transporte público y en las condiciones de trabajo dentro de las organizaciones de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C. De esta manera, se mostrarán los procesos de cambio en los dos ámbitos de operación del sistema corporativo: el nivel referido a la relación Gobierno-líderes y el vínculo entre líderes-agremiados. Cabe aclarar que si bien la sucesión del gobierno estatal influye directamente en el primer aspecto, es

interesante ver qué está ocurriendo en la relación dirigentes-base para conocer el papel que tiene el líder en este proceso de cambio.

Con propósitos prácticos, los apartados del capítulo serán los siguientes: la primera parte presentará el contexto en el que el gobierno de Ernesto Ruffo se enfrenta a las organizaciones sociales, privilegiando la gestión individual de cualquier demanda que tenga que ver directamente con el peticionario; la segunda sección presentará las propuestas de modificación de la normatividad para la prestación del servicio de transporte, desde el punto de vista de los diferentes actores sociales involucrados. El tercer apartado planteará las tendencias de cambio en las formas de negociación de las concesiones y el desplazamiento de los dirigentes gremiales como medios de canalización y control de las demandas. El cuarto apartado, mostrará cómo la relación líder-base no se ha modificado y se planteará que los vínculos de poder en el interior de los gremios ha permanecido como una característica fundamental de su vida interna. Finalmente, la quinta sección, mostrará un balance de las transformaciones que experimenta el sistema corporativo local en el ámbito del servicio de transporte público.

3.1 A Manera de Contexto. La Problemática entre el Gobierno del Estado y las Organizaciones Sociales

Tras haber ganado las elecciones a la gubernatura del Estado de Baja California el 2 de julio de 1989, Ernesto Ruffo Appel candidato del Partido Acción Nacional (PAN), toma posesión de su cargo el 10 de noviembre del mismo año. El contexto en el que se da su triunfo, si bien significa la conjunción de distintos elementos, parece tener un aspecto central: el deterioro que como partido de masas ha sufrido en el estado, el Partido Revolucionario Institucional (PRI), una vez que la sociedad bajacaliforniana ha cuestionado ampliamente su manera de gobernar, caracterizada por una serie de lazos de poder, que se han sobrepuesto a la tarea de atender las demandas sociales.¹ Las elecciones de 1989, representaron un avance significativo para el PAN, que además de obtener el triunfo de la gubernatura, ganó las elecciones de presidente municipal en dos de los cuatro municipios: Ensenada y Tijuana y perdió Mexicali y Tecate donde el PRI logró mantener la presidencia municipal. Este hecho, junto con el triunfo en nueve de las quince diputaciones,² marca una

¹ Dentro del conjunto de factores que se manifestaron en las elecciones de 1989, José Negrete Mata destaca los siguientes: "1) Fenómenos de tipo regionalista, los que a su vez se distinguen entre aquellos que se refieren a la contradicción entre el estado con el centro o la Federación, y los intrarregionales especialmente entre las así llamadas zona costeras (que incluye Ensenada, Tijuana y Tecate) y el Valle (Mexicali, ciudad y campo). 2) El desgaste de las bases populares del gobierno estatal, en particular desde la aristocratización de la política del régimen de Roberto de la Madrid Romandía y del populismo demagógico de Xicoténcatl Leyva Mortera. 3) La división del PRI, y 4) La creciente participación de los sectores emergentes de la sociedad bajacaliforniana que se han conformado en las últimas décadas." José Negrete Mata, El 2 de julio Bajacaliforniano, Tijuana, S.C, El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), 1989, pág. 34.

² Nueve de las quince diputaciones son del PAN, seis están en manos del PRI y cuatro son de representación proporcional: una para el Partido Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional (PFCRN), otra para el Partido Auténtico de la Revolución Mexicana (PARM), otra para el Partido Popular Socialista (PPS) y una para el Partido de la Revolución Democrática (PRD). Este hecho formalmente significa la mayoría panista, sin

diferencia sustancial en las condiciones para el ejercicio de gobierno en el estado y caracteriza el contexto de competencia y contrapesos político en el que Ernesto Ruffo tendrá que desempeñar su cargo hasta 1995, sin la posibilidad de establecer decisiones en forma unilateral como fue la costumbre en otros periodos.

Esta nueva administración, en manos de un partido de oposición que ha pasado -como lo comenta Tonatiuh Guillén-, de ser un "partido de oposición leal" a un "interlocutor leal" del PRI, rompe de alguna manera con las estructuras tradicionales de dominación y de gestión de gobierno.³ En palabras de Guillén:

"Para el oficialismo la pérdida de la gubernatura en Baja California significa mucho más que la simple derrota electoral. Su principal consecuencia ha sido la descomposición de toda la estructura de relaciones existente entre la burocracia política regional, en todos

embargo, los votos del PFCRN, PPS y PRD han seguido la tendencia priistas, por lo que en la práctica existe un equilibrio de fuerzas en el que el diputado del PARM tiene el voto decisivo en muchas ocasiones. Esto origina que exista un ambiente de discusión en el Congreso del Estado de tal manera que la posición del Ejecutivo Estatal no sea la fuente única de las decisiones.

³ Según Mario Herrera, las doctrinas del PAN privilegian la acción individual en la medida en que consideran que las formas organizativas no buscan el bien común sino el conflicto social, por lo que limitan la libertad del individuo en aras de la libertad del grupo y de la hegemonía del líder. Estos planteamientos son el resultado de una concepción que se basa en la filosofía del bien común, que propugna por la justicia social y rechaza la lucha de clases, pues considera que la persona es el centro de la sociedad y no acepta la tesis de la opresión de un grupo sobre otro. De acuerdo con Herrera, es en este marco en el que Ernesto Ruffo propone una política ciudadana de "beneficio colectivo" para Baja California, en la que plantea que la acción del gobierno estatal estaría enfocada no a un solo sector social ni beneficiaría a un grupo en particular, sino que la cual existiera una nueva relación entre el poder público, las organizaciones sociales y los ciudadanos. Mario, Herrera, "¿Gavilanes o Palcaas?, liderazgos sociales en Baja California", en Comunicara, Tijuana, B.C., Núm. 12, Año 2, noviembre 1990, pág. 20.

sus niveles y expresiones: en el gobierno, en el partido, entre las organizaciones, en los grupos formales e informales y entre las bases. Simplemente ya no existe esa estructura vertical de relaciones políticas que se originaba en la gubernatura y se extendía hacia el congreso del estado, el partido, los ayuntamientos y multitud de organizaciones menores."⁴

En términos de su relación con las organizaciones sociales, el gobierno de Ernesto Ruffo ha enfrentado serios problemas con grupos organizados como los burocratas -en Tijuana-, los maestros y las agrupaciones de colonos; el conflicto parte de la manifestación abierta que el gobernador ha hecho sobre la forma en la que guiará su gobierno.

"En mi gobierno no habrá tratos con los líderes sociales, los problemas los resolveré directamente con la gente que desee venir a dialogar conmigo...ningún líder social será atendido bajo apreciaciones personales, pero si surgen acusaciones y demandas formales en contra de ellos, el gobierno a través de sus tres poderes actuará apegado a derecho."⁵

⁴ Tonatiuh Guillén López, Las elecciones de 1989 en Baja California, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), 1989, pág.28.

⁵ El Mexicano, 30 de mayo de 1990, pág.1A.

Esta postura por parte del Gobierno del Estado ha derivado en diferentes acciones que tienen por objeto el desplazamiento de los líderes tradicionales como medios de canalización de las demandas sociales, lo que lleva consigo el rompimiento de una dimensión del aparato corporativo, la relación cúpular gobierno-líder, que queda sustituida por la gestión individual de cualquier reclamo que afecte directamente al interés personal (como por ejemplo el interés de los peticionarios de terrenos, en el caso de las organizaciones de colonos o de los permisionarios, en el caso de las organizaciones de transportistas) y no con los intereses de toda la agrupación, eliminando con ello, la intermediación política por parte de los dirigentes.⁶ En la práctica esta situación ha derivado en una serie de enfrentamientos verbales y manifestaciones de rechazo protagonizadas por los representantes más importantes de las organizaciones sociales,⁷ quienes al sentirse afectados, han

⁶ Por ejemplo, respecto al movimiento urbano popular, Oscar Contreras y Víctor Espinoza comentan: "Con la llegada de Ruffo al gobierno, tanto por razones doctrinarias (el liberalismo panista) como por razones atribuibles al "estilo personal" del gobernador, la manipulación corporativa de las demandas del movimiento urbano popular empezó a desmoronarse estrepitosamente...la novedad consiste en la decisión gubernamental de...atender estas demandas sociales entablando una relación en términos individuales con los peticionarios, eliminando con ello, la intermediación política de los líderes tradicionales...de lograrse esto, se estarían sentando las bases para la desarticulación de uno de los principales bastiones del corporativismo en la región y remodelando de manera significativa uno de los segmentos de mayor peso en la vida política y social de la entidad", Oscar F. Contreras y Víctor A. Espinoza Valle, "Frontera y Sociedad en Baja California", en Suplemento Política de El Nacional, México, 18 de Julio de 1991, pág. 19.

⁷ Algunas de las manifestaciones de descontento son las siguientes. Los dirigentes del Frente de Defensa Popular expresaron: "la administración panista hostiga a los grupos sociales obstreciendo su lucha en favor de los marginados, demandamos alto a la represión disfrazada de legalidad...pues se pretende restar legitimidad a las agrupaciones sociales...", (El Mexicano 19 de marzo de 1990, págs. 1 y 24.). O las declaraciones de la Unión de Colonos Solicitantes e Inquilinos: "Un gobierno legalmente constituido tiene como obligación fundamental, conducir sus actos dentro del marco preciso de la democracia...la posición gubernamental sustenta el interés del individuo por encima de los intereses de la comunidad...el gobierno lo que busca es la destrucción completa de las organizaciones..." (El Mexicano, 20 de marzo de 1990, pág. 40.). Y

llegado a catalogar al gobierno de Ernesto Ruffo como un "Gobierno de venganza y fascista".⁹

De aquí que, si bien existen una serie de acciones emprendidas por el Ejecutivo Estatal para priorizar la participación ciudadana como el medio eficaz para expresar sus demandas, la fuerte oposición por parte de las organizaciones y fundamentalmente de los líderes, represente un gran obstáculo para poder llevar a cabo una verdadera y profunda transformación del sistema corporativo, por lo menos de manera inmediata. Por ser este apartado sólo el contexto de la situación de choque entre gobierno y líderes, los enfrentamientos en el ámbito del transporte público, serán desarrollados en el apartado sobre formas de negociación, en el que se muestra como la personalización de los ataques por parte de los líderes y la reafirmación de que la CTM sigue siendo pilar del Partido Revolucionario Institucional, son dos manifestaciones que caracterizan la relación entre gobierno y organizaciones.

A continuación se presenta la situación del marco legal para la prestación del servicio de transporte público, exponiendo cuáles son las tendencias al cambio que se dan en este nivel de su funcionamiento.

las declaraciones de la CTM en voz de Salvador Aguirre: " El revanchismo político, la cacería de brujas que se viene registrando no trae nada bueno y en cambio sí aumenta la intranquilidad ciudadana...", El Mexicano, 23 de marzo de 1990, pág. 40.

⁹ Este calificativo fue hecho por la Alianza de Dirigentes de Baja California, El Mexicano, 31 de marzo de 1990, pág. 5A.

3.2 Propuestas de Cambio a la Normatividad para la Prestación del Servicio de Transporte Público

Durante este período de gobierno se han dado algunos intentos de modificación de la normatividad que rige al servicio de transporte público. En general ha sido aceptado que existe un servicio deficiente y que para mejorarlo es necesario reformar ciertos aspectos de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado (LITE). Las opiniones sobre la necesidad de reformar la normatividad fueron planteadas informalmente en el transcurso de 1990 a través de la propuesta de los integrantes del Congreso del Estado, las opiniones de las centrales obreras, las declaraciones del Ejecutivo Estatal y los planteamientos de la Delegación de Tránsito y Transportes del Estado (ITE) en Tijuana.

Las propuestas y opiniones presentadas por estas cuatro partes se refieren a lo siguiente:

a) La proposición del diputado panista René Núñez Figueroa en la que a través de un anteproyecto de modificación de la Ley plantea la necesidad de aceptar la participación de particulares fuera de organizaciones gremiales en la prestación del servicio de transporte público, con el objetivo de combatir los monopolios de estos grupos y permitir que cualquier persona que desee prestar el servicio tenga como única condición registrarse personalmente como el permisionario⁹. La otra propuesta dentro del congreso estatal fue hecha por el también diputado panista-

⁹ El Mexicano, 3 de febrero de 1990, pág. 30.

Héctor Osuna Jaime, quien se pronunció por la reestructuración total del transporte público, creando un plan de tres años en el que la ciudadanía participaría con sus peticiones y los diputados serían los encargados de exigir estas demandas ante el Congreso.¹⁰

b) Otra opinión en torno a la necesidad de reforma de la LTTE, fue la oposición abierta de las siete centrales obreras que en voz del secretario estatal de la CTM Roberto Luévano Aguayo, plantearon al gobernador su inconformidad argumentando que con el tipo de propuestas hechas por los diputados panistas, se daña el patrimonio de los concesionarios del transporte público y en general a los trabajadores de las agrupaciones dedicadas a esta actividad¹¹. De acuerdo con Luévano, las centrales presentarían también un anteproyecto que tendría que ser igualmente considerado por el Congreso del Estado, sin embargo cabe aclarar que por lo menos públicamente no se ha tenido conocimiento de la existencia de dicho anteproyecto. Por otra parte, estas propuestas no involucran a los prestadores directos del servicio, es decir a permisionarios y choferes, los que -según las entrevistas realizadas- no tienen una idea clara de la normatividad que rige el servicio de transporte público, ni tampoco manifestaron su interés por la modificación del reglamento, pero en cambio expresaron su preocupación por obtener

¹⁰ El Mexicano, 25 de febrero de 1990, pág. 3A.

¹¹ El Mexicano, 11 de febrero de 1990, pág. 1A.

una solución inmediata a sus problemas de trabajo.

c) La respuesta del Gobernador del Estado quien anunció que independientemente de la urgente necesidad de reformar la LTTE, lo fundamental era empezar a tomar medidas correctivas aplicando la reglamentación vigente en relación al servicio de transporte, donde existen intereses muy fuertes creados fundamentalmente a partir de la entrega indiscriminada de juegos de placas que ha fomentado grandes negocios dentro de la organizaciones transportistas.¹²

d) Finalmente la propuesta de TTE en voz del entonces Delegado en Tijuana, Rogelio Aros Guzmán, quien consideró que lo importante era elaborar un anteproyecto que planteara la reforma de todo lo referente a la agilización del canje de placas, la revisión mecánica de los vehículos y la determinación de las rutas de transporte, aspectos en los que la delegación aún tiene mayores problemas y los que agilizarían la prestación del servicio.¹³

Es importante comentar que por parte de los usuarios del servicio, las únicas manifestaciones de descontento que se han hecho públicas, están relacionadas con las violaciones a las tarifas del transporte y con el cumplimiento de los recorridos de

¹² El Mexicano, 3 de junio de 1990, pág. 10.

¹³ El Mexicano, 26 de noviembre de 1990, pág. 4A.

los taxis, sin embargo, aunque estas demandas no aborden explícitamente la necesidad de una reformulación del marco legal de la prestación del servicio, sí hacen referencia al papel de las autoridades competentes en la vigilancia del servicio y a las obligaciones de las organizaciones de transportistas --y por lo tanto de taxistas--, aspectos que forman parte de la normatividad.

En general todas las propuestas plantean diferentes puntos de vista sobre la prestación del servicio de transporte público; sin embargo, a pesar de estas manifestaciones de interés para mejorar el servicio, por lo menos hasta la fecha en que se realizó este trabajo, en la delegación de TTE en Tijuana se seguía operando con la LTTE del 10 de agosto de 1982, que ya ha sido tratada en el capítulo anterior y que no ha sufrido formalmente modificación alguna, aunque siguen en discusión las propuestas de reforma a la misma.¹⁴

En definitiva, el hecho de que los cambios a la Ley requieran del consenso en el congreso estatal, complica un cambio inmediato de aquélla. Sin embargo, se han puesto en práctica un conjunto de dispositivos de seguridad y revisiones de la prestación del servicio en materia de tarifas, horarios, recorridos, etc., que tienen por objeto empezar a corregir algunas de las anomalías. De esta manera el Gobierno del Estado ha instrumentado acciones encaminadas a la corrección de las irregularidades y aunque --como se comentó-- se sigue discutiendo

¹⁴ Entrevistas realizadas con: Alberto Partida, Jefe del Departamento de Planeación y Normatividad (23 de enero de 1992) y Fausto A. Morán Huerta, Jefe del Departamento de Transportes, de TTE en Tijuana, B.C., 23 de enero de 1992.

sobre las posibles modificaciones a la Ley, la disposición inmediata ha sido vigilar la adecuada prestación del servicio.¹⁵ Hay que destacar que en la medida en que el gobierno de Ernesto Ruffo intenta poner orden a partir de la inspección continua y la aplicación de sanciones a quienes transgredan las normas, también se intenta atacar los intereses de los grandes acaparadores de permisos y dentro de ellos de los líderes de estas organizaciones quienes como en el caso de la CTM han manifestado su oposición total a cualquier cambio en el servicio.

3.3 Las Formas de Negociación de las Concesiones en el Período Actual de Gobierno

Por lo que respecta a las formas de negociación, ámbito que única y exclusivamente pueda ser modificado por el Gobierno del Estado o por los líderes de las agrupaciones, el Ejecutivo Estatal ha dispuesto claramente su intención de privilegiar el trato personalizado sobre las negociaciones con los representantes de las organizaciones de taxistas, es decir, suprimir el papel tradicional del líder como medio de canalización de las demandas de esos gremios. Sin embargo, los líderes, presentan un amplio rechazo a estas disposiciones y en la medida en que sienten amenazados sus intereses se establece un ambiente de choque en el que los dirigentes de los gremios, han

¹⁵ "La Delegación de Tránsito y Transportes del Estado advirtió que continuará instrumentando dispositivos de vigilancia, en contra de los trabajadores del volante que no respetan las tarifas y las rutas asignadas...", El Mexicano, 28 de diciembre de 1999, pág. 3A.

catalogado al gobierno de Ernesto Ruffo como un "gobierno antisindicalista e inquisidor".¹⁶

Respecto a las relaciones del gobierno estatal con los grupos cetemistas, la disposición de priorizar el trato personal --aunque sin desconocer totalmente al líder-- se está llevando a cabo a través de dos vías: por medio de instrucciones a los funcionarios de la delegación de TTE y en comunicación personal del gobernador con los dirigentes. Por lo que toca al primer caso, el comentario del Jefe del Departamento de Transportes de TTE en Tijuana, evidencia este hecho.

"Anteriormente el gestor de las concesiones era el dirigente, se acostumbraba que fuera así, pero ya no. Tenemos nuevas disposiciones del Señor Gobernador de que necesitamos tener un trato más frecuente con el solicitante, ... desde luego que no se desconoce la personalidad de algún Secretario General, pero de preferencia es el trato con el interesado... Y lo que hemos visto es que ya empieza a ser frecuente que venga el solicitante directamente, esto es significativo."¹⁷

Respecto a la segunda vía, la experiencia de José Nevarez Sánchez muestra que el cambio en la política de gobierno también se hace explícita en el trato directo con los líderes.

¹⁶ El Mexicano, 24 de abril de 1950, pág.1A.

¹⁷ Fausto A. Morán Huerta -entrevista citada-.

"Yo fui y platicué con el Señor Gobernador y él nos dijo que él no quería tratos con líderes, sino que si era posible nombráramos una comisión de miembros del sindicato (del gremio) para que hablara con él y planteara cualquier problema...pero que él no quería tratar directamente con el líder...Entonces pues así lo hago," porque a sí también me evita muchas vueltas..."¹⁸

No obstante, el problema fundamental al que se ha enfrentado Ernesto Ruffo es el conjunto de intereses creados por años alrededor de las relaciones Gobierno-líderes, ya que según Navarez, a pesar de que Ruffo Appel les ha indicado directamente su preferencia por la gestión individual, en el caso de la CTM no todos los dirigentes han aceptado el cambio y principalmente aquellos que han obtenido mayores beneficios de su cercana colaboración con el gobierno, como Roberto Luévano Aguayo, quien -en calidad de dirigente estatal de la CTM y Secretario General del Sindicato Industrial "Liga de Choferes"-, "sigue llenando personalmente para no perder su poder."¹⁹

Este argumento bien puede ser válido para los demás líderes entrevistados, quienes también manifestaron conocer la posibilidad que tiene el interesado de solicitar la concesión por cuenta propia, así como de la importancia que se le está dando a

¹⁸ Entrevista realizada con José Navarez Sánchez, dirigente de la Delegación #12 afiliada al Sindicato "Fernando Amilpa", 14 de enero de 1992.

¹⁹ José Navarez Sánchez -entrevista citada-.

la expresión personal de las demandas durante este gobierno y sin embargo afirmaron ser ellos mismos los que hacen la solicitud mediante el padrón de aspirantes de las concesiones y los permisos para un grupo de personas, en la medida en que -según afirmaron-, se le da mayor agilidad al trámite cuando es presentado por parte de toda la organización.²⁰

En vista del rompimiento de los vínculos clientelares, las reacciones que se han presentado por parte de los líderes se dan también en dos sentidos: se presenta una personalización del "ataque", es decir hay un reflejo de indignación y particular descontento provocado por la afectación que las medidas del gobierno ocasionan sobre los intereses de los dirigentes. En este sentido, Salvador Aguirre Sánchez comentó:

"A la administración estatal panista le van a hacer falta cárceles para encerrar a tanta gente que considera enemiga, solo por el hecho de que en gobiernos anteriores de una manera u otra una persona estuvo vinculada o sostuvo tratos estrictamente profesionales con los funcionarios en turno."²¹

Por otra parte, ha habido manifestaciones de disgusto

²⁰ Entrevistas con José L. Cubillas Maldonado, secretario general de la Delegación #5, Guillermo Sánchez Salas, secretario general de la Delegación #13, Alfredo Amaro Mata, secretario general de la Delegación #30, todas ellas afiliadas al Sindicato "Fernando Amilpa" y Benjamín Acuña Vázquez, secretario general del "Movimiento Libre".

²¹ El Mexicano, 5 de abril de 1990, pág. 4A.

expresamente hechas a nombre de las centrales que como en el caso de la CTM, tienden a reivindicar el papel social de las organizaciones y culpar al partido en el poder de la violación de los "derechos constitucionales y revolucionarios" de agrupación.

Uno de los ejemplos más significativos de esta segunda reacción, fue el hecho de que a escasos cinco meses de que Ernesto Ruffo tomara posesión del gobierno estatal, en el mes de abril de 1990, en los preparativos del tradicional desfile del 1o de mayo en el que se hace patente el apoyo de las organizaciones obreras al gobierno en turno, la CTM declaró su no participación en dicho acto como una forma de rechazo y no colaboración con el gobierno local y estatal. Al respecto, la prensa local, publicó la siguiente nota.

"La Confederación de Trabajadores de México, contempla la posibilidad de abstenerse de participar en el tradicional Desfile Obrero del primero de mayo, ya que no existen óptimas relaciones con las autoridades estatales y municipales. Sobre esto, el Secretario General de la Federación Local de la CTM, Salvador Aguirre Sánchez, explicó: 'en las asambleas de los diversos sindicatos cetemistas, los trabajadores han externado su inconformidad de tomar parte en el evento por las constantes fricciones que se han presentado con el sector oficial'."²²

²² El Mexicano, 4 de abril de 1990, pág. 6D.

Cabe apuntar que a esta declaración de la CTM, siguieron otras de varias centrales obreras que se manifestaron a favor de la decisión catemista.²³ Posteriormente, esta central resolvió desfilar en forma independiente, partiendo de sus instalaciones y terminando el acto en el edificio del PRI.²⁴

Además, tratando de mantener su fortaleza como organización oficial, la CTM ha realizado una serie de declaraciones sobre la fortaleza del PRI en el estado y sobre la importancia de la central como pilar de este partido, según Roberto Luévano Aguayo:

"Las relaciones entre la CTM y el PRI están en buenos términos en todos los niveles del partido...aunque hay mucha gente interesada en hacernos creer lo contrario no hay nada de divorcio o división, la CTM es priista y seguirá siéndolo...el sector obrero es un pilar del partido..."²⁵

Con ello, la central reafirma su postura oficialista y despeja toda duda de que siguiera permaneciendo incondicional a las decisiones y acciones del Gobierno del Estado,

²³ El Mexicano publicaba los siguientes encabezados: "La CROC definirá su participación en el Desfile del 1o de mayo" (7 de abril de 1990, pág. 7A.); "La CCR tampoco participará en el Desfile del Primero de Mayo" (10 de abril de 1990, pág. 3D.); "La CROM no participará en el Desfile del Primero de Mayo", 26 de abril de 1990, pág. 4A.

²⁴ Finalmente el acto cívico se realizó únicamente con las siguientes centrales: la CRT, SINDETEL, SNTE Sección 2 y 37, el Sindicato de Burocratas, la CROC Alba Roja y la FSTSE. El Mexicano, 10 de abril de 1990, pág. 3A.

²⁵ El Mexicano, 25 de julio de 1990, pág. 2A.

independientemente del partido en el poder; en este sentido, la propia dirigencia nacional de la CTM, define una línea de mínimo trato administrativo y de oposición política respecto al gobierno en esta entidad.²⁶

En este ambiente de constantes enfrentamientos entre gobierno y líderes, el funcionamiento del sistema corporativo en el ámbito del servicio de transporte público se ha caracterizado por dos aspectos: a) el rompimiento del tradicional intercambio de bienes económicos y políticos, y b) la mayor apertura en términos de organización gremial, ya que se ha apoyado la creación de la primera organización de taxistas independientes en el estado, el Sindicato de Trabajadores del Volante "Movimiento de Taxistas y Choferes Libres de Baja California", la cual después de ser constantemente rechazada por gobiernos anteriores, encuentra en la administración actual, la posibilidad de conformarse legalmente.

a) Por lo que respecta al intercambio de bienes económicos, es decir la obtención de concesiones y permisos por parte de las organizaciones oficiales, la política de gobierno de Ernesto Ruffo plantea la suspensión del otorgamiento indiscriminado de concesiones y permisos para el transporte público, con lo que se desea atender directamente las necesidades y demandas del prestador directo del servicio y por otra parte, empezar a

²⁶ Mario Herrera, "¿Gavilanes o Palomas?. Liderazgos Sociales en Baja California", en Comunicare, Tijuana, B.C., Año 2, Núm. 12, noviembre de 1990, pág. 20.

combatir los grandes negocios y los fuertes intereses creados alrededor de la prestación del servicio de transporte en taxi.

Según funcionarios de TTE en Tijuana

"Por ahora no se les está dando mucha esperanza a la gente (en caso de que soliciten permisos para el transporte público), ya que el Señor Gobernador ha dado orden de reestructurarnos y poner al día todo lo referente a concesiones, pues hay muchas anomalías...Además la otra modalidad, es que no se entregarán concesiones a quienes no tengan primeramente regularizado su vehículo, pues antes no interesaba si los papeles del vehículo estaban o no en regla."²⁷

Otra de las medidas que indican la suspensión del intercambio de bienes económicos, ha sido la revocación de algunos permisos, tanto por motivos de abusos en el cobro de tarifas como por violación de rutas. De acuerdo con los diarios locales, apenas tres meses después de que tomara posesión Ernesto Ruffo -período en el que se presentaron los primeros abusos en el cobro de tarifas de transporte público en taxi y se registraron las primeras invasiones de rutas-, el Lic. Rogelio Aros Guzmán, Delegado de Tránsito y Transportes del Estado en Tijuana, anunció la cancelación de las concesiones para todos aquellos

²⁷ Fausto A. Morán Huerta -entrevista citada-.

transportistas que habían infringido la Ley.²⁸

Es importante comentar que las reacciones de los trabajadores ante las medidas instrumentadas por el Gobierno del Estado, se han dado en dos sentidos: por un lado se acepta que hay cambios que han mejorado las condiciones en las que se presta el servicio de transporte público y por otra parte, como trabajadores consideran que la existencia de mayores requisitos y la aplicación de los reglamentos a la prestación de este servicio, en ocasiones se torna molesto pues estaban acostumbrados a arreglar sus problemas informalmente, es decir, fuera de la reglamentación establecida. Según un trabajador de la Delegación #19 los cambios que en materia de transporte público se están llevando a cabo tienen sus pros y sus contras.

"Antes lo hacíamos todo a base de mordidas ahora es demasiado derecho y nos resulta difícil realizar los trámites relacionados con el trabajo, pues estamos acostumbrados a la "mordida" y ahora existen requisitos que debemos llenar, como es pasar exámenes de manejo, vista, etc. Sin embargo, dentro de las cosas buenas, está el mejoramiento de las vialidades que nos favorece porque los carros ya no se deterioran tanto."²⁹

²⁸ El Mexicano, 25 de marzo de 1990, pág. 5A.

²⁹ Entrevista con José Casacho, Delegación #19 afiliada al Sindicato "Fernando Amilpa", número de vehículo 1517, 9 de enero de 1992.

Otros trabajadores consideraron que la situación del servicio de transporte, anterior al gobierno de Ernesto Ruffo, les permitía obtener ciertos beneficios.

"Este gobierno me ha perjudicado porque ya no están dando permisos como antes, yo iba a comprar otras placas para mis muchachos y eso hubiera sido si el PRI estuviera, pero como no, hay que conformarse, pues además nos exigen requisitos que antes no había para sacar la licencia y esto ha sido porque está el PAN, con el otro gobierno arreglábamos las cosas de diferente manera." ³⁰

Estas declaraciones manifiestan que el conjunto de prácticas en las que funcionan estos gremios, han creado un conjunto de relaciones informales o fuera de los marcos legales establecidos, las cuales provocan que la aplicación de la normatividad del servicio de transporte, sea considerada como gravosa e incluso contraria a los intereses de los trabajadores, quienes tradicionalmente han desempeñado su trabajo en un marco de tratos con los líderes y con las autoridades de TTE.

Por lo que se refiere al intercambio de bienes políticos, éste ha sido totalmente interrumpido, esta situación se ha visto favorecida por la inexistencia de vínculos directos -por intereses partidistas- entre gobierno y organizaciones oficiales,

³⁰ Entrevista con David Vizcaino, Delegación #30 afiliada al Sindicato "Fernando Amilpa", número de vehículo 1214, 15 de enero de 1992.

por lo que al quedar rota la función del líder como medio de control de las demandas sociales, también se trunca su papel como fuente de apoyo electoral y político. De aquí que el gobierno estatal deje de proporcionar puestos públicos que resultaban un beneficio adicional para los líderes sociales, además de que si el Congreso del Estado se encuentra dividido, es evidente que por lo que se refiere al ámbito político, existe un contrapeso que ha impedido la negociación de puestos públicos y de elección popular.

b) La creación del "Movimiento Libre" es otra de las características de este gobierno. Esta organización se constituyó legalmente el 7 de agosto de 1990 gracias al apoyo de Ernesto Ruffo quien según la directiva del gremio, fue el gobernador que puso atención a sus peticiones y que apoyó totalmente su organización. Sobre el surgimiento del "Movimiento Libre", Benjamín Acuña Vázquez, Secretario General, comentó:

"Nosotros somos un grupo joven, apenas nos constituimos porque con los otros gobiernos nos congelaban los papeles, no les daban trámite, decían ¡ah son de los libres! y los metían al último cajón...por eso nosotros esperábamos que nos hiciera justicia este gobierno y así ha sido, sentimos que nos hizo justicia como trabajadores. Estamos agradecidos porque si nunca se hubiera dado este cambio en el gobierno, jamás habiéramos tenido concesiones...Nunca

nos hacían caso, una vez ya cansados de esperar, fuimos a Mexicali como 200 trabajadores y Baylón Chacón nos apaleó, nos puso una golpiza porque subimos los taxis a la plaza cívica donde están los tres poderes, a drede los subimos nosotros para que nos hiciera caso, y se molestó mucho el señor ingeniero,...total que nos recibió a golpes a la una de la mañana...y ahí fue cuando aflojó y nos dió 45 permisos provisionales y aunque seguimos presionando ya no nos dieron nada...pero con esta administración nos renovaron esos permisos y nos están dando solicitudes para poder obtener más..."³¹

Efectivamente como lo menciona Acuña, la represión fue la característica fundamental del trato que dio a este grupo el Gobierno del Estado con Xicoténcatl Leyva y con Oscar Baylón Chacón,³² por lo que el movimiento que surge informalmente en 1989, es hasta 1990 con la administración de Ernesto Ruffo cuando finalmente queda constituido y es tomado en cuenta para el otorgamiento de concesiones y permisos para el transporte público en taxi. Sin embargo, el nacimiento de esta organización ha sido motivo de mayores problemas con las centrales obreras, con las

³¹ Entrevista con Benjamín Acuña Vázquez, Secretario General del "Movimiento Libre", 11 de enero de 1992.

³² "La semana pasada y ante lo difícil de la situación, Montoya Obeso y algunos taxistas se trasladaron a Mexicali para dialogar con el Gobernador Sustituto (Oscar Baylón Chacón). No hubo arreglo y la represión fue lo que recibieron, fueron encarcelados por orden directa de la Procuraduría de Justicia del Estado.", Zeta del 6 al 13 de octubre de 1989, pág. 53A.

cuales al "Movimiento Libre" tiene dificultades desde 1989,³³ además de que el Gobierno del Estado ha sido culpado por la CTM de privilegiar a la organización independiente con el otorgamiento de concesiones.³⁴

Al respecto, Benjamín Acuña plantea que tanto el gobierno actual como su grupo se están enfrentando a las agresiones de los grupos oficiales y que a pesar de que el movimiento se encuentra agradecido por la ayuda recibida de aquél, de ninguna manera se encuentra comprometido.

"Nosotros sí agradecemos la ayuda del gobierno, pues de lo contrario tal vez yo estuviera encerrado (encarcelado), si hubiera estado otro gobierno probablemente nos hubiera censurado. Sin embargo, no estamos conformes todavía, porque desde luego no se ha tocado el problema del transporte público a fondo, ni mucho menos se ha podido con los intereses de las centrales obreras, pues ellas lo siguen manejando como un negocio, ¡un gran negocio!, son miles de dólares los que se manejan y con su fuerza manipulan y presionan al gobierno con los famosos paros que son ilegales y que perjudican a la ciudadanía. Es decir que el juego de las rentas, ventas, cambios de las placas no se

³³ "Baylón Chacón no ha podido meter en cintura ni a las gentes de Ricardo Montoya Obeso, ni a los líderes apoyados por Roberto Luévano Aguayo y Salvador "El Chavoy" Aguirre, ambos dirigentes de la CTM.", Zeta, del 6 al 10 de octubre de 1989, pág. 60A.

³⁴ "El Gobierno del Estado otorgó 75 nuevas concesiones a los taxistas del Movimiento Independiente, estas concesiones fueron repartidas en cinco nuevas rutas, en las cuales no se tienen problemas con las centrales obreras y se evitarán enfrentamientos." El Mexicano, 10 de enero de 1990, pág. 6A.

ha sacado...Además esta agrupación está limitada y presionada por las centrales obreras, porque somos una piedrita en el zapato para ellos, por la libertad que se ejerce aquí, ya sea política, ideológica o religiosa, hay libertad."³⁵

En definitiva, esta agrupación independiente y cualquiera que trate de formarse en el ámbito de acción de las organizaciones obreras como la CTM, en cierta medida representa un peligro para el poder de esta central, ya que muchos de los trabajadores que hoy tiene el "Movimiento Libre" han salido de las delegaciones catemistas debido a las pésimas condiciones de trabajo y la fuerte presión que recibían en aquellos gremios. Sin embargo, es oportuno comentar que a pesar de su independencia de las centrales oficiales, el "Movimiento Libre" no ha logrado mantenerse del todo fuera del control de líderes sociales como los del Movimiento Urbano Popular en esta Ciudad, quienes en un inicio apoyaron al grupo de taxistas.³⁶

³⁵ Benjamín Acuña Vázquez -entrevista citada-.

³⁶ Benjamín Acuña comentó: "Este grupo se inició con el Lic. Montoya Obeso, quien nos empezó a hacer las primeras citas... eramos como 300 taxistas cuando empezamos la lucha, pero posteriormente se salieron algunos compañeros, es que fue tan tedioso y tan cansado porque Montoya perdió la directriz en el sentido de que lo que se pudo haber hecho en tres o cuatro meses, lo alargó a nueve, el desgaste fue tremendo, aquí hubo compañeros que perdieron familia, otros perdieron trabajo y subsistimos gracias a un centro de apoyo comunitario. A Montoya yo le agarré coraje, porque me di cuenta que lo que quería era seguir golpeando al gobierno, cuando entró esta administración él nadamás friccionaba las negociaciones. Yo recuerdo cuando entrábamos a las negociaciones y nos decían que nos otorgaban tantas concesiones, yo le decía: Licenciado está bien con esas empezaremos; y él me decía: 'Usted cállese.' Yo me daba cuenta que la negociación había estado mal y al bajar las escaleras me decía: 'sonría para que tengan fe los compañeros.' Y yo sonreía aún sabiendo que la negociación había estado mala, pero pensaba... está mintiendo este hombre. Entonces me acerqué al Diputado Zavala (Diputado del PARM) y le expuse mi inconformidad, pues le dije que al movimiento ya se acercaba mucha gente extraña- la cosa para Montoya era tener gente, pues los verdaderos trabajadores se desesperaron

Por otra parte, el surgimiento de la agrupación independiente ha desembocado en algunos brotes de descontento al interior de los mismos gremios cetemistas, donde los trabajadores se han manifestado en contra de la estructura de dominación que opera en la CTM. No obstante, el descontento ha sido utilizado hábilmente por los líderes quienes han abanderado los reclamos de algunos grupos de trabajadores y han pugnado por la libertad de sus decisiones electorales y de su participación política. Este hecho es comprensible, pues dentro de la CTM sigue funcionando la añeja estructura de organización en la que como se comentó- la lucha de los dirigentes dentro de la jerarquía de poder es una de las características principales, por lo que los líderes adoptan las peticiones de la base, ejercen presión sobre los altos dirigentes de la central y finalmente con el control de la base, obtienen algunos beneficios que los colocan en un rango mayor dentro de la estructura de poder. Cabe mencionar que si bien existen pugnas entre los líderes cetemistas, éstas se encuentran dentro de los márgenes permitidos por la dirigencia estatal, de manera que los líderes en conflicto saben que cualquier acción que ponga en peligro la "unidad" de la organización -más en estos momentos en que la central se encuentra en franca oposición al gobierno estatal- debe estar suficientemente apoyada por un grupo

porque tenían familia que mantener y el asunto iba para largo-. Entonces recibí el apoyo de los Diputados panistas y perradistas -Lolita de Méndez y Cárdenas San Martín- y también de Catalino Zavala, a quien le debía más pues es de aquí de Tijuana y de quien nosotros sabíamos con anterioridad la lucha que tenía en las colonias y mirábamos limpia la lucha, nunca ha lucrado con el pueblo. Yo llegué a la conclusión de que Montoya quiere ocasionar problemas a este gobierno porque es parte del sistema anterior...el estuvo manejado desde arriba...", Benjamín Acuña Vázquez -entrevista citada-.

significativo de representantes, como para que los altos dirigentes los apoyen en sus reclamos; de lo contrario corren el peligro de ser expulados de la organización, sin obtener ningún beneficio y perder su poder, el cual -como se ha planteado- emana de sus relaciones con los principales dirigentes de la central y con el gobierno estatal.

Esta característica del funcionamiento corporativo dentro de la CTM, es un elemento importante para entender por qué los reclamos de los trabajadores de la Delegación #22 de la CTM, fueron abanderados por su líder y presentados como un rechazo a las prácticas oficialistas de organización, por lo que el gremio ha otorgado su apoyo a la política del gobierno pacista presionando a la dirigencia de la CTM local de donde se han obtenido ciertos beneficios para la organización, pero fundamentalmente para el líder.

En el mes de julio de 1991, el dirigente y los integrantes de dicha delegación manifestaron abiertamente su rechazo a la presión ejercida por la CTM en términos de las prácticas y preferencias políticas de los trabajadores y se declararon "libres de elegir el partido político al cual pertenecer".

"Los trabajadores del volante que prestan su servicio en esta delegación, son libres de votar por quien quieran y además pueden pertenecer al partido político de su preferencia. Ya no es como en otros años en que a los taxistas se les obligaba a que apoyaran al Partido

Revolucionario Institucional, pues esa época ya pasó y quien quiera ser priista puede serlo y quien no pues no".³⁷

Este hecho resulta significativo, si se considera que esta agrupación tiene un fuerte peso en la CTM, pues en 1991 contaba ya con 550 afiliados,³⁸ de los cuales, según declaraciones del propio líder, "el 50% aproximadamente emitiría su voto -en los comicios del 18 de agosto del mismo año, en la elección de senadores- por el PAN y el otro 50% lo haría por diferentes partidos incluyendo al PRI.

No obstante, ese conflicto no quedó solamente en la manifestación de descontento por parte del dirigente y los trabajadores de esta delegación, pues a pocos días de sus declaraciones, la dirigencia local catemista, advirtió que debido a la indisciplina ocasionada con la participación en actos de apoyo al Partido Acción Nacional, la CTM estaba considerando seriamente expulsar al Secretario General de esta organización. Como se comentó, el apoyo que el gremio ha manifestado al gobierno de Ernesto Ruffo, significa en gran medida una acción para obtener ciertos beneficios, ya que después de una breve expulsión, no solo del dirigente, sino también de los trabajadores, este grupo de taxistas regresó a la CTM pero además

³⁷ Declaraciones de Darío Zendejas, Secretario General de la Delegación 422 afiliada al Sindicato "Fernando Anllpa". El Herald, 17 de julio de 1991, pág. 5A.

³⁸ Ibidem.

consiguio formar parte del Frente Estatal Transportista -una de las agrupaciones con mayor peso dentro del transporte público en Baja California-,³⁹ mientras que ha seguido participando en manifestaciones de apoyo al gobierno panista. Además es importante resaltar que, en la medida que los reclamos fueron apoyados por los propios trabajadores, de alguna manera los brotes de descontento al interior de estas delegaciones, muestran que pudo y puede ser posible la participación de los agremiados en su papel de ciudadanos, ya que reclamaron y ejercieron su libertad para actuar tanto electoral como políticamente.

Cabe hacer notar que a las acciones de la Sección #22, se unieron integrantes de otras organizaciones como la Delegación #17 también del Sindicato "Fernando Amilpa", una organización perteneciente a la CRCC y la agrupación de la Sociedad Cooperativa de Conductores de Taxi en Tijuana.

³⁹ Como una forma de intimidar tanto al dirigente como a los trabajadores disidentes de la Delegación # 22, el mismo día en que la dirigencia catemista declaraba la posibilidad de expulsión, Darío Zendejas es detenido por la Policía Judicial del Estado, acusado de provocación en la vía pública y daños a las vías de comunicación, teniendo que pagar una fianza de 20 millones de pesos para poder quedar en libertad. Otro elemento más sobre el juego de poder dentro de este tipo de organizaciones es que una vez que se expulsó a Zendejas de la CTM, el Frente Estatal Transportista (FET) dirigido por Germán Martínez Cochran, organización a la que pertenecen la CRCC, CRGM, CRT, CCR, recibió al gremio catemista por considerarlo como una fuerte agrupación que beneficiaría sus filas. No obstante en enero de este año, la Delegación # 22 se reincorpora a la CTM, la cual consigue que por lo menos una parte de la propaganda de apoyo a Ruffo sea retirada de los taxis de esta delegación, aunque a pesar de ello, algunos integrantes del gremio públicamente han seguido manifestando su apoyo al gobierno estatal. El Mexicano, 17 de julio de 1991, pág. 6A.

3.4 Una Revisión de las Condiciones de Trabajo en los Gremios de Taxistas de la CTM

Las condiciones de trabajo en los gremios de taxistas están influenciadas por las relaciones de poder que se establecen en el interior de estas organizaciones y desde luego, con el gobierno estatal. De acuerdo a la revisión del funcionamiento de los gremios, en el periodo actual se ha confirmado la permanencia de las dos dimensiones de las que se habló en el capítulo anterior: la dimensión de dominación y paternalismo establecida entre el líder y la base en general (sean permisionarios o choferes) y la reproducción de la contratación-subordinación entre permisionario y chofer.

3.4.1 La Subsistencia de la Dominación en el Vínculo Líder-Base

En la primera de estas relaciones sigue existiendo una actitud paternalista ejercida por el líder hacia los representados. Este nivel de la cadena de dominación permanece como una parte importante en los vínculos corporativos de los gremios taxistas, de manera que los favores y consideraciones del líder, inciden en las condiciones en las que los afiliados desarrollan su trabajo.

La relación líder-base se expresa en la gestión de las concesiones y los permisos, la posibilidad de invadir rutas y la aprobación de violar las tarifas de transporte. En el primer caso, prevalece el poder del líder para decidir quiénes puedan aspirar a tener una concesión; cabe aclarar que a excepción del

"Movimiento Libre", la decisión del líder sobre la obtención de las concesiones y el tradicional negocio de permisos, prevalece como una particularidad de los gremios cetemistas. Según José Nevarez Sánchez, atendiendo a su función de protector de los trabajadores es que ha dado la oportunidad a algunos de ellos para que obtengan su permiso.

"Tuvimos un compañero de nombre Saúl Vázquez Durán, él empezó a estar malo (enfermo) de cuatro años atrás, entonces se vino con nosotros y yo le dije: te voy a regalar...te voy a conseguir con el gobierno un permiso de taxi para que te mantengas y vayas ganando tus ventitas. Nosotros mantuvimos su casa, su familia, cuando estábamos organizando el Sindicato Carrillo Puerto; cuando formamos este sindicato (la Deleg. #12 afiliada al Sindicato "Fernando Amilpa") el compañero falleció y tuvimos que darle el permiso a su familia y les regalamos una casa...Nosotros no tenemos intención de hacernos ricos, la intención de nosotros es proteger a nuestros compañeros...a uno de ellos personalmente le regalé el permiso y un carro y llevé al Delegado de Tránsito, Lic. Rogelio Aroc Guzmán que nos hizo el favor de entregarlo y yo le di las llaves a la viuda de un carro 84. Estuvo también el señor Salvador Aguirre en esa ocasión en que le entregamos la concesión a la señora..."⁴⁰

⁴⁰ José Nevarez Sánchez -entrevista citada-.

Paradójicamente, los taxistas tanto de la Delegación #12 como del granio "Carrillo Puerto" del cual fue expulsado Nevarez -tras haber sido secretario general por catorce años- lo han acusado gravemente como uno de los peores líderes de la OTM.⁴¹ Sin embargo, es evidente que la figura del dirigente sigue siendo determinante en el establecimiento de las condiciones de trabajo desde el momento en que es aquél quien decide sobre aspectos fundamentales como el otorgamiento de los permisos, pues aunque uno de los criterios legales para la obtención de las concesiones, es la antigüedad -por lo menos de seis años- del solicitante como trabajador del transporte público y el que no tenga familiares a los que se les haya otorgado un permiso con anterioridad, el hecho de poder obtener una concesión a través de los favores del líder o entregando una fuerte suma de dinero sigue siendo una vía posible.⁴² De aquí que el llegar a ser permisionario -aunque sea por este medio- representa un

⁴¹ "Cansados de ser víctimas del ascicazgo sindical, los taxistas del Carrillo Puerto, que desde años atrás laboran en la Central Camionera, unieron sus fuerzas y propusieron una planilla que conforme a derecho fue electa para ser el nuevo Comité Ejecutivo. Con esto se pretende eliminar una serie de irregularidades que eran propiciadas por José Nevarez, el Secretario General. Estas irregularidades iban desde cuotas hasta multas injustificadas. Cuotas por entrar a trabajar. Si un taxista deseaba ser jefe, con los privilegios que esto implicaba debía pagar una cuota de 200 dólares al Secretario General, así recibía el derecho a hacer más viajes que los "trazos", como se llaman entre ellos a aquellos trabajadores que no han pagado cuota para ser jefes. Existían además una serie de cuotas por llegar tarde, por usar un carro que no fuese el propio, por faltar a trabajar, por no cooperar en rifas y vendidas organizadas por los jefes y el sindicato, por faltar a las juntas sindicales, etcétera. Y como comentó una de las posesionarias: 'Ojalá y fueran de 20 o 30 mil pesos, pero son de 200 y 300 mil pesos, igual las multas que las cuotas'... Finalmente con fecha 18 de junio fue dado de alta en la Junta de Conciliación y Arbitraje el nuevo Comité Ejecutivo, que manifiesta haber recibido ya varias trabas al iniciar su administración.", Zeta, del 22 al 29 de junio de 1990, pág. 69A.

⁴² "Choferes veteranos denuncian a líderes de la OTM y la OBOC de vender permisos de taxi entre 7 mil y 12 mil dólares: control político, monopolio en el servicio de transporte público, venta ilícita de permisos de trabajo, cobro de cuotas sindicales sin ofrecer a cambio beneficios laborales y médicos, así como un deficitario servicio a la población, son el resultado del asoparamiento de taxis...", Zeta, del 22 al 29 de noviembre de 1990, pág. 79A.

"privilegio" si tomamos en cuenta el gran número de taxistas con antigüedad -pero sin capacidad económica para ser incluidos en el padrón del dirigente- que siguen esperando la oportunidad de poder adquirir un permiso para trabajar con categoría de permisionario.

AÑO DE LA CONCESION	ORGANIZACION	COSTO DEL PERMISO
1989	"MOVIMIENTO LIBRE"	349 MIL PESOS
1989	DELEG. #17, CTM	350 MIL PESOS
1989	"MOVIMIENTO LIBRE"	354 MIL PESOS
1989	"MOVIMIENTO LIBRE"	436 MIL PESOS
1990	DELEG. #15, CTM	10'500 MIL PESOS
1990	DELEG. #32, CTM	*

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM y en el "Movimiento Libre" en Tijuana, B.C.

* El entrevistado dijo no recordar el costo del permiso.

De acuerdo con el Cuadro 3.1, es evidente que el negocio con los permisos aún permanece como una característica de los gremios taxistas, por ejemplo, al comparar el costo del permiso en la Delegación #15 con la respuesta que dio el permisionario de la Sección #17, se evidencian dos cosas, que persiste el cobro de grandes cantidades de dinero por los permisos y que las simpatías personales de los líderes permiten establecer cobros diferenciados para los trabajadores; aunque según las declaraciones en esta última delegación, parece que las presiones de las autoridades y las denuncias públicas de algunos taxistas empiezan a tener efecto respecto al cobro que los líderes

realizan a los permisionarios.⁴³ Por otra parte, el costo en el que los trabajadores del "Movimiento Libre" manifestaron haber adquirido su permiso, es más o menos coincidente y fluctúa alrededor de los 350 mil pesos, cantidad que va de acuerdo a las declaraciones de los funcionarios de TTE, de su dirigente e incluso de los propios líderes catemistas. Es importante mencionar que los permisionarios catemistas confirmaron que en su caso, le entregan el dinero al líder y este se encarga de realizar los pagos, mientras que los trabajadores del "Movimiento Libre", manifestaron haber realizado el pago personalmente en TTE.

Por lo que respecta a la posibilidad de invadir rutas, sigue siendo esta una de las causas más recurrentes de los enfrentamientos entre taxistas del mismo gremio y de diferentes centrales. Si bien los dos aspectos están reglamentados por la LTTE,⁴⁴ en la práctica el poder y la autorización de los líderes sigue dando la posibilidad a los trabajadores de transgredir la Ley, no obstante que son más frecuentes las denuncias públicas por parte de los afectados. Al respecto el Semanario Zeta publicó la siguiente nota.

⁴³ No obstante las anomalías en cuanto al negocio de las concesiones, comienza cada vez más a ser denunciada por los trabajadores, como en el caso del grupo de trabajadores disidentes (150 choferes y 75 permisionarios) quienes culparon a Martín Aguirre, secretario general de la Delegación #9 del Sindicato "Fernando Amilpa", de traficar con las concesiones y los permisos: "...este señor sacó unos aparos, porque parece que no le autorizaron unos permisos que él necesitaba, mismos que él vende. Tránsito del Estado de los permisos para los trabajadores antiguos que tienen derecho, llegan y el trabajador debe pagar única y exclusivamente el trámite en Tránsito del Estado; a este señor le llegan las placas y llama a los trabajadores y les dice: ya llegaron las placas pero te van a costar dos mil dólares...", Zeta, del 10 al 7 de noviembre de 1991, pág. 35A.

⁴⁴ Ley de Tránsito y Transportes del Estado, Art. 110, apartado VI.

"Taxistas contra el cacicazgo del hijo del "Chavoy" Aguirre, lo acusan de corrupción y múltiples irregularidades en el manejo de rutas a Rosarito y a Playas de Tijuana. Los choferes y permisionarios agrupados en la delegación 9 "Fernando Amilpa" de la CTM, han iniciado el desafío a la anacrónica estructura obrera. En su más reciente asamblea extraordinaria que celebró el sindicato, los inconformes no se contuvieron y echaron en cara las irregularidades que han visto que apoya y fomenta su directiva, la que desde hace años fue impuesta por el dirigente máximo de la CTM en Tijuana (Salvador Aguirre Sánchez). Los taxistas dijeron que Martín Aguirre fomenta la competencia desleal y además tiene preferencias por los que "se mochan", así permisionarios de rutas nuevas ingresan con el permiso de los dirigentes a otras adientadas y restan trabajo a los iniciadores. Aguirre permite por 300 o 400 dólares, y sin la autorización de TTE los cambios de cualquier ruta a la de Rosarito al centro de Tijuana y está pasando lo mismo con la ruta Playas-centro; son las dos principales de las doce que tiene registradas en TTE para explotar."⁴⁵

Sin embargo, esta organización junto con la delegación #30 -la cual según Aguirre fue creada con parte de los integrantes de la Delegación #9, con el propósito de delegar

⁴⁵ Zeta, del 10 al 7 de noviembre de 1991, pág. 36A.

funciones-, representan un importante conglomerado para el transporte público, juntas tenían en 1991, el 5% de los taxis de Tijuana, es decir, 560 taxis en las distintas rutas de la ciudad.⁴⁶ Esto significa que el poder de los dirigentes de estos gremios es un grave obstáculo para la autoridad al tratar de imponer ciertas correcciones, pues la presión que pueden ejercer posiblemente desembocaría en un paro masivo que tendría repercusiones inmediatas en la economía local y otros resultados de descontento por parte de la ciudadanía.

Respecto a la inversión de rutas de otras centrales, debe tenerse en cuenta que no conformes con incidir en las condiciones de trabajo de los propios gremios cetemistas, la aprobación de los líderes de acceder a rutas de otras agrupaciones ha repercutido en la situación de trabajo de taxistas de otras centrales y de la organización independiente, de aquí que se hayan presentado conflictos entre cetemistas y taxistas de la Asociación Civil.⁴⁷ Sin embargo, aunque en algunos casos se ha llegado a la revocación de las concesiones, la problemática y los constantes enfrentamientos entre gobierno y organizaciones oficiales han hecho que el Ejecutivo Estatal opte por medidas correctivas antes que utilizar la revocación de las concesiones

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ "El conflicto entre la Unión de Taxistas Libre de Tijuana, A.C., ruta Laureles-Xicoténcatl y el gremio de Taxistas Línea Amarilla, que cubre la colonia Cárdenas, se ha tornado cada vez más serio. El problema parece ser la situación legal de los taxistas de la Línea Amarilla porque son renteros, o sea que necesitan recabar una cierta cantidad de dinero para sufragar la renta del taxi, por lo que sus entradas bajan considerablemente al circular los taxis libres por la misma ruta. Sin embargo, a los taxistas independientes, quienes son concesionarios, menos les afecta esta situación, porque no requieren de ganar una cantidad específica." Ieta, del 23 al 29 de agosto de 1991, pág. 25.

como la solución inmediata.⁴⁸

En relación con la violación de tarifas de transporte, la participación del líder también es determinante. Al igual que las invasiones de rutas, la violación de las tarifas permite a los trabajadores cambiar sus condiciones de trabajo y poder absorber de mejor o peor manera, los gastos y pocos beneficios que les deja su trabajo. El alza de las tarifas es pues otro medio de sobrevivencia de los trabajadores del transporte público y una violación más a la LTTE que es amparada por los líderes.⁴⁹

"Sin haber recibido un permiso oficial, los taxistas Negro y Rojo (Deleg. #22 dirigida por Darío Zendejas) y los Dorado y Blanco (Deleg. #4 dirigida por Carlos Lavenant) de la CTM han estado abusando del público, cobrando por encima de la cuota oficial...este problema parecía estar resuelto cuando el pasado 12 de diciembre el Gobernador del Estado autorizó un aumento de emergencia del 10 por ciento a todo

⁴⁸ Algunos de los encabezados de los Diarios locales, han sido los siguientes: "Inició operativo para regularizar las rutas de taxis en nuestra ciudad" (El Mexicano, 18 de noviembre de 1989, pág. 4A.), "Sancionan a taxistas que violan las disposiciones de Tránsito del Estado en materia de rutas" (El Mexicano, 4 de septiembre de 1990, pág. 4A.), "175 taxis fueron recogidos por Tránsito y Transportes del Estado por practicar la invasión de rutas y la piratería de pasaje", El Herald, 15 de enero de 1991, pág. 4.

⁴⁹ Otro de los aspectos en los que el líder tiene gran influencia, es en el cambio de la modalidad para trabajar el taxi, pues si bien, de los ocho gremios cetemistas entrevistados solo la "Liga de Choferes de Baja California" que dirige Roberto Luévano Aguayo y que resulta uno de los gremios más antiguos de Tijuana, tiene concesiones autorizadas para trabajar como "taxis libres", las concesiones del resto de las organizaciones, son para trabajar como "taxis colectivos". Sin embargo, de acuerdo al Cuadro 3.2 -que será presentado en el siguiente apartado-, además del 43% de los permisionarios de la "Liga de Choferes" -sin itinerario fijo y que no rentan su permiso-, hay un 38% de choferes de otras organizaciones cetemistas que dijeron trabajar el vehículo como "taxi libre" aunque el permiso que rentan no lo autoriza. Mientras que el 57% de los permisionarios y el 70% de los choferes de estas organizaciones dijeron trabajar el vehículo como "taxi colectivo".

el transporte público. Sin embargo, uno de los secretarios de la Asociación de Taxistas Libres de Baja California comentó que el problema de las tarifas de taxis es una consecuencia de los acaparadores de placas, ya que el problema no es el mantenimiento de las unidades, sino el pago de las rentas a los concesionarios ya que este es el desembolso más fuerte que tienen que hacer los choferes."⁵⁰

Este problema que parece incumbir únicamente a los trabajadores y originares en el segundo ámbito de la relación, es decir, en el vínculo permisionario-chofer, también es una situación ampliamente relacionada con la labor del líder, en la medida en que esta práctica es amparada por los dirigentes quienes logran imponerse a las autoridades.⁵¹ Ante este tipo de situaciones, la actitud de las autoridades correspondientes ha sido nuevamente la de aplicar sanciones a aquellos trabajadores que se sorprende violando las tarifas, no obstante, debe reconocerse que al igual que en otros casos, la última palabra está dada por el líder quien realmente ejerce una verdadera presión sobre los agremiados a través de la amenaza de marginación dentro de la propia organización, sin embargo, esto complica más la situación de los taxistas, ya que por un lado las

⁵⁰ Zeta, del 16 al 23 de febrero de 1990, pág. 50A.

⁵¹ Como en el caso de Martín Aguirre Ruiz, Secretario General de la Delegación #9 adherida al Sindicato "Fernando Anllpa" quien abiertamente declaró: "Los taxistas de la CTM no rebajarán los precios del pasaje, pues de lo contrario el negocio no sería rentable." El Heraldó, 6 de abril de 1991, pág. 5A.

autoridades los sancionan si transgreden la ley y por otra parte, sus condiciones de trabajo y las presiones a las que se ven sometidos, los orillan a ello.

3.4.2 La Permanencia de la Subordinación del Chofer al permisionario

Respecto a la segunda relación, es decir, la reproducción de la subordinación del chofer al permisionario, también se encontraron elementos que indican que esta sigue siendo una determinante de las condiciones de trabajo de los choferes dentro de los gremios de taxistas. Para ejemplificar su funcionamiento, a continuación se presentan algunos cuadros sobre las condiciones de trabajo, en los que se destacan los aspectos en los que los dueños de las concesiones definen la situación de los trabajadores con categoría de chofer, lo cual resulta esencial si se considera que sólo el 27% de los entrevistados son permisionarios y el 73% son choferes.

De acuerdo al Cuadro 3.2, las características generales de los trabajadores de los gremios taxistas son las siguientes: el grueso de los trabajadores se encuentra en la edad calificada comúnmente como edad laboral, tienen entre 20 y 49 años; en el caso de los permisionarios, el 43.8% de ellos tiene de 40 a 49 años, mientras que el 73% de los choferes tiene de 20 a 39 años. Sin embargo, hay que destacar que existe un 28.8% en el caso de los permisionarios que tiene más de 50 años, lo cual indica que hay un número importante de personas trabajando en condiciones

que les resultan mucho más perjudiciales por su avanzada edad.

	PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
EDADES		
MENOS DE 20 AÑOS	7.1	5.4
20 AÑOS-29 AÑOS	7.1	12.2
40 AÑOS-49 AÑOS	42.8	13.5
50 AÑOS-59 AÑOS	14.2	2.7
MÁS DE 60 AÑOS	28.8	5.4
ESCOLARIDAD		
PRIMARIA INCOMPLETA	58.8	12.5
PRIMARIA COMPLETA	28.8	55.8
SECUNDARIA COMPLETA	14.2	21.6
PREPARATORIA COMPLETA	7.1	8.1
ESTADO CIVIL		
SOLTERO	14.8	24.2
CASADO	57.1	56.8
OTROS	28.6	19.9
ANTIGÜEDAD EN EL GREMIO		
MENOS DE UN AÑO	7.1	27.8
1 AÑO-9 AÑOS	35.7	54.9
10 AÑOS-19 AÑOS	28.8	8.4
MÁS DE 20 AÑOS	28.6	7.7

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

Por lo que respecta a la escolaridad, las características de los grupos no varían significativamente, el 58% de los permisionarios no terminó la educación primaria, mientras que el 56.8% de los choferes apenas terminó esta etapa de la instrucción escolar. Además, el 57% de los permisionarios y el 56.8% de los choferes son casados y con familia que mantener, lo que muestra que tienen mayor responsabilidad en términos del monto de ingreso que deben obtener diariamente para poder solventar los gastos del hogar. Estas características esenciales de los dos grupos de

trabajadores, evidencian la vulnerabilidad respecto a la dominación ejercida por el líder a lo que están expuestos todos los trabajadores, ya que -como se ha planteado-, la misma permanencia en el trabajo está influida por su relación personal con el dirigente. Sin embargo, también se aprecia la doble presión ejercida al chofer, pues como se verá adelante, los permisionarios condicionan en muchos sentidos su situación de trabajo.

Otro elemento importante a considerar, es la antigüedad de los trabajadores dentro de los gremios. En este caso, el 35.7% de los permisionarios tiene una antigüedad de 1 a 9 años dentro de las organizaciones, mientras que la proporción de choferes que tienen esta misma antigüedad es de 64.5%, este hecho es comprensible pues por lo menos por cada permisionario existe un chofer que trabaje con él, de aquí que en este caso se presente dicha tendencia, aunque cabe mencionar que en algunas ocasiones los dueños rentan su permiso a dos choferes. También es importante destacar que el 28.6% de los permisionarios tienen de 10 a 19 años de antigüedad y que el 23.6% de ellos, tiene más de 20 años trabajando, contra casi un tercio de los choferes (el 27%) que tienen menos de un año y quienes por lo menos formalmente no son candidatos a la obtención de una concesión, por no tener seis años o más de antigüedad en el gremio. Esto significa mayores posibilidades de manipulación de las condiciones de trabajo de un buen número de trabajadores, tanto por parte del líder como del permisionario.

Entrando ya al análisis de las condiciones de trabajo en estos gremios, según el Cuadro 3.3, el mayor número de permisionarios y de choferes trabajan seis días a la semana (el 50% y el 45.9% respectivamente), sin embargo un representativo 49.7% de los choferes trabajan los 7 días, mientras que de los permisionarios solo el 14.3% trabaja toda la semana. Además solo el 5.4% de los choferes laboran menos de seis días, mientras que el 35.7% de los permisionarios trabaja este mismo número de días. De acuerdo con estos datos, puede apreciarse cómo el porcentaje de choferes que trabajan de 6 a 7 días es mucho mayor que el de permisionarios, en el primer caso representaría el 94.6% y en el segundo caso, apenas el 54.3%.

CUADRO 3.3 CARACTERISTICAS DEL TRABAJO EN LOS GREMIOS DE TAXISTAS DE LA CTM POR TIPO DE AFILIADO		
	PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
* DE DIAS QUE TRABAJAN A LA SEMANA		
MENOS DE 6 DIAS	5.7	5.4
6 DIAS	50.3	45.9
7 DIAS	14.3	48.7
TURNO		
MAT. O VESP.	0.3	5.4
MAT. Y VESP.	29.6	59.5
NOCT. Y MAT.	35.7	15.2
8/7 FIJO	35.7	19.9
* DE HORAS QUE TRABAJAN DIARIAMENTE		
6-8 HORAS	64.3	10.9
10-15 HORAS	35.7	70.3
16-24 HORAS	0.0	18.8
MODALIDAD DEL TAXI		
TAXI LIBRE	40.3	30.3
TAXI COLECTIVO	57.3	70.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

En general estos datos expresan dos cosas: por una parte, los permisionarios como dueños tienen la capacidad de decidir el número de días que desean trabajar, de manera que el desgaste físico en término de días puede considerarse mucho menor. Por otra parte, para el chofer, el trabajar el mayor número de días tiene un doble significado: un desgaste físico mayor, pero la posibilidad de obtener ingresos más altos y solventar los gastos que le implica su trabajo (más adelante se mostrará cuáles son estos gastos). Por lo que generalmente para el chofer la decisión de trabajar más o menos días no va ligada a una situación de descanso o simplemente de resolución personal, sino que se encuentra relacionada con el mejoramiento o empeoramiento de sus ingresos.

Por lo que respecta al turno en el que trabajan. El 59.5% de los choferes lo hace en el turno matutino-vespertino "en horario corrido" de 6a.m a 10p.m aproximadamente. La mayoría de los choferes comentaron que trabajan en este turno por la posibilidad que tienen de "conseguir pasaje", debido al movimiento escolar, de oficinas, comercios, etc; ésto les permite realizar más recorridos y poder reunir el pago de la renta, que es el más alto. En cambio solo el 28.6% de los permisionarios trabajan en este turno y prefieren el nocturno-matutino con horarios de 10p.m a 6a.m aproximadamente, pues para ellos, este horario representa la posibilidad de realizar viajes especiales y obtener un ingreso considerable, sin tener que cubrir estrictamente todo el horario. Esto les es posible si se parte

del hecho de que el costo de los "viajes especiales" no baja de los 30 mil pesos para este horario.

Por otra parte, es importante resaltar que el 35.7% de los permisionarios no tiene horario fijo, pues según sus propias respuestas, ellos se imponen el horario que deseen y trabajan el número de horas que decidan; cabe aclarar que pueden hacer estas modificaciones a pesar de que las concesiones establezcan un horario, pues según las autoridades de Tránsito, les es muy difícil tener un control estricto del cumplimiento de horarios de todos los taxis de la Ciudad. De acuerdo a los datos obtenidos, las condiciones de trabajo en términos de horarios, también son relativamente mejores para los permisionarios, pues ellos también deciden sobre estos aspectos de su trabajo; mientras que los choferes se ven obligados a competir por el pasaje y a realizar en muchos casos, lo que ellos mismos llaman "competencia desleal".

Otro elemento que compone las condiciones de trabajo en estos gremios, es el número de horas que en promedio trabajan tanto permisionarios como choferes. El 64.3% de los permisionarios trabaja entre 6 y 9 horas diarias en promedio y apenas un 35.7% trabaja entre 10 y 15 horas, promedio. Mientras que el 70.3% de los choferes presta el servicio entre 10 y 15 horas y el 12.6% lo hace entre 16 y 24 horas promedio. Con estas características puede apreciarse que los permisionarios también tienen un desgaste físico mucho menor en términos de horas trabajadas, que los choferes, no obstante, es importante recordar

que estas condiciones de trabajo, en el caso de los dueños de los permisos son decididas por ellos mismos, de manera que al no tener la presión del pago de renta y de gastos extras, pueden modificar sus condiciones de trabajo más libremente que los choferes. En el caso de éstos últimos, su situación de trabajo es fundamentalmente definida por los permisionarios, aunque no en el sentido explícito, es implícitamente, ya que al fijar el monto de la renta semanal del permiso y definir de qué gastos se hará cargo el chofer, éste se ve obligado a trabajar el mayor número de días, de horas y dentro de los turnos con mayores posibilidades de obtener los mejores ingresos, pero también los más saturados.

Respecto a los gastos que tanto permisionarios como choferes, realizan dentro de estas organizaciones, se encuentran los pagos de cuotas de ingreso, cuotas mensuales, la renta -en el caso del chofer- y los gastos extras y otros gastos como aquí se les denomina y los cuales se refieren al pago de multas, gasolina, "mordidas", sitio, checador, descomposturas, pagos al municipio, etc.

De acuerdo con el Cuadro 3.4, existe el pago de una cuota de ingreso que informalmente (ya que en los estatutos no se habla de cuotas de ingreso, sino de cuotas ordinarias o mensuales y de cuotas extraordinarias) todos los miembros de los gremios deben realizar. Sin embargo, de acuerdo a los resultados de las entrevistas, el 56.8% de los choferes declararon haber pagado una cuota al ingreso a la organización, de estos choferes, el 42.6%

pagó más de 250 mil pesos al entrar a la organización, mientras que el mayor número de choferes (52.4%) declaró haber pagado entre 16 mil y 250 mil pesos. Por su parte, el 65.7% de los permisionarios dijo no haber pagado cuota de ingreso, mientras que el 14.3% que respondió que sí, se ubicó en el monto de 16 mil a 250 mil pesos.

CUADRO 3.4 INGRESOS Y GASTOS EN LOS GREMIOS DE TAXISTAS DE LA CTM POR TIPO DE AFILIADO		
	PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
¿PAGO CUOTA DE INGRESO?		
SI	14.3	56.9
15 MIL Y MENOS	0.0	4.6
16 MIL-99,999 MIL	50.0	20.9
100 MIL-250 MIL	50.0	26.6
MAS DE 250 MIL	0.0	42.0
NO	85.7	43.0
¿PAGA CUOTAS MENSUALES?		
SI	64.3	91.9
MENOS DE 20 MIL	11.1	20.6
20 MIL-29 MIL	35.9	52.9
30 MIL Y MAS	0.0	28.5
NO	35.7	8.1
¿REALIZA OTROS PAGOS DIARIAMENTE?		
SI	57.1	51.0
25 MIL-35 MIL	50.0	0.0
36 MIL-46 MIL	50.0	94.7
46 MIL Y MAS	0.0	5.3
NO	42.9	49.7
INGRESO DIARIO BRUTO		
50 MIL O MENOS	0.0	27.0
65 MIL-90 MIL	57.2	48.7
100 MIL-120 MIL	21.4	16.9
MAS DE 150 MIL	21.4	5.4
COSTO SEMANAL DE LA RENTA SEMANAL DEL PERMISO		
250 MIL Y MENOS	-----	35.2
300 MIL-500 MIL	-----	51.8
MAS DE 500 MIL	-----	13.5

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

Estos datos significan dos cosas, como evidentemente existe una cuota de ingreso que se cobra a los afiliados por parte del gremio, en el caso del 85.7% de los permisionarios que declaran no haber realizado este gasto, el pago tuvo que haber sido

cubierto por el chofer. Esto suena lógico si se piensa que la cuota es exigida por los gremios para registrar formalmente al solicitante, aunque no queda totalmente descartada la posibilidad de que al momento de ingresar a la organización, el permisionario haya sido "favorecido" por el líder para quedar exento de dicho pago. La otra cosa es que evidentemente existen pagos diferenciados, que discriminan generalmente de acuerdo a la categoría del solicitante (sea permisionario o chofer), lo cual presenta otro negocio por parte de estas organizaciones.

Por lo que toca al pago de cuotas mensuales u ordinarias, tanto permisionarios como choferes, declararon pagar mensualmente una cuota a la organización. No obstante, como en el caso anterior, la proporción de choferes que paga la cuota es mucho mayor que la de permisionarios. En el caso de los choferes, el 91.9% declararon pagar estas cuotas, mientras que en el caso de los permisionarios solo el 64.3% declararon realizar estos pagos. Por lo que respecto al monto de las cuotas, de acuerdo a los datos, éstas oscilan entre los 20 y 29 mil pesos para ambos grupos.

Sin embargo, existen gastos extras (multas, "mordidas", descomposturas, pagos al chegador, pagos de sitio, pago al municipio, gasolina, etc.) que se deben realizar la mayoría de ellos diariamente. Respecto a estos gastos, el 51.3% de los choferes hicieron este tipo de gastos, de los cuales el 94.7% gastaron entre 36 y 46 mil pesos diarios. Mientras que del 57.1% de los permisionarios que declararon realizar este tipo de pagos,

el 50% de ellos gasta entre 25 y 35 mil pesos y el otro 50% arroja entre 36 y 46 mil pesos. Además es oportuno señalar que el 100% de los choferes trabajan el taxi rentándolo permanentemente, por lo que prácticamente el permisionario se dedica a recibir los beneficios del permiso sin tener que compartir por lo menos los gastos de mantenimiento de la unidad.

Tomando en cuenta todos estos elementos, es comprensible la situación de tensión -además del desgaste físico- en la que trabajan en estos gremios, sin embargo, para redondear la idea de que la situación de los choferes se encuentra definida por su relación con los permisionarios, a continuación se planteará cuál es el ingreso diario bruto en ambas categorías de trabajadores y cuál es el monto de la renta semanal del permiso que pagan los choferes.

En términos del ingreso, ni la mitad de los choferes (penas el 48.7%) declaró ganar entre 65 y 90 mil pesos (en términos brutos) diariamente, mientras que un 57.2% de los permisionarios se ubica también en este grupo de ingresos. Además existe un 21.4% de los permisionarios que declararon ganar más de 150 mil pesos diarios, contra un 5.4% de los choferes que afirma ganar esta cantidad. Sin embargo, es importante enfatizar que el chofer tendrá que realizar los pagos ya antes mencionados y la renta semanal que para el 51.3% de ellos se ubica en un rango de 300 a 500 mil pesos, aunque también hay un 13.5% de los choferes que afirma pagar más de 500 mil pesos; mientras que los permisionarios, realizan un menor número de gastos y

evidentemente no tiene que realizar el pago de la gravosa renta.

Respecto a los altos precios de las rentas de los permisos, algunos choferes de la CTM manifestaron:

"Las autoridades deberían hacer algo para que nos rebajaran las rentas que tenemos que liquidar semanalmente, pues mientras no se reduzcan las tarifas de transporte nosotros no tenemos tanto pasaje, la gente no puede pagar lo que oficialmente se les cobra. Sin embargo, a nosotros nos cobran las rentas altas, ya que los dueños dicen que se compensa con el alza de las tarifas, pero no es cierto, pues con los precios de gasolina damos el mismo número de vueltas (de recorridos) y apenas logramos cubrir la renta y sacar algo para nosotros."⁵²

En torno al pago de las rentas se ha dado una fuerte oposición por parte de líderes y permisionarios acaparadores, quienes tienen en su poder varias concesiones de las cuales obtienen grandes ingresos sin trabajarlas. Así por ejemplo, Salvador Aguirre Sánchez desmintió públicamente que dentro de la CTM existan monopolios, pues según él, esto se ve limitado por el hecho de que un permiso de transporte público es considerado patrimonio familiar.⁵³ A pesar de ello, tanto Aguirre Sánchez

⁵² El Heraldó, 12 de abril de 1991, pág. 48.

⁵³ El Heraldó, 6 de junio de 1991, pág. 3A.

como otros líderes han sido señalados por los propios trabajadores como los mayores acaparadores de permisos.

A continuación se presentan las opiniones que en términos de las prestaciones, ingreso y características de su trabajo, así como de la organización del gremio, realizaron tanto permisionarios como choferes (véase cuadro 3.5). A través de esta información se presentará la manera en que permisionarios y choferes conciben su situación dentro de la organización y se tratará de conocer hasta qué punto, estos trabajadores consideran que estar agrupados dentro de los sindicatos de transportistas y tener un dirigente general, realmente es un beneficio.

CUADRO 3.5 OPINIONES SOBRE PRESTACIONES, INGRESO Y TRABAJO, EN LOS GREMIOS DE TAXISTAS DE LA CTM, POR TIPO DE AFILIADO

	PERMISIONARIOS %		CHOFERES %	
¿TIENE PRESTACIONES?				
	SI	0.0	SI	5.4
	NO	100.0	NO	94.6
"NO SE"		100.0		95.7
"NO SOMOS EMPRESA"		0.0		0.6
"FALTA ORGANIZACION"		0.0		5.7
¿CREE QUE SU INGRESO ES BUENO?				
	SI	54.0	SI	54.1
"ALCANZA PARA LO NECESARIO"		22.2		70.0
"ES MEJOR QUE EL SALARIO DE UN OBRERO"		44.5		30.0
"NO PAGO RENTA"		30.2		-----
	NO	35.7	NO	45.9
"NO ALCANZA"		100.0		100.0
¿COMO CONSIDERA SU TRABAJO?				
	ESTABLE	20.0	ESTABLE	29.7
"ALCANZA PARA LO NECESARIO"		100.0		100.0
	REGULAR	57.1	REGULAR	40.0
"ME PUEDEN DESPEDIR DEL TRABAJO"		0.0		50.0
"A VECES GANAMOS LO MINIMO"		62.5		25.0
"CADA VEZ HAY MAS TAXIS"		37.5		25.0
	INESTABLE	14.0	INESTABLE	27.0
"A VECES GANAMOS LO MINIMO"		100.0		40.0
NO CONTESTO		0.0		60.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

De acuerdo con los datos, tanto permisionarios como choferes, declararon que no existen prestaciones dentro de estos gremios. En el caso de aquellos choferes que dijeron que sí tienen prestaciones, estas se refieren a ayudas o cooperaciones que se realizan entre los mismos trabajadores en caso de accidentes o enfermedades, proporcionándose la ayuda económica para enfrentar por lo menos los gastos médicos; sin embargo las prestaciones sociales no existen como tales. Además, es interesante retomar las respuestas que sobre la falta de aquéllas dieron tanto permisionarios como choferes.

El 67.5% de los choferes que afirma no tener prestaciones no sabe cuál es la causa de ello, por su parte el 100% de los permisionarios coincidieron en esta respuesta. Además existe un 3.6% de los choferes que afirma no tener prestaciones por no estar constituidos como una empresa, por lo que ni el gremio, ni el patrón (como ellos llaman al permisionario) están obligados a proveerlas. Esto es interesante pues de alguna manera refleja el "interés" por conocer las causas de su situación, al mismo tiempo que plantea que su condición laboral los hacen indagar mucho más allá de lo que a los permisionarios puede interesarles. Existe además un 5.7% de los choferes que afirma no tener este tipo de ayudas por la falta de organización que priva en los gremios, cosa que también es cierta y que de alguna forma resulta un punto importante que podría ser motivo de una participación gremial más dinámica de los choferes, la cual contribuiría a mejorar la función de la agrupación y a defender sus intereses.

Respecto a la consideración que hacen sobre su ingreso, el 64.3% de los permisionarios y el 54.1% de los choferes coincidieron en catalogar a su ingreso como "bueno", lo singular es la justificación de esa respuesta. En el caso de los choferes, el 70% afirmó que su ingreso es bueno porque les "alcanza para sus gastos" o "para ir la pasando", respuesta que muestra la situación de este grupo de personas y del parámetro bajo el que califican a su ingreso. Mientras que el 44.4% de los permisionarios que dijeron tener un ingreso bueno, respondieron afirmativamente comparandolo con el salario de un obrero. Es decir, la medida de referencia de un dueño, es que un asalariado tiene que esperar hasta su fecha de pago para poder tener dinero disponible, mientras que en su caso, diariamente cuenta con alguna cantidad en efectivo. Mientras tanto, el 45.9% de los choferes respondieron que su ingreso no es bueno y en el caso de los permisionarios el 35.7% dio la misma respuesta, sin embargo cabe aclarar que la justificación de que el ingreso no es bueno se basó directamente en la idea de que no les alcanza para solventar sus gastos.

Por otra parte, ambos grupos hicieron apreciaciones sobre su trabajo y tanto permisionarios como choferes coincidieron en calificarlo como "regular". El 43.3% en el caso de los choferes y el 51.7% de los permisionarios dieron esta respuesta, no obstante, dentro de las justificaciones, el 50% de los choferes argumentaron que es de esta manera porque llevan el riesgo de ser despedidos del trabajo. En efecto, como ellos comentaron, esto

resulta una práctica común en estos gremios, ya que la única garantía para que un chofer permanezca en la organización y por lo tanto dentro de su trabajo, es su formalidad con los pagos y las buenas relaciones que mantenga con el permisionario y desde luego con el líder.

Mientras tanto, para los permisionarios que contestaron que el trabajo es regular, el argumento es que hay ocasiones en las que ganan lo mínimo para sus gastos. Evidentemente la preocupación de los permisionarios y la calificación que realizan de sus condiciones de trabajo está muy influida por el beneficio económico que puedan recibir considerando que tienen la capacidad de decidir sobre aspectos importantes como su horario, turno, etc. Cabe hacer notar que el porcentaje de personas que contestó que el trabajo es estable y que lo relacionó con el hecho de que el ingreso que obtienen les alcance para sus gastos, es aproximadamente igual en ambos casos, un 29.7% para los choferes y un 26.6% para los permisionarios.

En referencia a la organización del gremio, el Cuadro 3.6 muestra hasta qué punto existe conciencia de lo que sucede en la agrupación y qué explicación le dan a su situación. La mayoría de choferes y de permisionarios coinciden en que la realización de las asambleas es variable, hecho que se contradice con los estatutos de todos los gremios, en los que se afirma tener asambleas ordinarias cada mes. Sin embargo, los aspectos a destacar, son: por una parte, el 42.3% en que los permisionarios afirman tener asambleas mensualmente y el 16.2% en el que los

choferes afirman lo anterior; al igual que el 18.9% de choferes que respondieron no saber cuando se realizan las asambleas, en comparación con el 0.0% de los permisionarios en esta respuesta, además de que el grueso de permisionarios y choferes (57.1% y 54.9% respectivamente) indicó que las reuniones son variables. Esto es importante, pues a simple vista se aprecia que existe una desinformación total en las organizaciones, lo que afecta la manera en la que ambos grupos de trabajadores pueden participar en la coordinación del gremio e involucrarse por lo menos en las asambleas que se supone deberían funcionar como espacio de información.

CUADRO 3.6 OPINIONES SOBRE LA ORGANIZACION EN LOS GREMIOS DE TAXISTAS DE LA CTM, POR TIPO DE AFILIADO		PERMISIONARIOS	CHOFERES
		%	%
¿CADA CUANTO TIEMPO TIENEN ASAMBLEAS?			
"MENSUALMENTE"		42.9	16.2
"VARIA"		57.1	64.9
"NO SE"		0.0	18.9
¿ASISTE A LAS ASAMBLEAS?			
SI	57.1	SI	75.7
"SI NO VOY ME CASTIGAN"	75.0		89.0
NO CONTESTO	25.0		10.7
¿ASISTE A LAS ASAMBLEAS?			
NO	42.9	NO	24.3
"NO SOLUCIONAN NADA ES PERDIDA DE TIEMPO"	83.3		100.0
NO CONTESTO	16.7		0.0
¿CREE QUE HACEN FALTA MAS ASAMBLEAS?			
SI	14.3	SI	27.0
¿TENEMOS PROBLEMAS DIARIOS QUE REQUIEREN SOLUCION?"			
"HACE FALTA INFORMACION DE LO QUE HACEN LOS LIDERES"	100.0		68.0
NO	0.0		20.0
¿TENEMOS PROBLEMAS DIARIOS QUE REQUIEREN SOLUCION?"			
NO	85.7	NO	72.0
"NO SOLUCIONAN NADA ES PERDIDA DE TIEMPO"	79.0		44.4
"NO NOS HACEN CASO"	25.0		55.6
¿COMO CALIFICA LA LABOR DEL LIDER?			
BUENA	35.7	BUENA	51.4
¿CONMIGO NO TIENE PROBLEMAS?"			
"TIENE CARISMA Y PERSONALIDAD"	20.0		84.2
	80.0		15.8
¿COMO CALIFICA LA LABOR DEL LIDER?"			
REGULAR	57.1	REGULAR	40.5
¿CONMIGO NO TIENE PROBLEMAS?"			
"ME AYUDA EN EL TRABAJO"	62.5		20.0
	37.5		80.0
¿COMO CALIFICA LA LABOR DEL LIDER?"			
MALA	7.2	MALA	9.1
¿COMO CALIFICA LA LABOR DEL LIDER?"			
"SOLO CUIDA SUS INTERESES"	100.0		100.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas en los gremios de taxistas de la CTM en Tijuana, B.C.

Por otra parte, las respuestas que ambos grupos dieron sobre su asistencia a las reuniones de la organización y la causa de ello, es también representativa de su situación. Por ejemplo, el 75.7% de los choferes dijeron asistir a las reuniones de la agrupación, de este grupo, el 29.3% justificaron lo anterior diciendo que si no van se les castiga con amonestaciones económicas o con suspensiones. Mientras tanto, solo el 24.3% de los choferes dijeron no asistir a las asambleas porque no se soluciona nada, pues según ellos, cualquier reunión de la organización es una pérdida de tiempo por lo que es mejor no participar. Esta actitud de apatía es provocada por las mismas acciones de la directiva del gremio, la cual en la concepción más amplia de los trabajadores, es considerada como poco preocupada por sus problemas de trabajo e incluso contraria a lo que debe ser un sindicato.

En el caso de los permisionarios, el 57.1% declararon asistir a las reuniones, de este grupo, el 75% apuntó que asiste a las asambleas por la presión que ejerce la directiva. Sin embargo, es de destacar que del 42.9% que declaró no asistir a las asambleas, un 63.3% coincidió en que no asisten porque solo les representa una pérdida de tiempo y no encuentran solución a sus problemas de trabajo.

En este sentido, cuando se les preguntó si consideraban que hacen falta más asambleas, la mayoría de ellos se ubicó en la respuesta negativa. El 76% de los choferes dijo que no hacen falta más reuniones y el razonamiento fue el siguiente: "si no

nos toman en cuenta, no tiene caso reunirse más pues solo nos quitan el tiempo". Mientras tanto en el caso de los permisionarios también la respuesta fue negativa en el 85.7% de los casos, solo que para ellos, la respuesta siguió siendo la falta de solución a sus problemas.

Finalmente se les cuestionó sobre la labor del líder. Paradójicamente, el 51.4% de los choferes respondieron que su labor es "buena", de este grupo, el 84.2% afirmó esto en función de la actitud que el dirigente mantiene respecto a cada uno de ellos, el razonamiento fue el siguiente: "mientras no tenga problemas conmigo puedo decir que su labor es buena". Por otra parte, del 65.7% de los permisionarios que coincidieron con esta respuesta, el 80% dijo estar de acuerdo con la labor del líder, pues aquél tiene carisma y personalidad.

Por su parte, el 37.1% de los permisionarios consideró como "regular" al trabajo del líder y de este grupo un 62.5% dijeron que era así pues con ellos, el dirigente no tiene problemas; mientras que del 40.5% de los choferes que manifestó que la labor del secretario es "regular", el 60% lo consideró así porque aquél les ayuda en el trabajo, refiriéndose con esta ayuda, a la posibilidad de cambiar de ruta, obtener otro permiso, etc, aspectos que son considerados violatorios a la LTTE.

Además hay que enfatizar que solo el 7.2% de los permisionarios y el 8.1% de los choferes catalogó como "mala" la labor del dirigente, argumentando que "éste solo actúa movido por sus intereses". Por lo que en general, lo que puede apreciarse en

estas respuestas es una referencia a la relación que ambos grupos de trabajadores guardan con el líder, más que a la labor de este como representante de una organización para la cual sus obligaciones primordiales deberían ser la defensa de los derechos y el apoyo en el trabajo de los agremiados.

Ya que el Movimiento Libre se ha tomado como población de control, a continuación se hará un breve comentario sobre las diferencias más significativas respecto a las agrupaciones catemistas.

Para comenzar, el Cuadro 3.7 muestra la juventud de los integrantes del grupo; el 66.7% de permisionarios y de choferes tienen entre 20 y 29 años de edad. Además en el caso de los permisionarios, la escolaridad es variable, su preparación va desde primaria incompleta hasta preparatoria terminada. Mientras que en el caso de los choferes, el 66.7% terminaron la primaria.

CUADRO 3.7 CARACTERISTICAS GENERALES DE LOS TRABAJADORES DEL "MOVIMIENTO LIBRE", POR TIPO DE AFILIADO		
	PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
EDADES		
MENOS DE 20 AÑOS	0.0	0.0
20 AÑOS-29 AÑOS	66.7	66.7
30 AÑOS-39 AÑOS	33.3	0.0
40 AÑOS-49 AÑOS	0.0	0.0
50 AÑOS-59 AÑOS	0.0	33.3
MÁS DE 60 AÑOS	0.0	0.0
ESCOLARIDAD		
PRIMARIA INCOMPLETA	33.3	33.3
PRIMARIA COMPLETA	0.0	26.7
SECUNDARIA COMPLETA	33.3	0.0
PREPARATORIA COMPLETA	33.3	0.0
ESTADO CIVIL		
SOLTERO	0.0	33.3
CASADO	0.0	66.7
OTROS	100.0	0.0
ANTIGÜEDAD EN EL GREMIO		
MENOS DE UN AÑO	0.0	0.0
1 AÑO-9 AÑOS	100.0	100.0
10 AÑOS-19 AÑOS	0.0	0.0
MÁS DE 20 AÑOS	0.0	0.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas a los taxistas del "Movimiento Libre" en Tijuana, B.C.

Por lo que respecta a su estado civil, el 100% de los permisionarios declararon que aunque no están casados, tienen fuertes responsabilidades económicas, mientras que en el caso de los choferes, el compromiso familiar es más evidente, ya que el 66.7% declaró estar casado y tener una familia que mantener. Por lo que respecta a su antigüedad, no existe ningún aspecto significativo, ya que el 100% de permisionarios y choferes tienen la misma antigüedad de la organización, cerca de dos años.

De acuerdo con estas características, a pesar de que la responsabilidad económica tanto de permisionarios como de choferes podría ser un elemento que contribuyera a la presión por parte del líder, el hecho de que su nivel de escolaridad sea

mayor, que resulten más jóvenes que los trabajadores veteranistas, y que además la mayoría de ellos haya trabajado en alguna organización afiliada a cualquier central, son elementos de su favor para no permitir tan fácilmente la dominación del dirigente.

En relación a sus condiciones de trabajo (ver Cuadro 3.2), los aspectos en los que difiere esta organización son los siguientes: en términos del número de días, horas y turno que trabajan, se encontró que los permisionarios lo hacen 6 días de la semana, mientras que -contrariamente a lo que pasa en la STM- el 66.7% de los choferes trabaja generalmente tres días de la semana, alternándose con el permisionario o con otro chofer. Es decir que en este gremio, un trabajador con categoría de chofer cubre de 16 a 24 horas (cada tercer día) en la prestación del servicio; mientras que el 66.7% de los permisionarios trabajan el turno matutino y vespertino, generalmente de 10 a 15 horas.

CUADRO 3.8 CARACTERISTICAS DEL TRABAJO EN EL "MOVIMIENTO LIBRE"
POR TIPO DE AFILIADO

	PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
‡ DE DIAS QUE TRABAJAN A LA SEMANA		
MENOS DE 6 DIAS	0.0	100.0
6 DIAS	100.0	0.0
7 DIAS	0.0	0.0
TURNO		
MAT. O VESP.	0.0	0.0
MAT. Y VESP.	66.7	100.0
NOCT. Y MAT.	0.0	0.0
S/T FIJO	33.3	0.0
3 TURNOS	0.0	0.0
‡ DE HORAS QUE TRABAJAN DIARIAMENTE		
0-9 HORAS	0.0	0.0
10-15 HORAS	100.0	33.3
16-24 HORAS	0.0	66.7

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas a los taxistas del "Movimiento Libre" en Tijuana, B.C.

Por otra parte, en términos de los gastos que realizan los choferes (Cuadro 3.9), aunque éstos admitieron pagar cuotas de ingreso, el monto de éstas no pasa de los 15 mil pesos, mientras que las cuotas mensuales resultaron ser de un monto mayor a los treinta mil pesos. Sin embargo, hay que destacar que este grupo de trabajadores manifestaron no tener ningún otro gasto extra, lo cual en relación a las organizaciones cetemistas representa una diferencia importante. Estas condiciones en general significan una situación de trabajo relativamente mejor a la de los choferes en los gremios de la CTM, ya que por lo menos permisionarios y choferes comparten algunos aspectos del trabajo, además de que los pagos hechos a la organización, por ser de menor monto, no afectan tanto al trabajador.

CUADRO 3.9 INGRESOS Y GASTOS EN EL "MOVIMIENTO LIBRE"
POR TIPO DE AFILIADO

	PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
¿PAGO CUOTA DE INGRESO?		
SI	33.3	66.7
15 MIL Y MENOS	100.0	100.0
16 MIL-99,999 MIL	0.0	0.0
100 MIL-250 MIL	0.0	0.0
MAS DE 250 MIL	0.0	0.0
NO	66.7	33.3
¿PAGA CUOTAS MENSUALES?		
SI	100.0	100.0
MENOS DE 20 MIL	0.0	0.0
20 MIL-29 MIL	100.0	0.0
30 MIL Y MAS	0.0	100.0
NO	0.0	0.0
¿REALIZA OTROS PAGOS DIARIAMENTE?		
SI	100.0	0.0
25 MIL-35 MIL	0.0	0.0
36 MIL-46 MIL	100.0	0.0
46 MIL Y MAS	0.0	0.0
NO	0.0	100.0
INGRESO DIARIO BRUTO		
50 MIL O MENOS	0.0	0.0
65 MIL-90 MIL	66.7	66.7
100 MIL-130 MIL	33.3	33.3
MAS DE 150 MIL	0.0	0.0
COSTO SEMANAL DE LA RENTA DEL PERMISO		
250 MIL Y MENOS	-----	33.3
300 MIL-500 MIL	-----	66.7
MAS DE 500 MIL	-----	0.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas a los taxistas del "Movimiento Libre" en Tijuana, B.C.

Por lo que respecta a sus opiniones sobre la carencia de prestaciones (Cuadro 3.10), el 100% de los permisionarios del "Movimiento Libre" respondieron que se carece de éstas por falta de organización del gremio, mientras que contrariamente a lo que

sucede en los grupos catemistas, los choferes dijeron no saber la razón por la que se carece de prestaciones. Por otra parte, el 100% de los permisionarios y el 60.7% de los choferes catalogaron a su ingreso como bueno, argumentando únicamente que les "alcanza para lo necesario".

CUADRO 3.18 OPINIONES SOBRE: PRESTACIONES, INGRESO Y TRABAJO, EN EL "MOVIMIENTO LIBRE", POR TIPO DE AFILIADO				
	PERMISIONARIOS %		CHOFERES %	
¿TIENE PRESTACIONES?				
	SI	0.0	SI	0.0
	NO	100.0	NO	100.0
		0.0		100.0
		0.0		0.0
		100.0		0.0
¿CREE QUE SU INGRESO ES BUENO?				
	SI	100.0	SI	66.7
		100.0		100.0
		0.0		0.0
		0.0		-----
	NO	0.0	NO	33.3
		100.0		100.0
¿COMO CONSIDERA SU TRABAJO?				
	ESTABLE	66.7	ESTABLE	0.0
		100.0		0.0
	REGULAR	33.3	REGULAR	66.7
		0.0		100.0
		0.0		0.0
		100.0		0.0
	INESTABLE	0.0	INESTABLE	33.3
		0.0		100.0
	NO CONTESTO	0.0		0.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas a los taxistas del "Movimiento Libre" en Tijuana, B.C.

Otra diferencia se presenta en la consideración que los choferes del "Movimiento Libre" hacen de la labor del líder (véase Cuadro 3.11): la mayoría catalogó la labor del dirigente como "regular" en la medida en que aquél no tiene problemas personales con ellos, aunque en este sentido, la mayoría agregó que en general la función de la Directiva podría mejorar si estuviera bien organizada para tener más presencia frente a las autoridades.

Sin embargo, tanto choferes como permisionarios, manifestaron que el ambiente en el que trabajan en este gremio, es de mayor compañerismo que en las organizaciones afiliadas a cualquier central obrera, en donde -como se comentó- la mayoría de los entrevistados laboró antes de pertenecer al "Movimiento Libre". Por otra parte, cabe mencionar que en el caso de los choferes, si bien consideraron que la labor del líder es "regular", también coincidieron en que aquél les permite trabajar con mayor libertad y sin presionarlos como en las organizaciones oficiales en las que anteriormente trabajaban. Además, el sólo hecho de que el 100% de los choferes abiertamente cataloguen la labor del dirigente como "regular", ya presenta mayor libertad para opinar respecto a un tema que generalmente los choferes consideran delicado.

CUADRO 3.11 OPINIONES SOBRE LA ORGANIZACION EN EL "MOVIMIENTO LIBRE" POR TIPO DE AFILIADO			
		PERMISIONARIOS %	CHOFERES %
¿CADA CUANTO TIEMPO TIENEN ASAMBLEAS?			
"MENSUALMENTE"		33.3	0.0
"VARIA"		66.7	66.7
"NO SE"		0.0	33.3
¿ASISTE A LAS ASAMBLEAS?			
	SI	100.0	SI 100.0
"SI NO VOY ME CASTIGAN"		100.0	100.0
NO CONTESTO		0.0	0.0
	NO	0.0	NO 0.0
"NO SOLUCIONAN NADA ES PERDIDA DE TIEMPO"		0.0	0.0
NO CONTESTO		0.0	0.0
¿CREE QUE HACEN FALTA MAS ASAMBLEAS?			
	SI	33.3	SI 0.0
"TENEMOS PROBLEMAS DIARIOS QUE REQUIEREN SOLUCION"		100.0	0.0
"HACE FALTA INFORMACION DE LO QUE HACEN LOS LIDERES"		0.0	0.0
	NO	66.7	NO 100.0
"NO SOLUCIONAN NADA ES PERDIDA DE TIEMPO"		100.0	100.0
"NO NOS HACEN CASO"		0.0	0.0
¿COMO CALIFICA LA LABOR DEL LIDER?			
	BUENA	35.7	BUENA 0.0
"CONMIGO NO TIENE PROBLEMAS"		66.7	0.0
"TIENE CARISMA Y PERSONALIDAD"		33.3	0.0
	REGULAR	57.1	REGULAR 100.0
"CONMIGO NO TIENE PROBLEMAS"		62.5	100.0
"ME AYUDA EN EL TRABAJO"		37.5	0.0
	MALA	7.2	MALA 0.0
"SOLO CUIDA SUS INTERESES"		100.0	0.0

Fuente: Elaboración propia, con datos de las entrevistas realizadas a los taxistas del "Movimiento Libre" en Tijuana, B.C.

De acuerdo con la información presentada, cabe hacer la siguiente reflexión. En términos de las relaciones de poder que operan en los gremios, en el caso del "Movimiento Libre" éstas no se establecen en la misma forma autoritaria de la OTM, ya que las particularidades de este grupo limitan esta situación; por ejemplo, el líder carece de la supremacía que caracteriza a los dirigentes cetemistas pues no tiene el poder político para violar la normatividad de la prestación del servicio -modificando las condiciones de trabajo de sus representados- sin ser sancionado por las autoridades correspondientes, además de que se enfrenta a una crítica más abierta por parte de los trabajadores de la organización. Por otra parte, dentro de este gremio los permisionarios comparten importantes características del trabajo con los choferes (número de días trabajados, turnos, pagos a la organización y en el caso de existir un convenio no se cobra renta al chofer) y si bien la situación laboral tampoco significa el bienestar total de los agremiados, sí hay que destacar que además de que las típicas presiones del líder no existen como tales, entre permisionarios y choferes persiste una idea de ayuda en el trabajo donde la intención de los permisionarios de aprovechar la necesidad de empleo de los choferes, es menos frecuente, ya que el gremio está formado en su mayoría por trabajadores que salieron de organizaciones cetemistas y de otros grupos oficiales, buscando una organización en la que se les diera la oportunidad de trabajar sin mayores presiones que las propias de su trabajo.

A continuación se presentan a manera de primeras conclusiones, un balance sobre los cambios que pueden apreciarse en el funcionamiento de la estructura corporativa en el ámbito del transporte público, ello permitirá plantear un marco de referencia para desarrollar las propuestas finales de este trabajo.

3.5 Balance de la Transformación de las Relaciones Corporativas en el Ámbito del Transporte Público

El panorama aquí presentado, expresa una tendencia al cambio en las relaciones Gobierno del Estado-organizaciones sociales en la que -como se comentó- Ernesto Ruffo, como representante del Ejecutivo Estatal, ha emprendido acciones encaminadas a apoyar el trato personalizado y el desplazamiento de los líderes como medio de canalización de las demandas pero también como medio de control social. En este marco, lo que se aprecia a partir de esta línea de política de gobierno, es un choque con la estructura corporativa, de donde se presenta una tendencia al rompimiento de la relación colaboracionista entre gobierno estatal y organizaciones sociales en la que éstas últimas han dejado de estar supeditadas tanto política como ideológicamente al primero, pues en la medida que un partido de oposición, (el PAN) ocupa el gobierno estatal, se han roto los lazos partidistas que (a través del PRI) daban vida a la estructura corporativa.

Por otra parte, los grupos sociales tienen la oportunidad

de acceder a nuevas formas de expresión de sus demandas, en este caso, a través de la gestión individual que tiende a reemplazar a los líderes tradicionales como intermediarios entre gobierno y sociedad, fundamentalmente en aquellas demandas que repercuten directamente en los peticionarios. Esto ha contribuido a desintegrar el intercambio de bienes económicos y políticos que caracterizan al sistema corporativo, debilitando la fortaleza de los representantes sociales quienes bajo la forma de organización tradicional, han construido feudos de poder, olvidando su función social. Por otra parte, el apoyo a la agrupación independiente y el acceso a la participación fuera de las estructuras corporativizadas, contribuyen a la mayor intervención de las bases y deterioran la estructura social fundada en la preeminencia del Estado.

Por lo que se refiera a los elementos que conforman el servicio de transporte público analizados en este capítulo, el balance es el siguiente.

En el caso de la normatividad, aunque se sigue operando con la reglamentación creada en 1982, el hecho de que diferentes actores interesados en la prestación del servicio de transporte público -entre ellos, algunos integrantes del Congreso del Estado-, estén haciendo propuestas para actualizar la LTTE, significa que existe una tendencia al cambio en el aspecto legal que podría llevar mayor o menor tiempo en su concreción, dependiendo de la insistencia y de las peticiones de los prestadores y usuarios del servicio, de las propuestas de los

diferentes grupos políticos y de la correlación de fuerzas que exista en el Congreso del Estado.

En este sentido, cabe recordar que los usuarios no han realizado ningún planteamiento articulado sobre sus demandas de mejoramiento del transporte público -lo cual implicaría modificaciones a la Ley- en este caso solo han planteado quejas directamente a la Delegación de ITE en Tijuana, con propósito de que se lleve a cabo una mayor vigilancia en el cobro de las tarifas de transporte y en el cumplimiento con los itinerarios establecidos por esta dependencia a los gremios de taxistas. Por lo que en general, a excepción de estas expresiones de descontento esencialmente por parte de los usuarios de colonias populares de difícil acceso -en las cuales el transporte público es escaso, pues según los prestadores del servicio, prefieren no circular por este tipo de colonias ya que el deterioro de sus vehículos es mayor que los ingresos que obtienen de estos recorridos- no ha habido una propuesta definida y mucho menos se ha ejercido presión públicamente para que se mejore el servicio.

Por lo que respecta a los diferentes grupos políticos del Congreso del Estado, la existencia de una mayoría formal por parte del PAN -la cual podría significar la aprobación de modificaciones sustanciales a la normatividad- ha tenido un fuerte contrapeso de los demás partidos políticos lo que ha restado fuerza a la tendencia de cambio, además, la constante oposición y el enfrentamiento del Ejecutivo Estatal con las centrales obreras ha ocasionado que aunque formalmente sigan en

proceso de revisión las propuestas, aún no se tengan resultados.

Por lo que respecta a las formas de negociación, si bien se trata de un ámbito de difícil reforma, debido -como se comentó- al conjunto de intereses económicos y políticos creados alrededor del servicio de transporte público; por lo que toca al Ejecutivo Estatal, existe una clara determinación de eliminar las prácticas tradicionales de arreglos cupulares con los líderes sociales, pasando al trato personal como la forma más efectiva de gestión de las concesiones. Por lo que a pesar de la evidente oposición por parte de los dirigentes de los gremios, sí existe una tendencia al cambio que emana del gobierno estatal y que se refuerza en la medida en que -como se apuntó- no existe un vínculo entre aquél y grupos sociales, lo que permite romper con las relaciones clientelares y el ya citado intercambio de bienes.

Finalmente, respecto a las condiciones de trabajo, es a este nivel al que las tendencias de cambio parecen desvanecerse. Como pudo apreciarse, los dos niveles de dominación -en el interior de las organizaciones- se siguen manteniendo; por una parte, la subordinación de la base al líder en la que éste juega un papel determinante en el establecimiento de las condiciones de trabajo de los agremiados; y por otra, la reproducción de la dependencia del chofer al permisionario, en la que este define significativamente las condiciones laborales del primero. Así, mientras que por un lado, el gobierno realiza un conjunto de acciones que tienden a la transformación de las relaciones tradicionales, a nivel del funcionamiento de las organizaciones

la figura y el poder de los líderes resultan aún una fuerte limitante al cambio.

Por otra parte, la base aunque ha utilizado en ciertos casos, el arreglo personal de algún problema relacionado directamente con su trabajo, aún no alcanza a concebir totalmente otra forma de gestión sino es a través de la organización y del líder.⁵⁴ De aquí que si bien han existido algunos brotes de descontento que muestran que de alguna manera es posible mayor participación por parte de los integrantes de estos grupos, es evidente que no basta con manifestaciones aisladas que puedan ser manipuladas por los propios dirigentes; sin embargo, considerando que en este caso, no existe nada acabado sino más bien tendencias a la transformación de la organización tradicional, estas mismas protestas por parte de los trabajadores, podrían ser el inicio de un cambio más pronunciado en este nivel de la estructura corporativa.

⁵⁴ Al respecto es importante resaltar que por lo menos los catorce permisionarios entrevistados, contestaron haber tramitado su concesión a través de la organización, independientemente de que los más recientes dijeron conocer la posibilidad de solicitarlos individualmente. Para la mayoría de ellos, la solicitud a través del dirigente resulta una práctica tradicional dentro de las organizaciones.

IV. CONCLUSIONES GENERALES

A partir de 1982, a nivel nacional empieza a gestarse un cambio en la política del Estado Mexicano en relación a las organizaciones sociales y dentro de estas con la CTM. Se hace evidente el deterioro del pacto social y se agudiza la crisis de un tipo de relaciones de estrecha colaboración entre gobierno y central. No obstante, para Baja California, 1982 no significó cambio alguno en la estructura corporativa y mucho menos en la particular relación entre el Gobierno del Estado y la CTM; por el contrario, la evolución del proceso de reforma estatal, localmente ha tenido tiempos y manifestaciones diferentes a la tendencia nacional; paradójicamente -de acuerdo a la revisión realizada en este trabajo- el período de gobierno del Lic. Xicoténcatl Layva Nortera (1983-1989) fue una de las etapas en la que más profundamente se manifestó el funcionamiento del tradicional sistema corporativo y no es sino hasta 1989, con la llegada al Gobierno del Estado de un partido de oposición como el PAN, que empieza a presentarse una tendencia al cambio esencialmente en el ámbito de las relaciones gobierno-líderes sociales.

En este trabajo se mostraron elementos para analizar la tendencia a la transformación de la estructura corporativa a partir del cambio de gobierno en 1989. Según apreciaciones generales, la estructura corporativa está siendo debilitada fundamentalmente en el vínculo gobierno-organizaciones, ya que al

no existir una relación directa entre ambos, se rompen los lazos clientelistas, la dominación política e ideológica por parte del primero y se pierde el monopolio de representación de las agrupaciones, de la misma manera que deja de existir el reconocimiento estatal de los líderes como el único medio de expresión de los reclamos sociales. Sin embargo, ya que el objetivo específico de la investigación fue analizar qué cambios se dan en la estructura corporativa en el ámbito del transporte público, a continuación se presentan los principales hallazgos en los dos niveles de su funcionamiento: en el vínculo gobierno-líderes y en la relación líderes-base.

Por lo que respecta al nexo entre gobierno y organizaciones de taxistas de la CTM, se encontró una situación de constantes enfrentamientos derivados del cambio del partido en el poder, que ligaba el funcionamiento de la estructura corporativa local, este hecho ha provocado no solo la reducción sino en el congelamiento del tradicional intercambio de bienes económicos y políticos que han caracterizado al servicio de transporte público y que han dado fortaleza a los gremios de taxistas y a los dirigentes de la CTM. Por otra parte se scentúa el desplazamiento de los líderes sociales privilegiando el trato directo con los peticionarios y por lo tanto la canalización personal de sus demandas, este hecho ha contribuido al rompimiento de las formas tradicionales de negociación caracterizadas por los tratos cupulares entre gobierno y líderes gremiales. Cabe comentar que la actitud de la CTM local y estatal, es de rechazo total a cualquier acción que

emane del gobierno estatal; dicha actitud ha sido fomentada por la propia dirigencia nacional la cual -como se apuntó- definió una postura de oposición política respecto al gobierno en esta entidad.

Por lo que se refiere al segundo nivel de la estructura, es decir, la relación líder-base, se encontró una permanencia de la estructura de dominación tradicional. Se observó que dentro de estas organizaciones el establecimiento de las condiciones de trabajo está definido por vínculos de poder más que por un conjunto de normas que establezcan los parámetros de trabajo de los integrantes de los gremios. Es decir, persisten un conjunto de valores entendidos en los que la figura del líder determina aspectos fundamentales de las condiciones de trabajo de la base en general, además de que el permisionario reproduce los lazos de dominación y paternalismo hacia el chofer. Estos dos ámbitos entre los que se definen las condiciones de trabajo de los integrantes de estas organizaciones, encuentran en la fuerza y los intereses del líder, así como en la falta de una participación gremial más dinámica, graves obstáculos para su transformación. En este marco, las prácticas y costumbres que por años han caracterizado al funcionamiento de los grupos de taxistas, no permiten que -aún dándose la prioridad por parte del Gobierno del Estado a la gestión individual de sus demandas- pueda hablarse de una tendencia al cambio igualmente clara en la que el trabajador conciba su participación fuera de las estructuras corporativizadas o independiente de la intervención

del líder. Sin embargo -como se mencionó-, si bien puede ser demasiado pronto hablar de un cambio real dentro de estas organizaciones -lo cual necesariamente implicaría variaciones en la cultura y la forma de participación gremial- las manifestaciones de descontento de algunos grupos cetemistas que pugnan por su libertad de participación electoral y política, a pesar de ser expresiones aisladas, podrían llegar a convertirse en el inicio del cambio a este nivel de la estructura.

Por otra parte, la organización independiente -la cual representa otro elemento favorable al cambio-, presentó diferencias significativas respecto a los grupos cetemistas. Si bien es arriesgado decir que es inexistente la dominación líder-base -de acuerdo con el grupo de trabajadores entrevistados, la plática con su dirigente y la revisión hemerográfica realizada- la relación del líder y los afiliados, no se caracteriza por la subordinación de los últimos ni por la personalidad paternalista del primero, ya que las características particulares de los afiliados contribuyen a no ser presa fácil del control del dirigente, además de que éste carece del poder que tienen los líderes cetemistas, para transgredir la Ley incidiendo en las condiciones de trabajo de los trabajadores, sin recibir fuertes sanciones por parte de las autoridades.

Respecto al segundo nivel de la relación de poder en este gremio, se puede decir que tampoco se presenta en el mismo tenor que en las organizaciones de la CTM, ya que si bien los permisionarios inciden en las condiciones de trabajo de los

choferes -fundamentalmente al fijar el pago de la renta del permiso-, de acuerdo con la información recopilada tanto concesionarios como choferes comparten características importantes de su trabajo, además de que -como ellos comentaron- trabajan en un ambiente de mayor compañerismo y menores presiones que en las organizaciones afiliadas a centrales obreras.

Finalmente, la continuación se presentan en calidad de comentarios, los efectos en términos de costos y beneficios que se generan para los distintos actores sociales involucrados en la prestación del servicio de transporte público.

Para el gobierno estatal, el desplazamiento de los líderes tradicionales resulta un arma de doble filo, significa un beneficio inmediato en la medida en que debilita el poder de dirigentes que representan un medio de constantes presiones y enfrentamientos para su gestión, sin embargo, en la medida en que los líderes de las organizaciones oficiales, no están dispuestos a perder los beneficios obtenidos tradicionalmente, dichos enfrentamientos también representan un costo para la administración de Ernesto Ruffo, quien tendrá que gobernar en esta situación hasta 1995.

Los líderes sociales por su parte, no han obtenido ningún beneficio de la política del gobierno estatal, en cambio sí han tenido graves repercusiones en su función de canalizadores de demandas sociales, al mismo tiempo que se ha debilitado su poder de interlocución con el gobierno y empiezan a ser presionados en su representatividad y liderazgo por la propia base.

Para los trabajadores, los beneficios y costos del proceso de cambio se diluyen, como se ha comentado, las tendencias a la transformación en las relaciones corporativas no son tan claras en el segundo nivel de la estructura, de aquí que si bien pudiera representar un beneficio inmediato, la posibilidad de poder negociar personalmente las concesiones y permisos de transporte, el poner en práctica la gestión individual de sus demandas, se encuentran limitada por el conjunto de costumbres y valores que persisten en las organizaciones de taxistas y que limitan el ejercicio de una mayor participación dentro de las estructuras corporativizadas. En este marco, pudiera considerarse como un costo, las frecuentes presiones a las que se ven sometidos estos trabajadores, ya que la vigilancia en la prestación del servicio por parte de las autoridades y las relaciones tradicionales con los líderes representan un ambiente de mayores presiones, no claramente definido para los prestadores del servicio.

Por su parte los usuarios han tenido únicamente altos costos, pues es nuevamente la situación de enfrentamiento entre gobierno y líderes sociales, la que ha ocasionado paros y manifestaciones de los trabajadores del transporte público, que tratando de presionar al gobierno, para obtener beneficios en términos del alza de las tarifas o del otorgamiento de nuevas concesiones, han obstruido la adecuada prestación del servicio y no han contribuido a mejorarlo.

NOTA METODOLOGICA

En la realización de este trabajo se utilizaron las siguientes técnicas: revisión bibliográfica y hemerográfica, revisión de archivos y documentos oficiales, realización de entrevistas personales, aplicación de cuestionarios y observación directa.

La revisión hemerográfica abarcó tres de los periódicos locales más representativos: El Mexicano, El Heraldó y el Semanario Zeta. Con esta revisión, se reconstruyeron históricamente dos elementos fundamentales para el objeto de estudio, el período de gobierno de Xicoténcatl Leyva Mortera (1963-1969) que sirvió como punto de comparación y el período actual (1989-1991) el primer trienio de gobierno de Ernesto Ruffo Appel, para el cual se definió el análisis. Esta estructura tiene el propósito de exponer las características de la relación Gobierno del Estado-OTM en ambas etapas y reconstruir las características de su relación: el incondicional colaboracionismo de la primera fase y el rompimiento de su relación en el segundo período de gobierno.

Cabe mencionar que las tendencias que se encontraron en las publicaciones periodísticas y con las cuales fue posible construir una visión más amplia del problema, son las siguientes: el Diario El Mexicano, presentó una visión muy oficialista, éste periódico enfatiza el conflicto entre central y gobierno presentando amplias notas sobre la posición de los líderes y las constantes manifestaciones de descalificación hacia las políticas

del gobierno de Ernesto Ruffo Appel. Por su parte, la revisión de El Heraldó, hizo posible realizar el seguimiento de algunos hechos que resultaron significativos en términos de las acciones emprendidas tanto por la CTM como por el Gobierno del Estado. Mientras tanto, el Semanario Zeta, presentó en cierta forma, la otra parte del problema, al ejemplificar las relaciones de poder y los intereses tanto económicos como políticos en el interior de las organizaciones, además de señalar las inconformidades que los trabajadores de estos gremios han manifestado públicamente.

La revisión de archivos y documentos oficiales, permitió apoyar el apartado sobre las características de los gremios, fundamentalmente en cuanto a su funcionamiento y en relación al ámbito formal por el que se rigen estas agrupaciones. Para este apartado se consultaron principalmente los estatutos de las organizaciones y los legajos de constitución y organización de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje en Tijuana, B.C, a través de los cuales se pudieron rescatar algunas particularidades de los grupos estudiados.

En cuanto a las entrevistas personales, éstas se realizaron con los líderes de cuatro organizaciones cetemistas pertenecientes al Sindicato Nacional de Trabajadores de Autotransportes y Conexos "Fernando Amilpa": José Luis Cubillas Maldonado de la Delegación #5, José Navarez Sánchez de la Delegación #12, Guillermo Sánchez Salas de la Delegación #19 y Alfredo Amaro Mata de la Delegación #30. Otras entrevistas con el dirigente del "Movimiento Libre", Benjamín Acuña Vázquez y dos

con funcionarios de la Delegación de Tránsito y Transportes del Estado en esta Ciudad: Alberto Partida Jefe del Departamento de Planeación y Normatividad y Fausto A. Morán Huerta Jefe del Departamento de Transportes.

Las entrevistas pretendieron captar las percepciones y opiniones de los actores sociales involucrados en la problemática inmediata a la prestación del servicio público. En este sentido, las entrevistas con los líderes resultaron por demás ricas en información, ya que éstos presentaron un panorama del ambiente en el que se desenvuelven y de la manera en que las relaciones de poder se establecen dentro de los gremios. De esta manera aquéllas cumplieron con el fin para el que se aplicaron, la caracterización del funcionamiento de las directivas de los gremios cetemistas.

Las organizaciones fueron elegidas a partir del balance entre el tamaño de la organización, antigüedad de ésta e importancia del líder. El argumento con el cual se concertaron las entrevistas con los dirigentes fue que se pretendía hacer la historia del sindicalismo tijuaneño (ya que antes de plantearse las entrevistas se creía que las organizaciones de taxistas operaban como sindicatos) para lo cual se ejemplificaría con algunos casos de organizaciones de la CTM y de otras centrales. En general, las entrevistas con los dirigentes cetemistas resultaron las más difíciles, primeramente porque éstos se mostraron un tanto reacios a concederla (a excepción de José Nevarez Sánchez, líder de la Deleg. #12) y en segundo lugar,

porque tratar de mantener su atención en un corto lapso de tiempo en el que además de responder a las preguntas atendían otros asuntos, dificultaba más la conversación. Sin embargo, el realizar las entrevistas en este ambiente, facilitó la construcción de un panorama más amplio sobre el funcionamiento interno de los gremios.

El caso del dirigente del "Movimiento Libre" fue la excepción, en general se mostró colaborador desde el momento en que se concertó la cita, por lo que su entrevista resulta de las más amplias y ricas en información; por otra parte, la conversación se desarrolló sin presión alguna y con toda la disposición a responder todas las preguntas. Además fue el único líder que accedió a proporcionar una copia de los estatutos del gremio, mientras que en el caso de los otros cuatro dirigentes que tajantemente se negaron a ello, argumentaron que esos documentos solo pueden proporcionarse a las autoridades. Finalmente los estatutos fueron conseguidos directamente en la Junta Local de Conciliación y Arbitraje.

Cabe mencionar que aunque inicialmente se concertó una cita con el dirigente estatal de la CTM, Roberto Luévano Aguayo, el día que se acudió a realizarla, el señor Luévano se negó rotundamente a concederla. Además se buscó también un acercamiento con Salvador Aguirre Sánchez, secretario local de esta central, sin embargo aunque se insistió en la entrevista durante todo el período en el que se realizó el trabajo de campo, el dirigente permaneció en la Ciudad de México, tanto por motivos

de trabajo como de salud, según dijo su asistente personal.

En relación con las entrevistas realizadas a funcionarios públicos, aunque inicialmente se solicitó audiencia con el Director de Tránsito y Transportes en el Estado, Ing. Rodolfo Ortega y con el Delegado de Tránsito y Transportes en Tijuana, Lic. Francisco J. Roldano Nuño, éstas no pudieron llevarse a cabo. Sin embargo, estos funcionarios facultaron a los jefes del Departamento de Transporte y de Planeación y Normativa en Tijuana, para que proporcionaran las entrevistas y la información previamente solicitada. Cabe señalar que por orden del Director Estatal de esta dependencia fue posible obtener las entrevistas, pues el Delegado en Tijuana se mostró desconfiado sobre la entrevista y sobre la utilización de la información, y a pesar de que se le mostró la petición oficial por parte de esta institución, no accedió a concederlas. En general estas entrevistas tuvieron el propósito de recoger la opinión de las autoridades relacionadas con el servicio de transporte público, para ver de qué manera se están llevando a cabo los cambios que han sido ordenados desde el gobierno estatal y que se ponen en práctica a través de las autoridades de Tránsito y Transportes del Estado.

En cuanto a la aplicación de cuestionarios a los taxistas, éstos se realizaron en los nueve gremios (Deleg. #5, #12, #15, #17, #19, #22, #32 y la "Sindicato Industrial, Liga de Choferes" de la OTM, así como en el "Movimiento Libre") aplicándose en promedio seis entrevistas con un rango de variación de cinco y

siete cuestionarios en algunas delegaciones; en total se aplicaron 51 entrevistas a los gremios de taxistas, de las cuales 14 fueron a permisionarios (lo cual equivale al 27% de la población) y 37 a choferes (que equivale al 73% de los entrevistados), mientras que seis se realizaron en la organización independiente, 5 a permisionarios y 1 a choferes. Cabe aclarar que en términos estadísticos, la muestra tiene un carácter limitado y no permite un análisis exhaustivo de las condiciones de trabajo en los gremios de taxistas, ya que su objetivo es plantear únicamente las características más significativas del funcionamiento de esas organizaciones.

El argumento con el cual se abordó a los trabajadores entrevistados fue el tratar de conocer en general cómo se trabaja en las organizaciones de taxistas y cómo solicitan las concesiones para el transporte público. Hay que resaltar que se diferencia de los líderes que en todo momento se mostraron alertas y a la defensiva sobre cualquier pregunta que no quisieran contestar, los taxistas a partir de que aceptaron la entrevista, hablaron libremente de su problemática e incluso algunos pidieron que esa información se publicara para que ayudara a terminar con sus precarias condiciones de trabajo.

Hay que destacar que la aplicación de los cuestionarios se realizó en horas de trabajo, es decir en el transcurso de los recorridos de cada taxista entrevistado. Otra aclaración pertinente es que tanto las entrevistas a los líderes como a funcionarios y trabajadores se realizaron con un cuestionario que

si bien guiaba la conversación, los entrevistados podían extenderse en su contestación y referirse a temas relacionados aunque no incluidos explícitamente en la guía.

Por su parte, la observación directa se utilizó junto con la realización de entrevistas personales y aplicación de cuestionarios, tanto en las visitas que realizamos a las oficinas de los líderes y funcionarios, así como en cada uno de los recorridos en que se aplicaron los cuestionarios a los taxistas de las nueve delegaciones estudiadas.

El haber recurrido a fuentes de información primari, se debe a que prácticamente no existen trabajos sobre este tema. En general en el caso de Tijuana, hay algunos trabajos relacionados con el funcionamiento de los sindicatos y principalmente en la industria maquiladora, ámbito que desde diferentes puntos de vista ha sido analizado. Sin embargo, en términos de las relaciones corporativas en organizaciones primarias, no existe nada. De aquí que la utilización de estas técnicas haya sido la forma adecuada para entender la problemática de la transformación en las relaciones corporativas con referencia a los gremios de taxistas de la CTM.

BIBLIOGRAFIA

Aguilar Camín, Héctor, Después del Milagro, México, Ed. Cal y Arena, 1988.

Ayala Espino, José, Fidel Aroche Reyes et al, Estado y Desarrollo la formación de la economía mixta 1970-1982, México, SEMIP/Fondo de Cultura Económica, 1988.

Aziz Nassif, Alberto, El Estado Mexicano, estructura corporativa y crisis económica, México, Ed. La Casa Chata, (Cuadernos de la Casa Chata, Núm. 32) 1988.

-----, El Estado mexicano y la CTM, México, Ed. La Casa Chata, 1989.

Bobbio, Norberto- y Norberto Matteucci, Diccionario de Política, México, 3a ed., Ed. Siglo XXI, 1981.

Camacho Solís, Manuel, El futuro inmediato, México, Ed. Siglo XXI-Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM (Serie La Clase Obrera en la Historia de México, Núm. 15), 1980.

Castillo Juan J. y Carlos Prieto, Condiciones de Trabajo, un enfoque renovador de la sociología del trabajo, Madrid, 2a ed., Centro de Investigaciones Sociológicas, (Colección Monografías, Núm. 66), 1980.

Córdova, Arnaldo, La Política de Masas del Cardenismo, México, Ed. Era, (Serie Popular), 1981.

-----, La Revolución y el Estado Mexicano, México, Ed. Era, 1988.

De la Noval, Manuel, "Movimiento Obrero y Cardenismo", en Jorge Alonso (coords.), El Estado Mexicano, México, Ed. Nueva Imagen-DIESAS, 1982.

Garrido, Luis Javier, "Un partido sin militantes", en Loera, Soledad y Rafael Segovia (comps.), La política mexicana en la crisis, México, Ed. El Colegio de México, 1987.

Jiménez-Cacho Luis E. y José Woldenberg, "Los estatutos sindicales", en Pablo González Casanova, Samuel León e Ignacio Marván (coords.) Organización y sindicalismo, México, 2a ed., Ed. Siglo XXI, (Serie El Obrero Mexicano, Núm. 3), 1986.

Leal, Juan Felipe, La burguesía y el estado mexicano, México, Ed. El Caballito, 1982.

Leff, Gloria, "El partido de la Revolución: aparato de hegemonía del Estado mexicano", en Jorge Alonso (coord.), El Estado Mexicano, México, Ed. Nueva Imagen-CIESAS, 1982.

López Villegas-Manjarrez, Virginia, La CTM y otras organizaciones obreras, México, Ed. El Caballito, 1983.

Offe, Klaus, Contradicciones en el Estado del Bienestar, México, Ed. Alianza-CONACULTA, 1982.

Ortega, Max y Ana A. Solís, "Sindicalismo independiente", en Jesús Lechuga y Fernando Chávez (coords.), Estancamiento económico y crisis social en México 1982-1988, México, Ed. UAM-Acapotzalco (Serie Sociedad y Política, Tomo II), 1989.

Pereyra, Carlos, "Estado y movimiento obrero", en Jorge Alonso (coord.) El Estado Mexicano, México, Ed. Nueva Imagen-CIESAS, 1982.

Quintero Ramírez, Cirila, La sindicalización en las maquiladoras tijuaneñas (1970-1988), México, Ed. CONACULTA, (Serie Regiones), 1990.

Rivera Ríos, Miguel Ángel, Crisis y reorganización del capitalismo mexicano 1960-1985, México, Ed. Era, 1986.

Trejo Delarbre, Raúl, Crónica del sindicalismo en México (1976-1988), México, Ed. Siglo XXI/UNAM, 1990.

Valderrábano, Azucena, Historias del Poder, el caso de Baja California; México, Ed. Crijalbo, 1990.

Weber, Max, Economía y sociedad, trad. José Medina Escobar, Juan Roura Pabell, et al., México, 7a reimpresión, Ed. Fondo de Cultura Económica, 1984.

HEMEROGRAFIA

Bizberg, Ilán, "La crisis del corporativismo mexicano", en Foro Internacional, México, Núm. 4, Vol. XXX, abril-junio de 1990.

Camacho Solís, Manuel, "Control sobre el movimiento obrero, en México; en Lecturas de Política Mexicana, México, Ed. El Colegio de México, (Lecturas Básicas), 1981.

Carrillo V. Jorge y Miguel A. Ramírez, "El sindicalismo en la Frontera Norte de México, en Diálogos del Diario, Diario 29, Tijuana, B.C, Núm. 2, mayo de 1991.

Casar, Ma. Amparo, "¿Qué será del corporativismo mexicano?", en Mexos, México, Núm. 168, diciembre de 1991.

Campuzano Montoya, Irma, "El impacto de la crisis en la CTM", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/Núm. 3, julio-septiembre de 1990.

Contreras, Oscar y Víctor A. Espinoza Valle, "Sociudad en Baja California, en Política, El Nacional, México, Núm. 115, julio de 1991.

Couffignal, Georges, "La gran debilidad del sindicalismo mexicano", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/Núm. 3, julio-septiembre de 1990.

Durand Ponte, Víctor M., "Corporativismo obrero y democracia", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/Núm. 3, julio-septiembre de 1990.

Espinoza Valle, Víctor A., Los procesos políticos y el cambio institucional: sus límites y posibilidades, Baja California, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), 1987.

Farfán, Rafael, "Modernidad, democracia (crisis del) sistema político, en Sociológica, México, Ed. UNAM-Accapoztcalco, Año 4, Núm. 11, septiembre-diciembre 1989.

Billy, Adolfo, "El régimen mexicano en su dilema", en Nexos México, Núm. 122, enero de 1989.

Guillén López, Tonatiuh et al, La política fronteriza del norte de México, perspectivas en la década de los noventa, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), s/f.

Guillén López Tonatiuh, Las elecciones de 1989 en Baja California, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), s/f.

-----, Tendencias políticas y crisis económica en tres ciudades del norte de México, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), s/f.

-----, "Crisis económica y cambio político en México: una visión desde la frontera norte"; en Estudios Sociológicos, México, Núm. 16, 1988.

-----, "Las elecciones de 1988 y 1989", en Diálogos del Diario, Diario 29, Tijuana, B.C., Núm. 25, octubre de 1991.

Herrera, Mario, "¿Bavilanes o Palomas?, liderazgos sociales en Baja California, en Comunicare, Tijuana, B.C., Año 2, Núm. 12, noviembre 1990.

-----, "Liderazgo social en Baja California", en Diálogos del Diario, Diario 29, Tijuana, B.C., Núm. 24, octubre de 1991.

Huerta, Mario, "Cambio político en Tijuana", en Diálogos del Diario, Diario 29, Tijuana, B.C., Núm. 8, junio de 1991.

Jarquín Gálvez, Uriel, "El PAN y el sistema político mexicano", en Sociológica, México, Ed. UAM-Arcapatzalco, Año 4, Núm. 11, septiembre-diciembre 1989.

Muñoz, Virgilio, "Entrevista con Ernesto Ruffo Appel", en Diálogos del Diario, Diario 29, Tijuana, B.C., Núm. 28, septiembre de 1991.

Negrete Mata, José, El 2 de Julio Bajacaliforniano, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, (mimeo), 1989.

Palma, Esperanza, "Notas sobre el PRI y las transformaciones políticas actuales", en Sociológica, México, Ed. UAM-Arcapatzalco, Año 4, Núm. 11, septiembre-diciembre 1989.

Paoli Bolio, Francisco José, "El régimen presidencialista de partido de Estado y su cambio", en Sociológica, México, Ed. UNAM-Arcapatzalco, Año 4, Núm. 11, septiembre-diciembre de 1989.

Quiroz Trejo José O. y Luis Méndez y Berrueta, "Corporativismo, modernidad y autonomía obrera en México", en Sociológica, México, Ed. UAM-Arcapatzalco, Año 6, Núm. 13, enero-abril de 1991.

Reyes del Campillo, Juan, "El movimiento obrero en la Cámara de Diputados (1978-1989)", en Revista Mexicana de Sociología, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Año LII/Núm. 3, julio-septiembre de 1990.

Rubio, Luis, "La transición administrada", en Nexos, México, Núm. 174, junio de 1992.

Ruffo Appel, Ernesto, "Discursos de Toma de Posesión como Gobernador del Estado", en Íata, 6 de noviembre de 1989.

Salinas de Gortari, Carlos, "Reformando al Estado" en Nexos, México, Núm. 148, abril de 1990.

Schmitter, Philippe, "Still the century of corporatism?"; en Review of Political, USA, Núm. 36, 1974.

Trejo Delarbre Raúl, "Sindicalismo: los pasos hacia atrás, en Quilero de Nexos Núm. 18, Nexos, Núm. 144, diciembre de 1989.

DOCUMENTOS

Archivos de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje en Tijuana, B.C. Información de los legajos de constitución y organización de los nueve gremios de taxistas (ocho de la CTM, la organización independiente).

Archivos del Departamento de Planeación y Normatividad de la Delegación de Tránsito y Transportes de Estado en Tijuana, B.C. padrones de afiliados a las organizaciones de taxistas de las diferentes centrales obreras en Tijuana.

Ley Federal del Trabajo.

Ley de Tránsito y Transportes del Estado.

Estatutos del Sindicato Nacional de Trabajadores de Auto-transportes y Conexos "Fernando Amilpa", México, 1954.

Estatutos del Sindicato Industrial de Trabajadores de Auto-transportes, Similares y Conexos "Liga de Choferes", CTM.

Estatutos del Sindicato Liga de Choferes de Transporte Público con y sin itinerario fijo, de la "Presa Rodríguez".

Estatutos de la Unión de Trabajadores de Auto-transportes, Carga, Arrastre, Pasaje, Similares y Conexos "Periféricos de Tijuana", CTM.

Estatutos de la Unión de Transportistas de Tijuana, CTM.

Estatutos de la Unión de Trabajadores de Auto-transportes, Carga, Pasaje, Similares y Conexos de Tijuana "Primero de Mayo", CTM.

Estatutos del Sindicato de Trabajadores del Volante "Movimiento de Taxistas y Choferes Libres de Baja California" (independiente).

PERIODICOS

Diarios:

El Mexicano
El Heraldó

Semanarios:

Ista

Nota: los tres periódicos fueron revisados desde enero de 1983 a enero de 1992.

ENTREVISTAS

I) Líderes de las organizaciones de taxistas.

José L. Cubillas Maldonado (Delegación 55, "Fernando Amilpa" CTM)
José Nevarez Sánchez (Delegación #12, "Fernando Amilpa", CTM)
Guillermo Sández Balce (Delegación #12, "Fernando Amilpa", CTM)
Alfredo Amaro Mata (Delegación #30, "Fernando Amilpa", CTM)

II) Funcionarios Públicos.

Fausto A. Morán Huerta (Jefe del Depto. de Transporte, de TTE)
Alberto Partida (Jefe del Depto. de Planeación y Normatividad de TTE)

ANEXOS

EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE
 MAESTRIA DE DESARROLLO REGIONAL
 RESPONSABLE: TANIA HERNANDEZ VICENCIO

GUIA DE PREGUNTAS PARA LA ENTREVISTA CON FUNCIONARIOS PUBLICOS.
 Información General. No. de Entrev. _____

Nombre: _____

Cargo: _____

Antigüedad: _____

1. ¿Cómo se obtiene la concesión y el permiso para que un auto circule como taxi?

2. ¿Qué diferencia hay entre el trámite para obtener el permiso y el trámite para obtener las placas?

3. ¿Qué requisitos se deben cubrir para obtener éstos?

4. ¿Desde que Ud. está en este cargo los requisitos son los mismos?

a) sí _____
 b) no _____ ¿cómo se han modificado? _____

5. ¿Quién o quiénes pueden solicitar las concesiones y los permisos?

6. ¿Cuál es la función de los líderes de las organizaciones?

7. ¿Hay algún cambio en la forma de solicitar las concesiones y los permisos?

a) sí _____ ¿de qué tipo? _____

b) no _____

8. ¿Cuál es el criterio que se sigue para definir a quien se otorga la concesión y el permiso?

9. ¿Cómo se vigila que realmente los permisos se entreguen al interesado?

10. ¿Cuántas concesiones y permisos puede tener como máximo una misma persona?

11. ¿Los permisos son considerados como patrimonio?

a) sí _____ ¿por qué? _____

b) no _____ ¿por qué? _____

12. ¿Cuál es el costo de obtener el permiso para el taxi?

13. ¿De cuándo data la Ley o normatividad con la que se vigila la prestación del servicio de transporte público?

14. ¿Esta Ley ha sufrido alguna modificación en lo que va de este gobierno?

a) sí _____ ¿de qué tipo? _____

b) no _____

15. ¿Por parte de los taxistas ha habido alguna inconformidad pública respecto a alguna medida de gobierno que afecte al transporte público?

a) sí _____ ¿qué tipo de inconformidad y a qué medida?

b) no _____

16. ¿Cuáles fueron las centrales inconformes?

17. En cuanto a las tarifas del transporte, ¿de qué manera se determinan las tarifas que cobran los taxis colectivos?

18. ¿Cómo se controla que efectivamente se cobren estas tarifas?

19. ¿De qué manera se determinan las rutas de transporte para el servicio de taxis colectivos?

20. ¿Qué pasa si una ruta es invadida por taxis que no pertenecen a ella. De qué manera se vigila y se sanciona?

21. ¿Cuál es el número máximo de rutas que puede tener una organización de taxistas?

EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE
 MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL
 RESPONSABLE: TANIA HERNANDEZ VICENCIO

GUIA DE PREGUNTAS PARA LA ENTREVISTA CON LIDERES GREMIALES.

Información General. No. de Entrev. _____
 Nombre de la Organización: _____
 Central: _____
 Nombre del Srio. General: _____
 Edad: _____ Escolaridad: _____
 Origen: _____ Edo. civil: _____
 Antigüedad en el gremio: _____

1. ¿Cuántos taxistas están afiliados a su organización?

2. ¿Cuántos son dueños del taxi?

3. ¿Cuántos son choferes?

4. ¿Ante quién solicitar la concesión y el permiso de taxi?

5. ¿Qué función tiene el Secretario General en la solicitud del permiso?

6. ¿La solicitud de las concesiones y del permiso solo puede hacerse a través del gremio y en particular a través del Srio. General?
 a) sí _____
 b) no _____ Otra opción: _____
6. ¿Qué requisitos necesita cubrir el interesado para obtener la concesión y el permiso?

7. ¿La concesión y el permiso siempre se han solicitado de esta manera?
 a) sí _____
 b) no _____ ¿cómo se hacía antes? _____
8. ¿Cuál es el costo del permiso?

9. ¿Qué criterio se sigue en el gremio para solicitar los permisos de los afiliados?

10. ¿De parte de esta organización, ha habido algún tipo de manifestación pública en contra de alguna medida del gobierno que afecte al transporte público?

a) si _____ ¿de qué tipo? _____

b) no _____

RESPECTO A LA ORGANIZACION DEL GREMIO.

11. ¿En qué fecha se creó esta organización?

12. ¿Con cuántos afiliados se creó?

13. ¿Cuáles son los requisitos para afiliarse?

14. ¿Cómo está compuesta la directiva? (nombres y cargo)

15. ¿Qué vigencia tiene la directiva?

16. ¿Qué vigencia tiene el cargo de secretario?

17. ¿En qué condiciones esta organización se afilió a la CTM?

18. ¿Qué prestaciones otorgó el gremio a sus afiliados?

19. ¿Cuál es el papel del secretario al respecto?

20. ¿Qué ha hecho Ud. para mejorar las condiciones de trabajo de sus representados?

21. ¿En particular, cómo se resuelven los problemas económicos la organización?

22. ¿Qué problemas ha enfrentado en su gestión dentro de esta organización?

23. ¿Qué problemas ha enfrentado actualmente con el Gobierno del Estado?

24. ¿Cuál es la participación de los agremiados dentro de la organización?

25. ¿Considera Ud. que esa participación es adecuada para mejorar la organización?

a) sí _____ ¿por qué? _____

b) no _____ ¿por qué? _____

EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE
 MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL
 RESPONSABLE: TANIA HERNANDEZ VICENCIO

GUIA DE PREGUNTAS PARA LA ENTREVISTA CON TAXISTAS.

Información General: _____ No. de Entrev. _____
 Sindicato: _____
 Central: _____
 Nombre: _____
 Edad: _____ Sexo: _____ Escolaridad: _____
 Origen: _____ Edo. Civil: _____
 Antigüedad en el gremio: _____

TIPOLOGIA

- A. Dueño de la concesión, permiso y carro.
- B. Chofer dueño del carro.
- C. Chofer no dueño del carro.

1. ¿Cuáles son los requisitos de ingreso a esta organización?

2. ¿En qué modalidad circula este taxi?

- a) taxi colectivo _____
- b) taxi libre _____

3. ¿Cómo trabaja el taxi?

- Trabaja solo _____
- Renta permanente _____
- Renta tiempo compartido _____
- Otros _____

EN CASO DE SER PERMISIONARIO

4. ¿En qué fecha solicitó el permiso?

5. ¿Ante quién solicitó el permiso?

6. ¿Cómo solicitó el permiso?

- A través de la organización _____
- Individualmente _____
- Otras formas _____

7. ¿Cuál fue el costo del permiso?

PARA LOS TRES TIPOS

8. ¿Cuántas rutas de transporte hay para esta organización?

9. ¿Desde cuándo trabaja Ud. en esta ruta?

10. ¿Ha trabajado en otras rutas?
 sí _____, ¿en cuáles? _____
 no _____, ¿por qué? _____
11. ¿Existen algunas rutas que reporten mayores beneficios que otras, cuáles son las mejores?. Señale 3 en orden de mayor a menor importancia.

12. ¿Quién determina el monto de las tarifas que cobran?

13. ¿Cuál es el monto de la tarifa?

14. ¿Ha habido de su parte alguna manifestación pública en contra de alguna medida del gobierno que afecte al transporte público?
 sí _____ ¿de qué tipo? _____
 no _____

EN CUANTO A LAS CARACTERÍSTICAS DE SU TRABAJO.

15. ¿Cuántos días a la semana trabaja? _____, ¿cuáles son los mejores? _____

16. ¿Qué horarios tiene? _____

17. ¿Cuánto gana diariamente?

18. ¿Cree Ud. que su ingreso es bueno?
 sí _____, ¿por qué? _____
 no _____, ¿por qué? _____
19. ¿Pagó alguna cuota a su ingreso?
 a) sí _____ ¿cuál fue el monto? _____
 b) no _____
20. ¿Paga cuotas mensuales?
 a) sí _____ ¿cuál es el monto? _____
 b) no _____
21. ¿Qué otros pagos hace?

22. ¿A quién hace esos pagos?

23. ¿Cuánto paga por la renta del permiso?

24. ¿Tiene prestaciones por parte de la organización?

si _____, ¿de qué tipo?

no _____, ¿por qué?

25. ¿Cuáles cree que debería tener?

26. ¿Qué tan estable considera su trabajo?

a) estable _____, ¿por qué?

b) regular _____, ¿por qué?

c) inestable _____, ¿por qué?

EN CUANTO A LA ORGANIZACION DEL GREMIO.

27. ¿Cada cuánto tiempo tiene asambleas en la organización?

28. ¿Quiénes van a las sambleas?

29. ¿Va ud. a las asambleas de la organización?

si _____

no _____, ¿por qué?

30. ¿Cree ud. que hacen falta reuniones más frecuentes?

si _____, ¿por qué?

no _____, ¿por qué?

31. ¿Cómo calificaría Ud. la labor del secretario de la organización?

a) Buena _____, ¿por qué?

b) Mala _____, ¿por qué?

c) Otros _____

32. ¿Ha observado cambios en lo que va del actual gobierno?. De haberlos ¿cómo le han afectado?
