

La construcción de las nociones de legalidad y justicia en los trabajadores de Ruta 100: un estudio de caso

Cuéllar, Angélica

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Cuéllar, A. (1999). La construcción de las nociones de legalidad y justicia en los trabajadores de Ruta 100: un estudio de caso. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 44(175), 177-193. <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.1999.175.49117>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Comercial-NoDerivatives). For more Information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

La construcción de las nociones de legalidad y justicia en los trabajadores de Ruta 100.

Un estudio de caso

ANGÉLICA CUÉLLAR VÁZQUEZ*

Resumen

El artículo desarrolla la forma en que los trabajadores de Ruta-100 construyeron las nociones de legalidad y justicia en un contexto particular. Se analiza este caso porque el proceso de quiebra de la empresa Ruta-100 y la desaparición del sindicato en 1995, animado por un conflicto político, violentó toda la normatividad jurídica. La construcción de estas nociones en el mundo simbólico de los trabajadores, más que construirse en el proceso jurídico que se siguió, estuvo mediada por las relaciones laborales establecidas entre el sindicato y la empresa y por una relación patrimonial entre los dirigentes y los trabajadores. Se utilizan fuentes de primera mano como entrevistas y testimonios.

Abstract

This paper reflects upon the way in which the workers of the Ruta-100 company built the notions of legality and justice in a particular context. This case is analyzed because the bankruptcy of the company, and the disappearance of the syndicate in 1995, animated by a political conflict, violated the juridical normativity in every way. The construction of these notions in the worker's symbolic world, did not respond to the juridical process that took place, but to the mediation of the labor relationship built between the syndicate and the company, and to the patrimonial relationships between leaders and workers. The analysis rest upon first hand sources, such as interviews and testimonies.

Lo primero que debo argumentar en este ensayo, es por qué hablar de nociones de *legalidad* y *justicia* entre los trabajadores de Ruta-100. El primer argumento sólido, lo encuentro en el proceso que dio como resultado la declaración de quiebra de la empresa paraestatal de autotransportes urbanos de pasajeros Ruta-100 de la ciudad de México. Tal proceso se siguió en un marco de absoluta ilegalidad jurídica.

* Quiero agradecer a Citlali Marroquín Rodríguez, becaria del proyecto "La construcción social de la legalidad", su valiosa colaboración en la recolección de material para este trabajo.

El caso de Ruta-100 me parece hasta cierto punto ejemplar para estudiar la construcción de la legalidad en México, por una parte, y por otra, que es el interés principal de este ensayo, cómo los trabajadores vivieron y construyeron sus representaciones de legalidad y justicia.

Hablar de la construcción de nociones como legalidad y justicia en el mundo simbólico de los trabajadores implica, primero, el reconocimiento de un proceso de construcción social, en donde juegan varios elementos que forman parte de la vida sindical o mejor dicho de su vida sindical en particular. Para el caso que nos ocupa, desempeñaron una función importante el tipo especial de sindicato que fue el Sutaer 100, la figura de los líderes del sindicato, las relaciones laborales y, como ya se mencionó, las características que siguió el proceso de quiebra de la empresa y el movimiento de oposición que animó.

El sindicato

El 18 de agosto de 1981 se publicó en el *Diario Oficial* el decreto de creación del organismo público descentralizado de autotransportes urbanos de pasajeros R-100. A partir de entonces, los trabajadores de ese organismo lucharon por tener un sindicato propio, ya que el Departamento del Distrito Federal (DDF), hasta entonces firmaba el contrato colectivo de trabajo con el Sindicato de Transportistas de la República Mexicana, afiliado a la sección 15 de la Confederación de Trabajadores de México (CTM). Para crear un sindicato independiente, los trabajadores de la recién creada Ruta-100 solicitaron la nulidad del contrato colectivo de trabajo firmado por el DDF con la CTM.¹

Después de un largo proceso de presiones y movilizaciones, los trabajadores obtuvieron el registro como sindicato independiente en marzo de 1982. Una de las principales demandas fue la obtención de la titularidad del contrato colectivo de trabajo, que pertenecía a la CTM.

¹ Arturo Fernández Arras, "La quiebra del Estado" (Crónica del caso Ruta-100), *El Trabajo*, núm. 10, 1995.

El transporte público de pasajeros en la ciudad de México —excepto el Metro hasta el año de 1981—, estuvo a cargo de particulares, mediante concesiones otorgadas por el jefe del DDF, el cual, hasta 1997, era designado por el presidente de la república. El 25 de septiembre de 1981, el jefe del DDF, Carlos Hank González, revocó anticipadamente las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio público con fundamento en la ley orgánica del DDF.

El decreto por el cual se constituyó la Ruta-100 fue modificado en dos ocasiones. En la primera, hecha por decreto también y publicada en el *Diario Oficial* el 19 de febrero de 1982, se determinó que las relaciones de trabajo entre el nuevo organismo y los trabajadores se regirían por el Apartado “B” del artículo 123 constitucional y que éstos se adscribirían al ISSSTE. Esta reforma transformaba el decreto original que colocaba a los trabajadores bajo el apartado “A”.²

La historia del sindicato, desde su creación, contiene elementos *sui generis*, que van desde el número de afiliados que llegó a tener, hasta las condiciones de trabajo que, con mucho, rebasaban en prestaciones a las de otros trabajadores de empresas paraestatales. El perfil del sindicato también quedó marcado por la radicalidad de sus líderes y la enorme injerencia que éstos tenían no sólo en la negociación de las condiciones de trabajo pactadas periódicamente, sino en la creación de toda una suerte de prácticas sociales, a las cuales podríamos llamar cultura laboral y que marcaron a los trabajadores en su relación con la empresa y por supuesto, en su relación con los líderes sindicales.

Las condiciones generales de trabajo tienen las características y cumplen las funciones de un contrato colectivo, pero difieren en que, al negociarlas, de acuerdo con la ley, la intervención de los trabajadores a través de la representación sindical es limitada. Esto, como veremos, no sucedió en el caso del Suta-100. Además, estas condiciones generales, que por lo general suelen revisarse cada tres años, en el caso que analizamos se revisaban cada año.

Lo primero que llama la atención al revisar las condiciones generales de trabajo del sindicato Ruta 100, es la gran cantidad de presta-

² Guillermo Álvarez del Castillo, “Razones de orden político...”, *Proceso*, núm. 0963-03, 17 de abril de 1995. De acuerdo con la legislación mexicana, los trabajadores que establecen relaciones de trabajo con algún organismo bajo el apartado “B” no pueden realizar huelgas.

ciones que lograron los líderes sindicales para los trabajadores. Además, el sindicato promovió otras prácticas que se realizaban fuera de esta normatividad, por ejemplo, el pago de horas extras, de las cuales muchas eran horas muertas que los trabajadores pasaban en los módulos y hacían pasar como horas laboradas. Esta práctica permitió que los salarios de los trabajadores pudieran llegar a triplicarse, a pesar de que los salarios base no podían considerarse bajos:

De 1982 a la fecha, los ingresos de los trabajadores se incrementaron cada año 11 por ciento por encima del salario mínimo. En 1988 alcanzaron el doble que en 1982. Los salarios de Ruta 100 son los más altos de todo el país para un servicio urbano y superiores en cien por ciento al promedio de los que se perciben por trabajos equivalentes.³

Una posible razón para explicar por qué el sindicato logró pactar estas condiciones generales de trabajo, es que cuando se creó el organismo público descentralizado de autotransportes urbanos de pasajeros Ruta-100, se conservaron todas las prestaciones contenidas en los contratos colectivos que regían las relaciones de trabajo entre los choferes y los concesionarios del servicio. Posteriormente, durante los doce años que duró el sindicato, el papel de sus líderes y asesores jurídicos fue muy importante en el incremento de estas prestaciones. Otra razón que explica este fenómeno durante los años anteriores a la declaración de quiebra de la empresa en 1995, fue la protección que recibió el sindicato de las autoridades del DDF, concretamente en el periodo del regente Manuel Camacho Solís.

El sindicato tenía una injerencia importante en las negociaciones. Las relaciones laborales estaban regidas por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, conocida como apartado "B". En el artículo 87 se estipula que las condiciones de trabajo se fijarán por el titular de la dependencia respectiva, tomando en cuenta la opinión del sindicato correspondiente y se revisarán, como dijimos, cada tres años.⁴

³ Salvador Corro y Raúl Monge, "La empresa estaba condenada desde la campaña electoral", *Proceso*, núm. 653-01, 8 de mayo de 1989.

⁴ *Idem*.

En suma, las condiciones de trabajo que logró pactar el sindicato con la empresa fueron realmente muy ventajosas si se considera que estaban regidas bajo el apartado "B". Entre estas prestaciones, destacan la ayuda para útiles escolares, becas para estudios, seguro de vida, premio por iniciativa valiosa, gratificaciones para el 10 de mayo (día de las madres), aportaciones para juguetes a fin de año, despensa mensual, uniformes escolares, buenos aguinaldos, cajas de ahorro, etcétera.⁵

Antes del conflicto de 1995, hubo otros importantes. En diciembre de 1988, cuando asumió la jefatura del DDF Manuel Camacho Solís, se inició la restructuración de la empresa, aduciendo que el servicio era ineficiente y contaba con una gran cantidad de subsidios.

En abril de 1989, el sindicato abandonó las negociaciones de las nuevas condiciones generales de trabajo, ya que la empresa había ofrecido sólo 10 por ciento de aumento salarial y 4 por ciento a las prestaciones existentes. El sindicato estalló una huelga el 3 de mayo, misma que fue declarada ilegal por el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje. Pese al fallo, el 3 de mayo la ciudad de México amaneció sin transporte público. El DDF, apoyado en la resolución del tribunal, dio por terminadas las relaciones individuales y colectivas de trabajo y echó a andar un programa emergente de transporte, con el apoyo de las secretarías de la Defensa Nacional y de Protección y Vialidad. Días después, el presidente de la república, Carlos Salinas de Gortari, emitió un decreto que consideraba la necesidad de conservar los autotransportes urbanos de pasajeros Ruta 100, por ser un servicio público indispensable en la ciudad. Se daban también instrucciones para que el jefe del DDF designara un administrador general que tuviera facultades más amplias, incluidas las de contratar temporalmente nuevo personal.

Frente a esta situación, el sindicato quedaba al margen de una posible restructuración de los autotransportes, por lo cual solicitó un amparo que llegó tarde a la justicia federal frente al laudo del tribunal:

⁵ Fernando Talavera, "Sutaur-100, de sindicato autónomo a empresa", *El Trabajo*, mayo de 1997.

Dos días antes de recibir la notificación del Poder Judicial de la Federación en su favor, el sindicato había firmado un acuerdo con el DDF para participar en los nuevos planes de transporte de la ciudad de México, en el cual aceptan la creación de cooperativas de participación estatal.⁶

De esta manera, el DDF pudo terminar las relaciones de trabajo con los 23 000 trabajadores. Se creó entonces un nuevo organismo con una estructura diferente y se recontrató a algunos de los trabajadores cesados, pero con nuevas condiciones, cortando las prestaciones y reestructurando las finanzas del organismo para hacerlo *autofinanciable*.

En este caso, el DDF desempeñó la función de coordinador de un organismo descentralizado como Ruta-100 y se adoptó la figura de copropiedad: "El organismo sería dueño de 50 por ciento de cada autobús y el 50 por ciento restante se dividiría en partes iguales entre los dos operadores que lo tuvieran asignado".⁷

A pesar de los ajustes,⁸ el sindicato continuó como rector de las relaciones laborales y siguió presionando para que se incrementaran las prestaciones, sobre todo fomentó entre los trabajadores una relación basada en el patrimonialismo. Después del conflicto, el sindicato conservó su fuerza frente a la empresa, siguió protegiendo a los trabajadores en cualquier circunstancia, a cambio de su apoyo incondicional mantuvo su intervención en las condiciones generales de trabajo. Ello nos hace pensar que existía una relación política entre los dirigentes del sindicato y las autoridades del DDF, sin embargo, es casi imposible comprobarlo empíricamente. Por la forma en que se desarrollaron los acontecimientos, podemos inferir que esa relación política fue en buena medida la base de la fuerza del sindicato y, después, la causa de su desaparición.

Las relaciones que hemos llamado patrimoniales, se establecieron a partir de las relaciones laborales y de la protección que el

⁶ Raúl Monge, "Los de Ruta-100, cooperativistas asalariados se quedaron sin sindicato", en *Proceso*, núm. 654, 15 de mayo de 1989.

⁷ Gerencia de Programación y Presupuesto Ruta-100, "Doce de Cien", Décimo segundo aniversario de autotransportes, México, 1993.

⁸ En 1985, el presupuesto fue de 20 801 millones de pesos. En 1986 y 1987 se redujo a 5 010 millones y a 5 591 millones de pesos respectivamente. Fuente: Gerencia de Programación y Presupuesto de Ruta-100.

sindicato ofrecía a los trabajadores cuando incurrían en una falta, a cambio de lealtad. Sobre este asunto, un abogado que trabajó en el departamento jurídico de la empresa, señaló:

el sindicato lo hacía [proteger a los trabajadores cuando habían cometido alguna falta] porque esa gente era la que en un momento dado le servía como grupo de choque [...] tenían perfectamente identificada a la gente que le servía para ese fin, en todas las manifestaciones, en cualquier acto público, ellos son los primeros que salían al frente [...] y toda esa gente le debía favores al sindicato y viceversa [...] cuando el sindicato se proponía que una gente no saliera, no salía [...] simplemente no salía. Lo que llegaba a acontecer, es que a manera de sanción, pues se quedaba el trabajador un mes fuera y al mes ya estaba nuevamente trabajando. Esa gente es la que estaba comprometida con el sindicato.⁹

La percepción que los trabajadores tenían del sindicato se construyó con nociones ambivalentes. Por un lado, reconocían que se practicaban acciones violentas en exceso. Por otro lado, reconocían también que el sindicato los había beneficiado mucho en cuanto prestaciones:

mira, tú sabes que en cualquier empresa los trabajadores tienen derecho a afiliarse y hacer un sindicato para defender sus derechos como trabajadores, esto es bueno, pero de lo bueno puede pasarse a lo malo y de lo malo puede pasarse a lo peor. No es posible que un seccional del sindicato, en un módulo x cuando llegaba de visita el director de operaciones, lo saquen a patadas [...] y en ocasiones cuando había juntas de los funcionarios del módulo con nosotros los trabajadores, irrumpía el sindicato con los seccionales de x cantidad de trabajadores tanto mecánicos como operadores, abrían la puerta y se metían como si nada [...] eso es ya llegar a los extremos.¹⁰

[el sindicato] tenía muy bien a los operadores, a los trabajadores. Los tenía bien, con bastantes prestaciones en el momen-

⁹ Entrevista con un miembro del departamento jurídico de Ruta 100, julio de 1997.

¹⁰ Entrevista con ex trabajador cinco de Ruta 100, julio de 1997.

to en que se declaró la quiebra [...] lamentamos mucho haber llevado a esos extremos a la empresa.¹¹

La ambivalencia aparece claramente cuando los trabajadores valoran al sindicato. Si bien reconocen que las prestaciones estaban fuera de límites, la opinión acerca del sindicato es en la mayoría de los casos favorable:

como todos los sindicatos tuvo cosas buenas y malas [...] y digo buenas porque logró muchísimo para los trabajadores, o sea, un operador ganaba con tiempo extra a la semana un sueldo aproximado de 800 pesos [...] Y aparte, le daban toallas, jabón, zapatos y otras prestaciones [...] aguinaldos muy jugosos, un fondo de ahorro o sea la caja de ahorro que se daba anual muy bien, se sacaba al año, [...] el último año cerca de 15 000 o 20 000 pesos los que trabajaban tiempo extra [...] logró cosas muy buenas para los trabajadores el sindicato, pero de lo bueno pasó a lo malo y de lo malo a lo peor.¹²

Es importante señalar que los líderes sindicales más visibles estaban vinculados con grupos como el movimiento proletario independiente y con el frente Francisco Villa, organizaciones apartidistas y con una línea política de corte radical, sin una propuesta política clara y con orígenes oscuros. El vínculo de los líderes del Sutaer-100 y su asesor jurídico, Ricardo Barco, con esas organizaciones de colonos, se fundó en toda clase de relaciones clientelistas. El sindicato llegó a movilizar contingentes de colonos cuando había un conflicto con la empresa; a cambio, el sindicato presionaba y promovía la creación de nuevas rutas que favorecían a estos colonos.

La quiebra, sus lecturas y las nociones de legalidad y justicia

La quiebra del organismo de autotransportes urbanos de pasajeros Ruta 100 fue decretada el 9 de abril de 1995. El proceso jurídico, para

¹¹ Entrevista con ex trabajador cuatro de Ruta 100, julio de 1997.

¹² Entrevista con un miembro del departamento jurídico de Ruta 100, julio de 1997.

barnizar de legalidad un conflicto político, se hizo en la más absoluta ilegalidad.

Una de las causas esgrimidas para declarar la quiebra fue el estado de insolvencia económica en que se encontraba dicho organismo. El 6 de abril de 1995, el juez primero de lo concursal de la ciudad de México declaró la terminación de las relaciones laborales de acuerdo con el artículo 434 fracción 5 de la Ley Federal del Trabajo.

Ese mismo día, Jesús Salazar Toledano, secretario general de Gobierno del DDF, explicó las razones que originaron la quiebra:

1. El organismo resulta insolvente.
2. Existían malos manejos.
3. Una parte considerable del presupuesto iba a dar a manos de los trabajadores.
4. Existía una relación perversa entre la administración y el sindicato.
5. El sindicato era realmente quien administraba el transporte.
6. El sindicato impedía una competencia leal en el transporte.
7. Existían menos unidades de las declaradas oficialmente, pues únicamente se encontraban en servicio 2 800 de las 4 000 existentes.

Asimismo, declaró que el servicio continuaría con mil unidades rentadas a la iniciativa privada; el servicio sería gratuito durante abril y el 2 de mayo de ese año, 1995, entraría en funciones el nuevo servicio de transportes, con una empresa sana, sin vicios, que cubriría la totalidad de las 207 rutas en las cuales se prestaba el servicio de Ruta-100.¹³

Jorge Fernández Souza, consejero de la judicatura del Distrito Federal, opinó sobre el proceso de quiebra de Ruta-100:

Los dos aspectos fundamentales son: el juez no tiene competencia para quebrar la empresa. Es más, suponiendo que no fue así y se hubiera emplazado al sindicato para declarar la quiebra,

¹³ Arturo Fernández Arras, "La quiebra del Estado", *El Trabajo*, núm. 10, 1995.

éste hubiera comparecido, se hubiera defendido bien. Y si de todas maneras el juez consideraba que había elementos para quebrar, esa quiebra de todos modos estaba mal hecha porque el juez no era competente. [...] Es decir, hay dos anomalías: una, la que se deriva de que el juez no era competente para conocer de esa quiebra y, dos, las que además se dan dentro del procedimiento de quiebra, se hace muy rápido, no se analizan las pruebas.¹⁴

Además, de acuerdo con Jorge Fernández, el mismo procedimiento de quiebra tal y como se llevó impidió que otras instancias como el consejo de la judicatura intervinieran:

Si el juez hubiera sido competente y analizado más las pruebas, entonces sí el consejo de la judicatura hubiera podido decir que era una cuestión jurisdiccional. Si analizó mal las pruebas, el sindicato o trabajadores tienen derecho a irse a una instancia de apelación. A mí no me compete valorar si analizó bien o mal las pruebas porque no soy instancia de apelación. Pero el punto importante, frente al consejo no es si se llevó bien o mal el procedimiento, sino qué quiebra una empresa que no era quebrable en su competencia. [...] Es como si un juez de lo penal divorciara a alguien.¹⁵

El consejo sólo podía intervenir si había falta administrativa, es decir, que se retrasara un proceso, por ejemplo. Sin embargo, de acuerdo con el argumento de Jorge Fernández Souza, en el caso de Ruta-100, era muy evidente que el juez había incurrido en una falta por invadir espacios, lo que sin duda ocasionó faltas administrativas. Pero también reconoce que si el consejo hubiera señalado al juez su pésimo desempeño, toda la construcción legal del proceso se hubiera visto cuestionada, lo cual era muy delicado por los tintes políticos que revistió la quiebra.¹⁶

¹⁴ Entrevista con Jorge Fernández Souza, consejero de la Judicatura del Distrito Federal, abril de 1997.

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ *Idem.*

En principio el proceso fue ilegal, pues no podía declararse en quiebra una empresa paraestatal porque según el artículo 1° de la ley de quiebras y suspensión de pagos, sólo puede ser declarado en estado de quiebra un comerciante que cese en el pago de sus obligaciones. De acuerdo con la ley, sólo los comerciantes pueden ser declarados en quiebra y no un organismo paraestatal que presta un servicio público. En este caso, se utilizó el andamiaje jurídico para deshacerse de un sindicato que llegó a ser incómodo para las autoridades del DDF.

Pero las irregularidades en el proceso jurídico no acaban ahí. El 13 de abril de 1995, el juez decimosexto penal del Distrito Federal dictó auto de formal prisión en contra del asesor jurídico y de los dirigentes del sindicato Sutura-100: Ricardo Barco, Eduardo Hernández Quiroz, Cristóbal Flores de la Huerta, Adalberto Loza Gutiérrez y Filemón Ponce Cerón. Ese mismo día, el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje inició el procedimiento formal para dar por terminadas las relaciones de trabajo. El 3 de mayo de 1995, dicho tribunal dio por terminadas las relaciones laborales de Ruta 100 con sus 12 000 trabajadores y declaró la extinción del sindicato. El 5 de mayo de 1995, la sindicatura de Banobras dispuso lo necesario para pagar la liquidación a los ex trabajadores de Ruta-100, pero ninguno de ellos cobró en ese momento su indemnización. Los trabajadores en asamblea decidieron impugnar el fallo del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje y el monto asignado para la indemnización.

El conflicto, después de declarada la quiebra, se extendió por más de un año. En ese tiempo, los trabajadores organizaron grandes movilizaciones en la ciudad. En junio, un hecho sangriento aumentó las sospechas de que la quiebra en realidad encerraba un asunto político y no un caso de insolvencia financiera: Abraham Polo Uscanga, magistrado numerario del Tribunal Superior de Justicia de Distrito Federal, fue asesinado. Uscanga había renunciado a su cargo en abril porque se negó a que se giraran las órdenes de aprehensión contra los dirigentes del sindicato. La muerte nunca se aclaró.

En este ensayo no abundaremos sobre el procedimiento para declarar la quiebra de autotransportes Ruta-100 y por el cual también se concluyeron las relaciones laborales con los 12 000 trabajadores. Nuestro interés es ver en ese escenario cómo los trabajadores construyeron una noción de justicia y una noción de legalidad

de un proceso que desde el punto de vista jurídico fue totalmente ilegal. ¿Cómo leyeron los trabajadores este proceso? ¿Qué papel jugó la vida sindical de los trabajadores? ¿Qué papel jugó la relación patrimonial que los líderes sindicales fomentaron con sus agremiados? Como veremos enseguida, todos estos elementos formarán parte importante en la construcción social de esas nociones.

Ya mencionamos arriba la relación patrimonial entre los trabajadores y el sindicato. También señalamos cómo éste había logrado condiciones de trabajo y prestaciones muy por encima de las de otros trabajadores públicos en las condiciones generales de trabajo pactadas con la empresa. También mencionamos cómo había permitido y fomentado otras formas no legales para que los trabajadores pudieran aumentar sus salarios, como el pago de horas extras que en realidad no eran laboradas. La contraparte de este fenómeno era la protección que el sindicato brindaba a los trabajadores y que iba más allá de salvaguardar las condiciones generales de trabajo. La relación entre el sindicato y los trabajadores estaba basada en el patrimonialismo porque protegía el incumplimiento, la violación de la legalidad, a cambio de la lealtad de los trabajadores a sus dirigentes.

Las visiones de los trabajadores entrevistados coinciden en que las razones más poderosas para deshacerse del sindicato eran de índole política. Reconocen que la ley puede utilizarse con fines políticos. La legalidad aparece, en consecuencia, mediada por la política.

La justificación de cualquier movimiento que hiciera el gobierno siempre tuvo que estar justificada por algo [...] aunque después se analizara, se criticara y se dijera que lo que hicieron no fue legal. Siempre ellos se respaldan con una ley o con la interpretación de alguna ley, siempre [...] La perspectiva de la ley depende del pensamiento político de cada gobierno, pues muchas veces pueden hacer respetar la ley y muchas veces, en sus procedimientos y en sus procesos, las decisiones políticas pueden no estar fundamentadas legalmente.¹⁷

La legalidad, entonces, aparece mediada sobre todo por los conflictos políticos. Es decir, en los testimonios y las entrevistas, la razón

¹⁷ Entrevista con ex trabajador cinco de Ruta 100, junio-julio de 1997.

que aparece para golpear al sindicato es que éste era incómodo para el gobierno y para el DDF. Si fue un proceso legal o no, en términos jurídicos, no importaba. Lo interesante en este caso es observar cómo la noción de legalidad se construyó con base en la relación patrimonial entre trabajadores y sindicato, y no de acuerdo con el proceso jurídico que se siguió.

Las condiciones generales de trabajo, es decir, la normatividad jurídica que regula las relaciones entre trabajadores y empresa, mediadas por esta relación patrimonial, era un espacio maleable que podía ser violentado tanto por los trabajadores como por los dirigentes sindicales. El sindicato, entonces, aparece como el órgano que construye, modifica y codifica las relaciones del mundo laboral y en éstas se elabora una representación específica de legalidad y justicia. En lo cotidiano, en lo operativo, la legalidad jurídica no regula las relaciones entre los trabajadores y la empresa, entre ésta y el sindicato, sino las condiciones generales de trabajo.

Los límites no estaban dados por una ley que pudiera acotar la acción de unos y otros; los límites se construían en las relaciones con los líderes sindicales, en el clientelismo, en el proteccionismo, en las lealtades políticas. No es extraño entonces que la noción de *legalidad*, como una construcción social, en este caso concreto no se asociara con el proceso jurídico, sino con las prácticas sindicales y con las relaciones laborales. Algunos entrevistados dijeron que la quiebra fue legal porque el sindicato llegó a pedir demasiado. En esta lectura, la legalidad es una manera de ajustar cuentas, de deshacerse de una organización incómoda. Las irregularidades jurídicas no desempeñaron un papel en el proceso social de construcción de la noción de legalidad, o al menos, no jugaron un papel central. Así leyeron el proceso de quiebra:

Pues sí, fue legal [el proceso de quiebra] porque el sindicato estaba interfiriendo en todo. O sea, quería demasiado [...] a mí como trabajador, me conviene eso. Pero ya estaba pidiendo demasiado [...] llegó un momento en que el sindicato rebasó la política de allá arriba. O sea ya los tenía amenazados con un paro de transporte [...] bueno, eso nos convenía a nosotros ¿no? Pero yo creo que sí fue legal.¹⁸

¹⁸ Entrevista con ex trabajador dos de Ruta 100, junio-julio de 1997.

Los trabajadores construyeron la legalidad con base en las prácticas sindicales y en un poder político y arbitral de “arriba”. No la representaron o la vivieron como un marco que pueda acotar el cálculo social ni, por supuesto, que acotara las relaciones laborales con la empresa. Para este trabajador, la quiebra fue legal porque el sindicato se había “pasado”; fue, en consecuencia, un ajuste de cuentas.

Resulta interesante observar en algunas entrevistas cómo vivían esas prestaciones tan jugosas como causa de la quiebra y no ubican la ilegalidad en el proceso jurídico mismo. El siguiente testimonio es muy ilustrativo:

uno mismo contribuyó a que llegara a esos extremos [...] a la quiebra [el sindicato] tenía muy bien a los trabajadores, los tenía bastante bien, bastantes prestaciones, en el momento en que se declaró la quiebra [...] lamentamos mucho haber llevado a esos extremos a la empresa.¹⁹

Las prestaciones, en esta relación patrimonial entre trabajadores y sindicato, no eran entendidas como derechos; eran vividas como excepcionales y gozadas gracias a un sindicato aguerrido. Por eso, los testimonios sobre la quiebra hablan de las excesivas prestaciones; precisamente por verlas de esta manera muchos trabajadores encontraban justa la quiebra. Así, algunos trabajadores relacionaron el exceso de prestaciones como una causa de la quiebra. Como ya dijimos, estas prestaciones rompían los límites de las condiciones de trabajo pactadas.

El conflicto y la quiebra también aparecieron como producto de la voluntad del presidente, quien, a causa del dispendio por el pago de horas extras, ordenó la quiebra de la empresa. La argumentación de la ilegalidad se elaboró aquí relacionada a la voluntad del presidente, sin pasar por el proceso jurídico en sí.

La construcción social de la noción de la legalidad se dio en dos planos: uno en las relaciones laborales que hemos llamado patrimonial; otro en el reconocimiento de que la ley es un instrumento político en donde la voluntad del presidente tiene un carácter decisivo.

¹⁹ Entrevista con ex trabajador cuatro de Ruta 100, junio-julio de 1997.

Quien se vislumbra aquí como el principal promotor para desaparecer al sindicato, es principalmente el gobierno. Y más cuando asume el presidente Zedillo y se da cuenta de que esta empresa ocupa el mayor presupuesto del DDF; entonces sí necesita una exposición de motivos contundente y sustentada para que la empresa siguiera existiendo [...] Cuando se hace la auditoría y la Secogef se da cuenta de que existen más pagos de tiempo extra que los sueldos, y que existe un gasto exagerado en refacciones que no se ocupan porque las unidades perdieron su capacidad de operación [...] Cuando se dan cuenta que es más bien el fraude lo que está pasando en la empresa y que es un aparato insostenible para la economía, entonces definitivamente se promueve la desaparición de la empresa, aunque la quiebra no es legal. [...] Para mí fue una orden presidencial. ahí no se maneja cuál es la justificación legal para darle la vuelta a este problema. Ahí se ordena, en esos círculos se ordena quiero esto y tú sabes cómo le haces.²⁰

Para algunos, como lo muestra este testimonio, la quiebra estaba justificada, pero no fue legal.

La construcción de la realidad jurídica del caso de la quiebra de Ruta-100, como hemos expuesto, se hizo violando la ley de principio a fin. Todas las irregularidades del proceso de quiebra de Ruta-100, del cese de las relaciones laborales y de la desaparición del sindicato, ocurrieron porque el proceso estaba permeado por intereses políticos.

Si bien esta percepción de la contaminación de la legalidad por la política parece una asociación en los trabajadores, la legalidad finalmente no es construida simbólicamente en el ámbito jurídico, sino en el espacio de la relación patrimonial que el sindicato fomentó en los trabajadores y que se plasmó en las prácticas sociales acuñadas en lo que podemos llamar cultura laboral. La noción de justicia también fue construida a partir de las prácticas sindicales. La quiebra fue asumida como justa porque el sindicato se había “pasado”, tanto en las prestaciones como en el trato con los gerentes.

²⁰ Entrevista con extrabajador cinco de Ruta 100, junio-julio de 1997.

Es interesante notar en las entrevistas y en los testimonios que las nociones de justicia y de legalidad no se cruzan, no se asocian. En algunos testimonios hay el reconocimiento explícito de que la ley es interpretada de maneras muy diferentes de acuerdo con intereses políticos y esto no necesariamente corresponde a lo justo.

La ley puede ser interpretada en dos sentidos, cada quien la va a interpretar de acuerdo con la posición donde se encuentre. Si tú vas a un juzgado y entablas una demanda, puede ser que no sea justo lo que tú pides, pero legalmente se puede dar, o sea la ley es así de flexible [...] todo lo escrito es flexible, pero es flexible en cuanto a la interpretación, nada más, porque la ley escrita ahí está y no la puedes mover.²¹

Reflexión final

En la construcción de las nociones de legalidad y justicia en la cultura sindical, el caso de Ruta 100 nos pareció idóneo, emblemático, por la forma en que se construyó socialmente la legalidad de un proceso que jurídicamente no acató ninguna ley, sino que, por el contrario, parece que las violó todas. En este contexto, tan particular, nos interesó saber si los trabajadores construían sus nociones de legalidad y justicia vinculadas con el proceso jurídico; nos interesó saber, además, si en la cultura sindical mexicana las nociones de legalidad y justicia se vinculan, si pueden ser valoradas como equivalentes o si se construyen asociaciones, cómo se dan éstas y en qué planos.

Nuestro estudio de caso nos reveló que no y nos llevó a concluir, a partir de las entrevistas y los testimonios, que los trabajadores construyeron estas nociones en el espacio social de las relaciones laborales, es decir, en aquellas que a partir de una práctica sindical particular, los trabajadores tenían con la empresa y con los dirigentes, así como en la forma en que éstos los protegían para allegarse después la incondicionalidad de los trabajadores.

Vimos también cómo las prestaciones que llegaron a tener los trabajadores eran vividas como excesivas. No eran valoradas como de-

²¹ Entrevista con ex trabajador cinco de Ruta 100, junio-julio de 1997.

rechos. Finalmente, si eran excesivas, no eran merecidas. Esta noción también se enraiza en la relación patrimonial que el sindicato fomentó con los trabajadores. Se conseguían mejores condiciones de trabajo porque el sindicato era capaz de ir más allá, no porque los trabajadores tuvieran una noción de derecho y de merecimiento de buenas condiciones de trabajo. En consecuencia, el acceso a los derechos y a las prestaciones se dio a través del clientelismo.

Tanto la justicia como la legalidad quedaron en el marco de los límites en los que el sindicato podía tensar las relaciones con la empresa, no en el marco normativo de las condiciones generales de trabajo, las que, como vimos, podían violarse cotidianamente.

Tratamos de argumentar cómo el proceso de quiebra de Ruta-100 fue un proceso político que construyó una realidad jurídica para legitimarse. La lógica de la ley fue sometida a una lógica donde la discrecionalidad de la autoridad puede violar cualquier normatividad jurídica. Por su parte, el sindicato y sus dirigentes también podían violar las condiciones generales de trabajo y ofrecer protección a los trabajadores. Decidir a quiénes incluyen y a quiénes no incluyen en ese círculo. En esta lógica, se reprodujo la vida sindical, se construyeron las relaciones laborales como una forma de generar símbolos de poder y mecanismos de inclusión y exclusión. En esta lógica, se construyeron las nociones de legalidad y justicia.