

CAMIONES de la Cooperativa "18 de Marzo",

EN LA LINEA DE PERALVILLO-Cozumei inició su carrera Antonio Díaz Lombardo. Completamente "emancipado", hoy alto directivo del B. de Transp.

Como se ha visto por nuestro anterior reportaje, la Alianza de Camioneros, integrada por "unio. nes'' obrero-patronales, nació de hecho como una agrupación de defensa de los propietarios, y llegó a formar parte del Centro Social de Choferes. A medida que las ganancias se acrecentaran para los propietarios, el carácter capitalista y anti-obrero de la Allanza se iria acentuando y la lucha de clases en su seno, cobrando mayor carácter. Más tarde y como era lógico de suponer, la Alianza de Camioneros, rompió con el Centro Social de Choferes. El Centro Social, pese a los defectos que haya tenido, de cualquier manera era un organismo clasista, que militaba en las filas del movimiento obre-

ro y no podia tolerar dentro de su seno una socie-

dad tan abiertamente patronal como la Alianza.

La forma tan peculiar de organización que desde un principio fué norma de la Alianza Camionera, llevaba ya dentro de si, los gérmenes de un gran monopolio del transporte automotriz. Impidiendo la libre competencia y, apoyados en las autoridades, creando enormes dificultades a los "permisionarios'' nuevos, la Alianza de Camioneros estaba llamada a convertirse en un monopolio donde los dueños de camiones figurarian en calidad de algo semejante a simples accionistas. Por otra parte, las tendencias a limitar, en cada linea, el ingreso de nuevos propietarios, transformáronse en tendencias a impedir, costase lo que costase, que nuevas rutas fueran establecidas por empresarios "libres". Para explotar la industria camionera, se volvió obligatorio, de esta suerte, ingresar a la Alianza y someterse a los designios de sus altos líderes. La Cooperativa de Lubricantes y Combustibles, encar. gada de surtir a los carros de gasolina y aceite constituyó un complemento extraordinariamente eficaz en el propósito de crear una institución que, en una forma integral, conjugara en su seno todos los aspectos de la industria, pues más que una cooperativa era, de hecho, una sociedad refaccionaria. La Cooperativa de Combustibles, en efecto, acabó por originar el Banco de Transportes, cuya aparición hizo aun más patente, el carácter monopolista

de la Alianza.

Diaz Lombardo, actual secretario de la Alianza de Camioneros, comenzó su carrera muy modestamente, como propietario de un camión en la Línea de Peralvillo Cozumel. Condiciones extraordinaria. mente favorables unidas a una ambición sin límites, hicieron a Diaz Lombardo, en muy poco tiempo, el hombre de la situación. De simple propietario, nasó a ser Secretario de Actas en la directiva de Peralvillo Cozumel; más tarde, Presidente de la propia Linea; poco después, Secretario del Interior en la Alianza, hasta llegar a la Secretaria general y a la dirección del Banco de Transportes. Diaz Lombardo, de hecho, es el creador de toda la "'teoría" que anima a la Alianza de Camioneros: puede decirse, en verdad, que corresponde a Díaz Lombardo, el "mérito" de haber introducido en México las ideas totalitarias. El ideal más querido, con el que más sueña Díaz Lombardo, es el de NO BASTA ESTAR DE ACUERque, no sólo en la industria del transporte, sino en DO CON ESTE PERIODICO todas las industrias, existan "corporaciones" asambleas totalitarias de obreros y capitalistas, donde éstos formulen sus instrucciones sobre el traba. jo, en absoluta e idílica "armonía de clases".

Pero la situación interna real de la industria camionera siempre ha sido muy otra de la que an- OBSEQUIE A SUS AMIhelan Díaz Lombardo y socios. Los choferes y cobradores, no sienten la menor identidad de intereses con los propietarios. Para lograr su ''ideal'' de "armonia de clases", o sea de sometimiento represivo de los trabajadores, la Alianza de Camioneros organizó todo un sistema de coacción y represión. En cada línea funcionaba un grupo de espias y pistoleros para combatir a los sindicatos ro. jos. Ante cualquier intento de organización independiente de los trabajadores, la Alianza se movilizaba --- y se moviliza ann--- con rapidez extraordinaria, disolviendo por la fuerza las asambleas encarcelando a los dirigentes mediante la cooperación de la policía y reajustando en masa a los obreros sindicalizados. La organización sindical de la Linea Villa Obregón, hace algunos años, fué despedazada por los pistoleros de la Alianza. Los trabajadores de Villa Obregón habían citado a asamblea por medio de volantes, invitando a que se rennieran todos los "rojos" en la Alameda de Tacubaya, dentro de una carpa que se había alquilado exprofeso. Antes de la asamblea, los pistoleros de la linea, junto con el Presidente de la misma, ya se habían posesionado del lugar y cuando llegaron los contingentes sindicalizados los recibieron a golpes y a tiros; intervino la policía, pero no para restablecer el orden dando garantías a los obreros, sino para encarcelarlos, pues previamente la Alian. za ya habia puesto de acuerdo al Delegado de Ta cubaya.

REPORTAJES DE "P1CO-LARGO" De los "Guayines" y Carros "rabones" a la Planilla Unica

-- III --

Antonio Díaz Lombardo, secretario de Actas en Peralvillo. De la Cooperativa de Lubricantes y Combustibles al Banco de Transportes. La lucha contra el movimiento obrero. La situación económica de los trabajadores camioneros. La protección gubernamental para la Alianza de Camioneros. Denuncias de los patrones a la policía.

formal de rutas, ímpidiendo que otras nuevas se de salario que llegaba a ciento noventa pesos, que formaran. Empero había aún la posibilidad de que no se ha alterado hasta hoy, en lo fundamental. nuevos propietarios —o los mismos—, engrosaran No se puede decir, pese al último dato, que los prolas rutas existentes aumentando el número de ca- pietarios hayan mermado sus utilidades por el auun verdadero sabotaje por parte de sus competido. en toda ciudad moderna—, que la industria del cando accidentes a fuerza de "cerrones" y "co- tanto por razones del aumento de la población, correteadas''.

ra los propietarios. No de otra manera se explica mos, lo cual representa para los choseres y cobra-

sos; a partir de 1936, y aumentando el número de ba Don Pascual en la Presidencia de la República. vueltas hasta cinco a razón de un peso veinticinco fué un ejemplo notable en este sentido. La po-

Desde 1923 los propietarios lograron el cierre la vuelta, se vino obteniendo un promedio mensual miones; mas estos nuevos vehículos eran objeto de mento de salarios, pues bien se sabe —y es lógico res, quienes llegaban a los peores extremos provo- transporte urbano tiende a crecer ilimitadamente, mo por el desarrollo de la misma ciudad. La Lí-La forma de organización de la Alianza de Ca. nea de Penitenciaria-Niño Perdido, anteriormente. mioneros y el sistema de pagos a comisión —por-sólo hacía el viaje que le da nombre, es decir, de centajes del monto de los pasajes- por vueltas, ga- la Penitenciaría, a la Calzada del Niño Perdido; rantizo desde un principio cuantiosas utilidades pa. en la actualidad llega hasta la Colonia de los Alael auge de la Alianza y la formación del Banco de dores más trabajo y una jornada más pesada. Agré-Transportes mediante el cual, la industria camione- guese a ésto, las condiciones que estípulan los Conra "la más mexicana" de las industrias, según los tratos de Trabajo, en su mayor parte —excepto alpatrones, estuvo ligada a las empresas capitalistas gunas líneas-, dictados por los abogados de la extranjeras productoras de refacciones, llantas, Alianza: sin tabla de enfermedades profesionales, etc., y a las Compañías Petroleras, productoras de sín derecho a salario cuando el carro sufre descomgasolina y lubricantes. Si examinamos el cuadro posturas —se "tuerce", según el lenguaje camio de salarios que tienen los trabajadores camioneros, nero—; con la obligación, para los trabajadores del podemos darnos cuenta de que las utilidades, tanto 'mismo, de hacer la ''talacha'', o limpieza del cade los propietarios individuales, como de los direc-, rro, cuando éste "descansa" y, por ende, no hay tivos del Banco y la Alianza, son obtenidas a costa intilidades y tampoco salario. El descontento de de una explotación redoblada de choferes y cobra. los trabajadores camioneros es ya extraordidores y de una jornada que supera la legal de ocho nario y las huelgas de los últimos tiempos así lo ponen de manifiesto. Ellos cuentan En la Linea de Penitenciaria-Niño Perdido, se- con la experiencia de algunos años y conogún cálculos de 1935 el panorama era el siguiente cen muy bien los métodos de los patrones del para los choferes —que ganan siempre más que los transporte, pues la Alianza de Camioneros usa tocobradores—: un chofer que por jornada "hacía" dos los recursos posibles y siempre ha derramado, cuatro y media vueltas a razón de ochenta y ochen. con gran generosidad, cantidades de dinero en la ta y cinco centavos la vuelta, obtenía mensualmen- Junta de Conciliación, a fin de inclinar los fallos te como salario, la cantidad promedial de cien pe- en su favor. La huelga de Tacuba, cuando esta-

licia secreta de Don Pascual, vigilaba a los huelguistas y buscaba afanosamente a los líderes; éstos no podían hacerse presentes en las discusiones ante la Junta, porque los esbirros estaban ahí apostados para aprehenderlos. Cuando le tocó fallar a la Junta en este conflicto, el dictamen fué como los que se acostumbraban en aquellos días —y que a la mejor volverán a acostumbrarse dentro de poco—, consistentes en argucias terminológicas, llenas de sofismas, como aquellas de "lícita, legal, pero inexistente", "legal pero ilicita", "licita, pero ilegal'', etc., refiriéndose al fondo de las huelgas. El resultado era que ningún movimiento podía triunfar, los sindicatos "rojos" se desorganizaban y la Alianza continuaba impunemente su labor antiobrerista.

Los gobiernos de Portes Gil, Ortiz Rubio y Abelardo Rodríguez, se caracterizaron por su enconada lucha en contra de la clase obrera. Esta fué, podemos decirlo, la edad de oro de la Alianza. El esbirro Felipe Sotomayor —que para verglienza de la policia se encuentra nuevamente en ella— estaba al servicio de todos los patrones en huelga. En cada movimiento, en cada mitin sindical, en cada asamblea, la figura de Sotomayor aparecía con su cauda de polizontes. Los propietarios de camiones y los líderes de la Alianza señalaban a Sotomayor quiénes de los obreros eran más activos en la lucha sindical y, de esta manera, algunos de ellos fueron enviados en la forma más arbitraria y sin mediar orden legal alguna, a las Islas Marías.

Para remediar un tanto la tan anómal situación en que venía operando la Alianza de Camioneros, como un monopolio de hecho, el Gobierno del general Cárdenas envió a las Cámaras un proyecto de reformas a la Ley General de Vias de Comunicación, donde, en los artículos principales se establecía que las concesiones para explotar la industria del transporte —urbano y foráneo— no podían otorgarse a personas fisicas individuales,

Las reformas a la Ley de Vías de Comunicación provocaron un revuelo tremendo entre los patrones de la Alianza. Con el exclusivo fin de luchar contra dichas reformas, la Alianza Convocó a una asamblea nacional extraordinaria que se reunió en México el año de 1936. Todos los líderes de la Alianza argumentaron que tales reformas eran inaplicables, exóticas, fuera de la "realidad camionera''. Defendian, con ello, su ''derecho'' a mantener el monopolio del transporte automotriz, evitando la formación de cooperativas de trabajadores y la disolución de las actuales asociaciones patronales. Aplazada en 1936 la aprobación de la ley, volvió a discutirse en 1939 y entonces la Alianza no se concretó únicamente a la lucha "verbal"; organizó, con lujo de fuerza, un pretendido "paro obrero'', donde trabajadores inconscientes se echaron a la calle interrumpiendo el tránsito de la ciudad. El "paro obrero" consistió en ir a los locales y oficinas de sindicatos, con el objeto de destruir los archivos y golpear a los trabajadores; escandalizar en la calle con carteles subversivos y provocar verdaderos tumultos. La bandera de lucha era, naturalmente, contra el ''comunismo''. Se decla que el estado trataba de expropiar la industria dei transporte en el Distrito Federal, porque los comunistas así se lo habían aconsejado; que los líderes obreros, a instancias de Moscú, querían trastorner toda la economía mexicana; que la vída era imposible ya; que la única industria "mexicana'' y "revolucionaria" iba a ser pasto de los agitadores, etc. Las reformas a la Ley, pese a la agitación subversiva de los patrones, se llevaron a cabo y debian principiar a surtir sus efectos a principios del año actual. Los trabajadores de la industria camionera esperaban con verdadero anhelo que en el curso del presente año, la Ley fuera una realidad. Pero algo misterioso, en extremo misterioso, ha ocurrido con la Ley de Vins de Comunicación, pues precisamente cuando debería entrar en viger, toda la prensa del país, aun cuando en tímidas y escondidas notitas periodísticas, anunció que sus efectos se suspendian por un año más.

¿Qué pudo haber ocurrido? La cuestión resulta tanto más misteriosa y tanto más expuesta 3 suspicacias, cuanto que también los periódicos, die ron, como quien no quiere la cosa, la información de que Díaz Lombardo, el activo lider de la A'ianza de Camioneros, participó en un banque e que se le ofreciera a! Presidente Avila Camacho. Antonio Diaz Lombardo charlo animadamente con el jefe del Ejecutivo. Probablemente no haya conversado con el Presidente sobre el tiempo, sobre el frío de este invierno, o sobre el alza del azúcar. No es difícil, por el contrario, que su cuarla se haya extendido hacia los espinosos, complicados problemas de la industria del transporte y de la Ley General de Vias de Comunicación. El hecho es que por un afio más, la Alianza de Camioneros puede dormir tran-

Tome Una Suscripción

HAY QUE AYUDARLO

A CONSOLIDARSE

GOS UNA SUSCRIPCION

SUSCRIBASE SI EL PE-RIODICO LE INTERESA

UNICO MEDIO SEGURO DE RECI BIR EL PERIODICO CON REGULARIDAD SUSCRIBIRSE A EL

NOTA:

PARA ESTADOS UNIDOS, Y LATINOAMERICA LOS PRECIOS DE SUS-.CRIPCION, SERAN:

SEIS MESES Di. 1.00 UN AÑO " 1.75 Moneda de E. U.

SEMANARIO POLITICO

REDACCION: AV. REP. DEL SALVADOR, 23

México, D. F. Ciudad...... Estado...... Estado..... Precio de la subscripción:

\$ 4.50

\$ 2.50 Seis meses Un año Envío a Uds.....

(giro o vale postal) Marque Ud. el cuadro que elija.