

## BIBLIOGRAFÍA

Héctor SANTOS AZUELA

LOYZAGA DE LA CUEVA, Octavio, *El Estado como patrón y árbitro (El conflicto de la Ruta 100)* . . . . 646

Así, la mayoría de los acuerdos de compensación de hoy no se asemejan a los modelos bilaterales probados en el pasado, que trataban ante todo del intercambio de mercancías bajo convenios ordenados o apoyados por los gobiernos. Hoy los acuerdos de compensación tienen la opción de aprovechar al máximo la red internacional de vínculos comerciales y financieros establecidos en los tres últimos decenios a fin de multilateralizar, con la inclusión de otras partes comerciales situadas en diversos países (*v. gr.* las subsidiarias extranjeras de una empresa, agentes multinacionales), lo que en esencia comenzó como un compromiso bilateral. Los acuerdos de compensación de ahora, que a veces incluyen la transferencia de servicios, exigen nuevas modalidades de mercadeo y financiación, acordes con la índole específica de los productos intercambiados y con las diversas necesidades de las partes contractuales. Algunos ejemplos son:

- \* Cancelar obligaciones de compensación aprovechando acuerdos comerciales preferenciales (*v. gr.* adquiriendo la totalidad o parte de las exportaciones o despachando los bienes de venta recíproca por medio de subsidiarias de las firmas de países occidentales que operen en los países en desarrollo, para así beneficiarse del pago en monedas blandas y de las rebajas arancelarias).

- \* Iniciativa de riesgo compartido (*v. gr.* un exportador que invierte en la capacidad productiva del importador con miras a mejorar la cantidad de los bienes de venta recíproca).

- \* Asignación de recursos del exportador para actividades mundiales de corretaje que beneficien al importador (*v. gr.* asistencia para crear nuevas oportunidades de exportación que generen ganancias para éste).

Como vemos, se trata de un completo estudio sobre un tema fundamental, el cual recomendamos a aquellos interesados en los problemas del comercio internacional contemporáneo.

Jorge WITKER

LOYZAGA DE LA CUEVA, Octavio, *El Estado como patrón y árbitro (El conflicto de la Ruta 100)*, México, UAM-Ediciones de Cultura Popular, 1987, 106 pp.

Centrado en uno de los ya múltiples pero no menos dramáticos conflictos que han concluido derivándose su control oficial, en los marcos

laborales burocráticos, Octavio Loyzaga de la Cueva realiza un brillante ensayo sobre *El Estado como patrón y árbitro* referido, particularmente, a la Ruta 100.

Con rigor metodológico, el autor nos introduce a la entraña del problema, explicando los perfiles del servicio de transporte urbano de la población en la ciudad de México, previamente al proceso de su municipalización.

Con jornadas hasta de 16 horas diarias, los trabajadores del auto-transporte urbano, amén de vender su fuerza de trabajo muy por abajo de su valor real, se veían aniquilados, puesto que agotaban su capacidad de laborar con mucha anticipación a lo previsto, con respecto a su promedio normal de existencia.

El autor enfatiza también que a las precarias condiciones de trabajo de los operarios de dicho sector, cabe adicionar su carencia de estabilidad en el empleo, ya que en diferentes líneas los trabajadores firmaban una hoja en blanco como requisito indispensable para su contratación. Tal hoja era utilizada para efectos de renuncia, de llegar a presentarse un conflicto laboral o bien accidentes viales que comprometieran materialmente a la empresa.

Respecto a los pormenores, el autor explica que la mejoría en las condiciones de trabajo alcanzada por los operarios de la línea Lomas de Chapultepec-Reforma R-100, vino a servir de acicate a la lucha que posteriormente sostendría dicha sección sindical, frente a casi todos los trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del Distrito Federal.

En opinión del autor, los trabajadores de este ramo eran controlados mediante la acción de sindicatos blancos, verticalmente impuestos, ya por la Alianza de Camioneros o por sindicatos charros, dependientes de la burocracia sindical.

Con paciencia y agudeza descriptiva, Loyzaga pormenoriza el proceso de municipalización del transporte urbano en el Distrito Federal, precisando sus efectos en las relaciones tanto privadas como colectivas de trabajo.

Al enfrentamiento abierto que se había venido dando entre las autoridades y los concesionarios, había contribuido el hecho de que éstos no mejoraran el servicio, pese a los constantes llamados llevados a cabo en tal sentido. Tal situación —a su juicio— causaba preocupación en las autoridades, sobre todo por los altos costos económicos y sociales provocados por el deficiente servicio que se prestaba.

Al encuentro de poder, autoridades y concesionarios, sucedió el conflicto que hizo crisis en ciudad Nezahualcóyotl donde el choque de

intereses explotó entre los concesionarios del servicio y el público usuario, con motivo de la elevación de las tarifas no autorizada por el gobierno y que vino a terminar en un encuentro violento que produjo el incendio de 23 autobuses y diferentes heridos. La repercusión del zafarrancho fue notable, dada la vinculación del transporte de la capital y las zonas vecinas.

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

Determinado este entorno, el autor describe y analiza con profundidad y óptimo apoyo documental, la entrama polivalente de la contienda intersindical producida en este ramo del transporte, después de operada la municipalización de estos servicios.

Apegado a este tenor, Loyzaga de la Cueva estudia los efectos directos de la municipalización de este servicio sobre la relación de trabajo y describe el papel de los principales sindicatos en el marco del conflicto. Al efecto, repara pormenorizadamente en la formación de la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana, mejor conocido como UOMAS.

Al analizar los conflictos intersindicales en dicho sector, una vez consumada la municipalización de referencia, el autor estudia con espíritu crítico y veraz, la decisión prepotente adoptada por las autoridades del Departamento del Distrito Federal y la reacción de la UOMAS. Refiere después la represión que se desencadena, así como la estrategia y la huelga que aquella organización profesional estalla.

Cuando contempla el conflicto, Loyzaga resalta, en la resolución pronunciada por la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, el propósito ostensible del Estado por desalentar y conjurar cualquier brote importante que pudiera presentar la insurgencia sindical, en su escalada crucial por robustecer la independencia obrera.

De sus reflexiones, concluye el autor que en el conflicto laboral de Ruta 100, el control de los trabajadores se operó a través de las grandes centrales oficializadas, pero en un movimiento articulado a diversos conductos más sutiles de dominación y subordinación, como la cláusula de exclusión, el registro sindical y otras figuras jurídicas más. Por lo consiguiente, estima que si nuestro sistema laboral permite la lucha

de los trabajadores por mejores condiciones de existencia, con frecuencia la controla a través de absurdos topes.

Dentro del problema toral de su estudio, Loyzaga de la Cueva explica el extremo a que han llegado, dentro del marco oficial, calculado y promovido, los contratos colectivos, llamados de protección. En el caso del autotransporte urbano, los líderes charros, simplemente, no encontraron límite, llegando al extremo, antijurídico y aberrante, de imponer un contrato colectivo por encima de otro ya existente, y con un sindicato fantasma formado al vapor. En efecto, como algo inaudito, el autor refiere que

pese a que una sección democrática de un sindicato oficial había logrado celebrar un contrato colectivo con la empresa de la Ruta 100 y lo había depositado ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, pocos meses después la misma empresa celebró un nuevo contrato colectivo con un sindicato fantasma formado al vapor por la CTM para oponerlo a la sección democrática mencionada. El Estado no se detuvo para violar ante los ojos de la opinión pública, el derecho que él mismo había instituido.

Otra patraña que el gobierno utilizó para controlar el movimiento en cuestión, fue el de mantener a los trabajadores con carácter de eventuales, previo acuerdo, es claro, con los sindicatos de consigna.

Con respecto al conflicto de titularidad del contrato colectivo planteado por la tantas veces mencionada organización sindical democrática (UOMAS), el autor analiza y censura la burda resolución de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje.

La corrupción de las juntas de conciliación y arbitraje alcanzó proporciones mayúsculas, "en el juicio de titularidad llevado a cabo por la sección democrática del sindicato adherido a la CRT". "... Las actuaciones turbias y antijurídicas de la junta tuvieron su culminación en el absurdo fallo dictado en contra de los trabajadores de la UOMAS."

Tras cuestionar seriamente las irregularidades operadas por las autoridades laborales al procedimiento de huelga y principalmente a la declaración de incompetencia de la Secretaría del Trabajo, el autor refiere la intervención contundente del Poder Ejecutivo y el propósito presidencial de conjurar la huelga estallada por la UOMAS.

En la experiencia de la Ruta 100, la estrategia represiva se complementó con la práctica indiscriminada de la cláusula de exclusión, por una parte y la manipulación, control y conjura de la huelga, trastocada en un mero procedimiento jurisdiccional.

Tras el encarcelamiento y la violencia ejercida sobre los líderes sindicales y los asesores del sector democrático, quedó puesto en claro el propósito estatal de controlar e inclusive reprimir las luchas obreras que pudieran presentarse en forma inconveniente, aun cuando las movilizaciones se ajustaran al entorno constitucional y legal.

El caso de referencia cuadra dentro de las formas de control políticas, jurídicas e incluso brutales que el Estado adopta de continuo. "Así culminaron, señala el autor, las luchas ferrocarrilera, magisterial, médica, de los trabajadores de Spicer, etcétera."

Fundamental es el estudio que realiza, en fin, sobre la fórmula ya casi institucionalizada, de trasladar al apartado B, con los estragos letales de la "burocratización", y el sindicalismo vertical, a los sindicatos libres, difíciles de manipular dentro de los marcos laborales del trabajo en general (apartado A).

Sobre este particular, Octavio Loyzaga apunta: "Con la decisión presidencial de incorporar a los trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del D.F. al apartado B del artículo 123 constitucional, estos amanecieron el 19 de febrero de 1982 —como por arte de magia— aparentemente formando parte del Sindicato Único de Trabajadores del Distrito Federal (SUTGDF)." Así, "en el caso de los trabajadores de la Ruta 100, el Estado, después de reprimir e infringir sus derechos colectivos con el cambio de apartado constitucional, les permitió formar su propio sindicato". Lo cual podríamos calificar de grotesca y cruel paradoja!

Dentro del estudio de la reestructuración del sindicato en el ámbito jurídico formal del apartado B, el autor describe y analiza la transformación de las condiciones de trabajo y sus repercusiones sobre todo el personal del ramo.

Desde una muy peculiar apreciación, el maestro Loyzaga de la Cueva concluye "que a pesar del cambio de apartado constitucional sufrido por los trabajadores y de la represión de que fueron víctimas, el movimiento que llevaron a cabo, significó a final de cuentas, un triunfo para ellos".

No habremos de soslayar el esfuerzo de Octavio Loyzaga por desarrollar una confrontación entre el régimen burocratizado, ya prevaleciente en el Distrito Federal, y aquel todavía privado, que predomina en provincia.

En sus atinadas reflexiones se anticipa a sucesos vergonzosos, como la experiencia de Aeroméxico; y desde el escrito de su ensayo nos previene: "... el conflicto laboral de los trabajadores de la R-100 con-

firma muchos de los rasgos de la actividad asumida por el Estado en los últimos años”.

Excesos como los que se vivieron en el caso que se observa, hacen pensar al autor que si nuestro sistema político pudiera aparecer como una democracia de tipo burgués, en la práctica se significa como un creciente autoritarismo, manifiesto, como es evidente, en diversos matices y grados. Con este trabajo aporta un valioso análisis a la aún yerma bibliografía en materia de trabajo burocrático, que se enriquece, por añadidura, con una emotiva relación de los hechos más trascendentales en el problema vigente del transporte urbano en la metrópoli.

Héctor SANTOS AZUELA

MARTÍN GRANADOS, Ma. Antonieta, *Derecho mercantil para contadores y administradores*, México, UNAM, Facultad de Contaduría y Administración, 1987, 345 pp.

En la Facultad de Contaduría y Administración de la UNAM se cursan las licenciaturas en contaduría, administración de empresas e informática. El plan de estudios de dichas carreras requiere estudiar, en el tercer semestre, el derecho mercantil.

Con el objeto de hacer más accesible dicha tarea, la facultad de Contaduría ha publicado la obra de la profesora Martín Granados, la cual en esta oportunidad reseñamos.

El libro contiene seis partes y un apéndice. Cada una de las partes se subdivide en capítulos.

Importancia del estudio del derecho mercantil, particularmente para los estudiantes de esas carreras, concepto, características del derecho mercantil; acto de comercio; fuentes del derecho comercial; noción y clasificación del comerciante; derechos y obligaciones de los comerciantes; auxiliares del comercio y del comerciante; la empresa y sus elementos; son los temas que en la parte *primera* se explican sucintamente.

En la *segunda* parte se estudian cuestiones relativas a la sociedad mercantil en general. La anónima, la cooperativa, y la de responsabilidad limitada en particular.

Los títulos de crédito: la letra de cambio, el pagaré y el cheque, las acciones, las obligaciones; los bonos: bancario, financiero e hipo-