

51^{ER} aniversario de histórica lucha sindical

Los días 24 y 25 de julio de 1970 se llevó a cabo el Congreso Constituyente del Sindicato de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo, por lo que en este año 2021 estamos festejando 51 años de activismo sindical sin precedente, buen momento para hacer una retrospectiva y una evaluación de los hechos más significativos realizados a través de las luchas y gestiones emprendidas durante ese lapso.

En ese congreso se aprobó un estatuto sindical, copia al carbón del que regía al Sindicato de Trabajadores del Departamento del Distrito Federal y se nos impuso un comité ejecutivo al servicio de los intereses de la patronal, incluso era presidido por el sobrino del director general; además, nuestro sindicato nació bajo los lineamientos políticos y corporativos de la central sindical, la FSTSE, y se nos incluyó en el apartado B del artículo 123 constitucional, lo cual es una clasificación impropia y errónea, ya que somos una empresa de servicios, no burocrática, de las que se denominan “paraestatales”.

Con el cambio de gobernantes a nivel federal y en la regencia de la Ciudad de México, así como en la dirección del Metro, el primer secretario general fue desconocido y, en un congreso extraordinario celebrado en 1971, se aprobó la constitución de las primeras cinco seccionales y se nombró a un nuevo Comité Ejecutivo General, en un proceso antidemocrático y cupular.

Es conveniente hacer notar que quienes constituimos la incipiente organización sindical procedíamos de instituciones educativas, como el Politécnico y la Universidad, entre otras, por lo que participamos activa y decididamente en el movimiento estudiantil y social de 1968, en el cual se incluyó la lucha de los trabajadores de México, en especial por la libertad de diversos líderes sindicales presos por su activismo y pugnábamos porque se instaurara la democracia al interior de sus organizaciones, de ahí que en nuestras filas prevalecían esos ideales y esto se hizo patente cuando en el año de 1972, después de cinco años de constituido nuestro organismo, el gobierno federal autorizó un 20% de incremento salarial, el cual nos fue negado por nuestra incongruente clasificación laboral y por este motivo y esto detonó la concientización y la disposición de los trabajadores por practicar un sindicalismo plural, participativo y de vanguardia, que hasta la fecha persiste, pero que en su momento fue paradigmático dentro del movimiento obrero nacional.

En 1972 se llevaron a cabo elecciones democráticas de varios comités ejecutivos seccionales y en sus asambleas se determinaron movimientos importantes de lucha sindical, sobresaliendo la determinación de establecer unas condiciones generales de trabajo como alternativa para superar el menosprecio y la marginación en los beneficios, retribuciones y reconocimientos al trabajo especializado que desempeñamos hasta la fecha.

La lucha para obtener esa normatividad laboral fue histórica dentro del movimiento obrero nacional, entre otros aspectos, en 1974, depusimos al comité ejecutivo electo antidemocráticamente y se renovó su directiva a través del voto secreto y directo, con lo cual se logró establecer una mesa de diálogo tripartita entre el sindicato, el Sistema de Transporte Colectivo y el Departamento del Distrito Federal, con la anuencia y el apoyo del propio Presidente de la República, Lic. Luis Echeverría Álvarez.

En esa comisión destacó un grupo de abogados recién egresados de la UNAM, presidido por el Lic. Próspero López Cárdenas, asesor del sindicato, quienes también estaban

comprometidos y conscientes de llevar a cabo reformas en el devenir histórico del sindicalismo, con base en la participación directa de los trabajadores en la toma de decisiones y no en forma cupular como era costumbre hacer en esa época.

Indiscutiblemente que esa lucha por lograr las condiciones generales de trabajo, cuya base hasta la fecha persisten y que en su momento fueron de vanguardia para el sindicalismo burocrático mexicano, fue el parteaguas donde los trabajadores del Metro adquirimos nuestra propia personalidad e identidad como sindicalistas combativos, unidos, participativos y conscientes de la lucha obrera, inflexibles ante la injusticia y la adversidad contra su gremio y contra sus intereses.

Ahora bien, se firmaron y pusieron en vigencia dichas condiciones generales de trabajo, sin embargo, la empresa abiertamente se negó a aplicarlas y cumplirlas, lo que nos llevó a nuevos y mayores esfuerzos y programas de acción de la base trabajadora, quienes ejecutamos muchas y variadas formas de presión ante la empresa y la regencia, con avances prácticamente nulos.

El 30 de septiembre de 1975 logramos la basificación del personal de Taquillas, entre otros acuerdos, lo que provocó la contrariedad de la administración del STC, encabezada por el Ing. Jorge Espinosa Ulloa, y en ese conflicto estábamos cuando se dio uno de los hechos más lamentables para nuestro organismo, que fue el alcance de trenes en la estación Viaducto, con un saldo de más de 80 muertos y cientos de heridos, ocurrido el 20 de octubre de 1975, producto, como ahora lo sabemos, de un sabotaje propiciado por la empresa, claro está que no pretendían un resultado tan trágico, pero les fallaron los cálculos en su intención de presionar a la Presidencia de la República para la adquisición de la tecnología del pilotaje automático.

La representación sindical detectó ese acto criminal, sin embargo, fue conminada por las autoridades para no difundirlo, a cambio, la empresa cumplió cabalmente con todo lo estipulado en las condiciones generales de trabajo en tan solo unos días, incluso en los aspectos económicos, con retroactividad al 20 de marzo. Las relaciones entre empresa y sindicato se tornaron tersas y cordiales, y para la primera revisión de las condiciones generales de trabajo, en marzo de 1976, se aprobaron catorce nuevas prestaciones económicas y sociales, entre otras: los servicios de comedor y del Metrobús, el pase gratuito de los derechohabientes al Metro, los vales de despensa, la alimentación integral a los bebés hasta los nueve meses de edad, la prima por jornada nocturna, etcétera, lo que enriqueció aún más las condiciones generales de trabajo.

Ante ese despliegue y éxito de lucha sindical, novedosa, progresista y de vanguardia de los trabajadores del Metro, aunado a la determinación del gobierno federal encabezado por el Lic. José López Portillo, ante el éxito petrolero del país, de llevar a cabo un "Plan Maestro" para el Sistema de Transporte Colectivo que comprendía la construcción de veinte Líneas del Metro, a concluirse a más tardar en el año 2000, lo que colocó al Sistema de Transporte Colectivo como un poder fáctico, tanto en lo político, en lo económico, en lo social y lógicamente en lo sindical. Por tanto, nuestro gremio se convirtió en un preciado botín por diferentes grupos políticos del país, de las distintas tendencias, pero con mayor ahínco de la denominada "izquierda", en especial porque también en esas fechas se estableció lo que se conoció como la "apertura democrática", para reconocer y legalizar a toda corriente ideológica que se registrara como partido político, brotando gran número de ellos, de todos colores, polos,

extremos e intereses proselitistas, quienes requerían adeptos, más de agrupaciones políticas fuertes y consolidadas, que de personas o líderes, por lo que el Sindicato de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo fue muy ambicionado por esas embrionarias fuerzas partidistas, así como por grupos internos del gobierno central, de la empresa y del PRI. Todos, ni tardos ni perezosos, lanzaron sus redes y anzuelos al Sindicato de Trabajadores del Metro, totalmente vulnerable por su incipiente quehacer democrático.

Por tal motivo, en el periodo de 1976 a 1984, afloró con gran intensidad entre nuestras filas el divisionismo, un antagonismo fratricida y un canibalismo político incongruente, de manera que gran parte de su activismo sindical se disolvía y desviaba por esa convulsión interna, dando como resultado varios reveses y retrocesos, aun así, también se dieron avances exitosos y se lograron nuevas conquistas sindicales.

De esa forma se depuso al comité ejecutivo general en 1976, durante ocho meses estuvo anárquicamente al frente un congreso general, permanente y abierto, se eligió a un nuevo comité tras reñidas elecciones, que también fue depuesto en 1978, quedando al frente una comisión provisional y se eligió en mayo del mismo año a un nuevo comité, presidido por el compañero Fernando Espino Arévalo, quien logró ser el primer secretario general que cumplió su trienio, pero con el cambio del 80% de su comité ejecutivo.

Se realizaron nuevas elecciones en 1981, con la participación de seis planillas, por lo que la ganadora logró el triunfo con tan solo el 18% del padrón y fue depuesta en 1983, quedando al frente un consejo general permanente y abierto durante más de un año. Se convocó a elecciones en 1984, iniciándose a partir de entonces una nueva etapa de maduración y consolidación en nuestra organización sindical.

Así como hubo cambios y movimientos en la representación sindical a nivel general, fueron incontables los hechos en el ámbito seccional, sobre todo en Transportación, donde se dieron constantes cambios cada año, en otras palabras, fue patética la inestabilidad de la representación sindical y lacerante el divisionismo y el canibalismo político dentro de nuestras filas.

Pese a todo, en este periodo, principalmente en el trienio 1978-1981 se obtuvieron los mejores incrementos al salario y en las prestaciones económicas, sociales y jurídicas, sobresaliendo el fondo de ahorros y el vale de despensa; se ampliaron los comedores; se estableció el CENDI y el deportivo de los trabajadores del Metro; se consolidó el servicio médico; se mejoraron notablemente los uniformes y la ropa de trabajo; se firmó el reglamento de escalafón de donde se excluyó el factor de género para el derecho a promoverse, en favor de las compañeras trabajadoras que con el tiempo irrumpieron en las áreas técnicas y de Transportación; se obtuvieron trascendentales éxitos en competencias deportivas a nivel nacional e internacional; en resumen, fueron tres años de excelentes y significativos avances en materia sindical y el despegue del gremio en su proyección a los niveles de vanguardia sindical a escala nacional.

En el año 1981 tomó posesión del sindicato un comité ejecutivo patrocinado por un efímero partido político denominado Partido Revolucionario de los Trabajadores, PRT, el que pretendía inculcar encono, rabia e inconformidad en los trabajadores contra los gobiernos federal, de la ciudad y del Metro, intentando adoctrinarnos y enervarnos políticamente para que actuáramos en forma violenta y con sabotajes directos al servicio que prestamos a la zona metropolitana. En otras palabras, todas sus actividades estaban encaminadas hacia un activismo partidista

político e ideológico totalmente ajeno a cualquier lucha sindical, sin importarles la problemática inherente a los trabajadores y contrarios a la importante labor y servicio que presta el Sistema de Transporte Colectivo a la sociedad.

Este oscuro periodo de injerencias externas incongruentes que provocaron inestabilidad interna a nuestra organización sindical, que desvió nuestro rumbo, nos dejó una gran lección y nos hizo buscar nuevamente la unidad de los trabajadores para detonar nuestra combatividad a fin de defender nuestra violentada autonomía sindical, dándonos a la tarea de rescatar y retomar las directrices de la organización sindical, e inmunizarla contra los atentados a su autonomía y soberanía, vinieran de donde viniesen, aun de las propias autoridades del Metro.

De esta forma se dio inicio a una nueva época y frente de lucha, dura y difícil como las anteriores, y ahora no solamente al interior, sino al exterior de nuestro gremio. Al interior se requirió de años para limar asperezas y conflictos de índole grupal y personal entre los divergentes liderazgos, lograr olvidos y reconciliaciones, conjuntar identidades y coincidencias, en fin, hacer surgir una nueva concordia y equidad entre grupos, fuerzas laborales, tendencias e ideologías.

Dentro de estas actividades destaca la reforma a los estatutos para el registro de planillas donde se establece el requisito de presentar el 25% de firmas de trabajadores como aval para su registro, para así evitar apoyos externos. Desde entonces y a la fecha se quedaron fuera de nuestros procesos electorales los grupos manipulados por entes externos, aunque en la actualidad, con las reformas a las leyes laborales, estos grupos determinaron registrarse como sindicatos alternos, lo cual, como es legal, se toleran y quedan totalmente ajenos a cualquier injerencia dentro de nuestro propio gremio.

Pero retomando las gestas históricas para la defensa inflexible a nuestra autonomía sindical, sin duda que destacó la que enfrentamos contra el propio gobierno federal y de la Ciudad de México en las postrimerías de la presidencia de Miguel de la Madrid, quien afrontaba el resquebrajamiento de su partido político, con la aparición de una disidencia encabezada por Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano.

En julio de 1987 se llevaron a cabo las elecciones democráticas, con el voto secreto, directo y universal de los trabajadores, para la renovación del comité ejecutivo general y de los comités seccionales, participando en dichos comicios el compañero Fernando Espino para presidir nuestro sindicato en el trienio 1987-1990, el cual ganó con un amplio margen de votos, además de que se impidió, de conformidad de nuestros estatutos, la participación de una planilla patrocinada por las autoridades del gobierno del Distrito Federal y de la empresa, ya que no pudieron conseguir el aval de los trabajadores para el registro de su planilla, así que convocaron a una reunión con aproximadamente 150 trabajadores disidentes en un local privado ubicado cerca de la estación Colegio Militar, donde fueron conducidos e instados por oradores previamente seleccionados y preparados, a realizar una marcha hacia las oficinas sindicales, ubicadas en ese tiempo en la estación Cuitláhuac, para tomarlas por la fuerza.

En el trayecto se les unió un centenar de “porros” contratados como grupo de choque, adiestrados para cometer actos violentos. Llegaron y se apostaron frente al edificio sindical y, tras escuchar más arengas de sus líderes, sin previa solicitud de diálogo con la representación sindical, iniciaron su embate violento: lanzaron piedras y barras metálicas, rompiendo cristales

de puertas y ventanas, cortaron la comunicación telefónica; entraron al estacionamiento y causaron destrozos a los automóviles, entre otras actividades ilícitas.

Dentro del edificio nos encontrábamos aproximadamente 70 personas, incluyendo mujeres y niños que acudieron a tramitar la ayuda para la compra de útiles escolares, quienes nos defendimos del ataque con extintores, macetas, envases de refresco y otros objetos, y pusimos barricadas en los accesos con sillas, mesas, escritorios y archiveros.

Por instrucciones de la Secretaría de gobierno del Departamento del Distrito Federal, desde antes que iniciaran las hostilidades, todo el perímetro del edificio sindical fue cercado por policías y granaderos, apoyados incluso con perros adiestrados, y en la calle trasera estaban apostados los bomberos con sus vehículos de trabajo; cerraron los accesos de la estación del Metro y en la calle no se permitió el paso a los transeúntes; en suma, era claro el apoyo y la protección que ofrecieron a los atacantes. La refriega duró aproximadamente dos horas. Al no lograr los provocadores introducirse a las oficinas sindicales, incendiaron los muebles apilados en barricadas. Hasta que las llamas amenazaron con extenderse a la parte superior del edificio fue que actuaron los bomberos, incluso en contra de las órdenes de los jefes policiacos, gracias a lo cual no hubo mayores consecuencias, salvo heridos leves y una decena de intoxicados por la inhalación de humo. Los daños materiales fueron cuantiosos, por lo que intervino el ministerio público y dos de los disidentes fueron encarcelados por un tiempo, ya que los trabajadores afectados les otorgamos el perdón, ya que los verdaderos culpables, los autores intelectuales de ese criminal acto, tenían poder gubernamental.

La noticia de este hecho fue difundida en su momento, por lo que cientos de trabajadores se trasladaron de inmediato a la sede sindical en nuestro auxilio, con lo cual se hizo público el repudio al atentado, se consolidó nuestra unidad, se acrecentó nuestra fuerza y obtuvimos el reconocimiento como sindicato combativo y de vanguardia, además se estableció, con toda claridad y energía, el respeto absoluto a nuestra autonomía, soberanía y desarrollo sindical.

Durante el periodo del gobierno del presidente Miguel de la Madrid se construyeron más de 60 km de red del Metro, lo que generó nuevos puestos de trabajo, promociones escalafonarias masivas y la oportunidad de ingresar a laborar a esta gran empresa para muchos familiares, los cuales en la actualidad están consolidados como especialistas destacados en técnica Metro. Era tal el reconocimiento que habíamos logrado los trabajadores del Metro, que en cada uno de los eventos de inauguración de nuevas Líneas o de ampliación de otras, siempre el Presidente de la República requería la presencia del dirigente en turno del sindicato, quien además participaba como orador a nombre de sus representados.

Asimismo se consolidaron diversas prestaciones que se encontraban previstas en el reglamento de condiciones generales de trabajo y se obtuvieron importantes avances en otras, siendo las más destacadas: la firma de diversos reglamentos: del CENDI, servicio médico, seguridad e higiene, capacitación y adiestramiento, etcétera; se lograron las homologaciones salariales de diversas categorías; se logró la aplicación del servicio civil de carrera, por lo que muchos compañeros de base ascendieron a puestos denominados de estructura y de mandos medios, con el tiempo muchos de ellos llegaron incluso a ocupar cargos de Dirección, Gerencias y Jefaturas de Departamento.

Durante el periodo de 1984 al año 2000, nuestro sindicato logró consolidarse como una organización poderosa y ejemplar dentro del sindicalismo mexicano, logrando reconocimientos

tanto de organizaciones hermanas como de partidos políticos y aun de organizaciones internacionales.

Toda organización política, en especial la sindical, no se debe medir en cuanto a su membresía o poder económico, sino a su capacidad de lucha, a su fuerza combativa y su unidad solidaria y consciente en sus objetivos gremiales, en suma, no se puede hablar de sindicatos grandes o pequeños, poderosos o débiles, sino que se les califica como combativos, activos o pasivos y el nuestro, siendo un sindicato de baja membresía, local, es decir, dependiente únicamente del gobierno de la ciudad capital, sin grandes recursos ni patrimonio económico, es ampliamente reconocido por su capacidad de lucha a favor de sus compañeros representados. Otra característica de nuestro gremio que se adquirió en esa época, fue el involucramiento de su organización sindical y de sus bases por el mejoramiento, superación y excelencia en el servicio de transportación masiva urbana que presta el Metro, e independientemente de que en sus condiciones generales de trabajo se establece claramente la coadministración en los aspectos que atañen a los trabajadores, el sindicato, junto con la empresa determina la acción a tomar.

Por otra parte, durante esa época, el gobierno federal en turno tuvo a bien nombrar directores del Sistema de Transporte Colectivo a funcionarios que confiaron plenamente en sus trabajadores, llegando incluso a involucrar a la representación sindical en muchas tomas de decisiones propias de la empresa para elevar su productividad y eficacia para la superación del servicio, entre otros, a los Lics. Emilio Mújica Montoya y Alfonso Caso Aguilar, y al Ing. Raúl González Apaolaza, cuyas gestiones fueron sin duda muy positivas para que el Sistema de Transporte Colectivo fuera considerado como uno de los mejores del mundo a escala internacional.

Para los mexicanos, su Metro era todo un orgullo, y entre los aspectos más relevantes logrados en esa época, podemos mencionar los siguientes: en el ámbito político, los compañeros Fernando Espino Arévalo y Horacio Pereznegrón llevaron la voz de los trabajadores del Metro a la más alta tribuna del país, la Cámara de Diputados; durante la campaña del Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León como candidato a la Presidencia de la República, nuestro gremio fue seleccionado para dar a conocer a la nación su política en materia de trabajo, y ya como presidente asistió a uno de los eventos conmemorativos del Día del Trabajador del Metro; en el aspecto administrativo, se logró implementar programas de capacitación y adiestramiento a todos los niveles para todos los trabajadores de base; se logró establecer la retabulación y compactación de categorías, es decir, aplicar correctamente la ley para aplicar la máxima que reza: *“a trabajos iguales, salarios iguales”*, lo cual significó un gran beneficio económico para toda la base trabajadora y se incrementó la productividad en la empresa al optimizar nuestra mano de obra.

Nuestra organización sindical, desde 1974 estableció en sus estatutos que toda elección de representación sindical debe ser a través del voto secreto, directo y universal y que sus congresos en donde se toman las decisiones y lineamientos a seguir por la representación sindical y se califica su actuación, entre otros puntos, se realizarán cada año y no son electoreros. De esta forma, además del compañero Fernando Espino Arévalo, han sido secretarios generales de nuestra organización los compañeros: José Mario Ramírez Vistráin, Horacio Pereznegrón, Héctor Manuel Zavala Bucio, Eberardo Bustos López y José de Jesús Pereznegrón.

En 1997, la capital del país inició su camino hacia la autonomía respecto del gobierno federal. Por primera vez se realizaron comicios para elegir gobierno en la ciudad capital como una entidad independiente y la izquierda, representada en ese tiempo por el Partido de la Revolución Democrática, se estrenó como la primera fuerza política en el Distrito Federal con el triunfo del Ing. Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, quien fue sustituido en el último año de su periodo por la Lic. Rosario Robles Berlanga. Posteriormente, llegaron a la jefatura de Gobierno del Distrito Federal el Lic. Andrés Manuel López Obrador, sustituido al final por el Lic. Alejandro Encinas Rodríguez. Al relevo llegó el Lic. Marcelo Ebrard Casaubón y posteriormente Miguel Ángel Mancera Espinosa, sustituido por el Lic. José Ramón Amieva Gálvez, con quienes se tuvieron relaciones de mutuo respeto, con más coincidencias que divergencias, cada uno con su propio estilo de gobierno.

Sin embargo, es conveniente apuntar que, a partir de la nueva época de autonomía en el gobierno de la ciudad, sí fue muy notorio y negativo el hecho de que el Metro haya dejado de ser un organismo público descentralizado con recursos y patrimonio propios, dependiente directo de la Presidencia de la República, y que se haya subordinado a la Secretaría de Movilidad de la Jefatura de Gobierno, dependiendo económicamente de la Secretaría de Finanzas. Esto se vio reflejado en la incapacidad financiera para abastecer los requerimientos materiales mínimos de esta empresa, con características tecnológicas de primer nivel, es decir, durante estos últimos veinte años hemos padecido carencias de refacciones, equipos, materiales, herramientas, insumos y todo lo necesario para desempeñar nuestra labor, por lo que la calidad del servicio se ha deteriorado considerablemente, así como la seguridad, la productividad y la no ejecución de muchos programas de mantenimiento preventivo y correctivo que requieren principalmente las instalaciones fijas y el material rodante. Es deplorable para los trabajadores ver el abandono en que ha caído su fuente de trabajo y las múltiples molestias y afectaciones que tienen que padecer diariamente y a todas horas los millones de usuarios del servicio que prestamos.

También es preocupante la actitud de los titulares de la dirección del Metro al intentar reducir las prestaciones que los trabajadores hemos logrado en base a nuestros esfuerzos, capacidad, experiencia y responsabilidades, pues año con año, persisten en despojarnos de diversas prestaciones económicas, jurídicas y sociales, hasta la incongruente terquedad de dejarnos sin servicio médico, sin hospitales, sin laboratorios, sin medicinas, etcétera, negándose constantemente a cumplir su obligación anual de revisar, conjuntamente con la representación sindical, las condiciones contractuales.

Afortunadamente contamos con una poderosa organización sindical, que lucha día con día para evitar el menoscabo a nuestras prestaciones, las cuales conservamos, aunque muchas de ellas no se han podido incrementar como se debe hacer en cada revisión, pero es insoslayable reconocer que nos ha ido mucho mejor que a varias otras organizaciones hermanas.

En estas últimas fechas hemos padecido y atendido un sinnúmero de incidentes, anomalías y constantes averías en todas las áreas técnicas de Instalaciones Fijas, Material Rodante, Vías, Obras y Estructuras, de lo que todos tenemos conocimiento y que han hecho crisis con el incidente del alcance de trenes en la estación Observatorio, el incendio de la subestación del Puesto Central de Control I, y el derrumbe de la vía elevada de la Línea 12 en Tláhuac.

Todo indica que, a partir de estos trágicos eventos, la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, presidida por la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo y la renovada dirección de nuestra fuente de trabajo, modificarán su política presupuestal respecto al Sistema de Transporte Colectivo, y se tomarán acciones encaminadas a rescatar el nivel de la calidad del servicio, sobre todo con programas de prevención, para lo cual la representación sindical y todos los trabajadores estamos prestos a integrarnos para lograr este noble propósito.

Compañeras y compañeros: Exponemos esta breve retrospectiva de nuestra historia sindical con la finalidad de que las nuevas generaciones de trabajadores de nuestro gremio conozcan cómo es que se integró y consolidó la poderosa organización sindical a la que ahora están afiliados. Deben estar conscientes de que forman parte de un gremio fuerte como un roble pero que un grupo de trabajadores que iniciamos nuestra vida laboral hace más de medio siglo, la gran mayoría ya no están con nosotros, fuimos quienes sembramos las semillas de ese árbol, en un terreno áspero y lleno de abrojos, y que fuimos cuidando a través del tiempo para verlo crecer y consolidarse año con año para que ahora todos disfrutemos de su sombra y abrigo. Asimismo, como un reconocimiento a su unidad y apoyo, firme y decidido, a su representación sindical para continuar con esta lucha por mejores condiciones de vida y trabajo y para recuperar el prestigio de nuestra querida fuente de empleo. ¡Muchas felicidades y la lucha continúa!