



خصوصی سازی و شورش کارگران در راه آهن مکزیک*

دان لا بوتز** / ترجمه هاله صفرزاده

در ماه‌های فوریه و مارس سال جاری میلادی، کارگران راه آهن مکزیک با از خودگذشتگی، در برابر نیروهای جهانی سازی و نئولیبرالیسم ایستادند و برای حفظ شغل خود، قرارداد دسته‌جمعی، دستمزد و بهبود شرایط کار دست به اقداماتی جدی زدند. مطابق با سیاست بانک جهانی برای ترویج خصوصی سازی در سراسر جهان، دولت مکزیک در جریان خصوصی‌سازی‌های جدید، راه‌آهن ملی مکزیک (FERRONALES) را به کنسرسیومی واگذار کرد که شامل چنین شرکت چندملیتی امریکایی و مکزیکی است که با نام "اتحادیه صنایع جنوبی اقیانوس آرام، کانزاس سیتی" مشغول به فعالیت هستند.

گوستاوو لویز، عضو هیئت مدیره اجرایی محلی اتحادیه کارگران راه آهن مکزیک (STFRM) چنین می‌گوید: "ما به شکل سازمان‌یافته کار در خط‌های راه آهن را متوقف و یک بزرگراه بین‌المللی را مسدود کردیم. بزرگراه بین‌المللی که به موازات خط نورث پاسیفیکو، مسیر حمل تقریباً تمام کامیون‌ها در سواحل غرب مکزیک است... ما حمایت کارگران تلفن، معلمان و اتحادیه‌های دیگر را با خود داشتیم."

برای نزدیک به سه هفته، اعضای اتحادیه کارگران راه آهن مکزیک در شهرهای الپالم، بنیامین هیل، سونورا، در مسیر پاسیفیکو نورث که در غرب و شمال مکزیک را به هم متصل می‌کند تمام ترافیک راه آهن را متوقف کردند. اعتصاب، حمل و نقل از شرکت فورد موتور در هرمنسِلو (Hermosillo) و معادن مس (Cananea) را نیز متوقف کرد و ده‌ها هزار نفر از مسافران در طول مسیر سرگردان بودند. این بزرگترین شورش کارگران راه آهن در دهه اخیر بوده است.

لیدیا کانو، بیوه ۶۶ ساله یک کارگر راه آهن گفت که بیش از دو هزار نفر از زنان و کودکان در "راهپیمایی ای موسوم به "قابلمه و تابه" برای حمایت از اعتصاب‌کنندگان شرکت کردند. "قابلمه‌ی خالی نماد بیکاری و گرسنگی" است. کانو همچنین تظاهرات دیگری را در حمایت از اعتصاب کارگران راه آهن بازنشسته سازمان داد. وی گفت "همه ما می‌خواهیم، با کارگران راه آهن آن گونه رفتار شود که شایسته‌ی آنان است."

این اعتصاب چنان بزرگ و قوی بود که رهبران سیاسی محلی نیز وادار شدند بیش از حد انتظار از اعتصاب حمایت کنند. شهردار Empalme، کارگر سابق راه آهن، از کارگران راه آهن پشتیبانی کرد. شهردار شهری نزدیک به Guaymas گفت: "ما سعی کردیم مانع استفاده‌ی دولت از زور برای شکستن اعتصاب شویم." شهردار آویلانیز گفت: "ما برای حفظ ارتباطات بین اعتصاب‌کنندگان و مقامات تلاش کردیم."

در همین حال، در ایالت سونورا این اعتصاب منجر به اتحاد عمل سه حزب سیاسی (حزب انقلابی (PRI)، حزب محافظه کار عمل ملی (PAN)، و حزب چپ از مرکز انقلاب دموکراتیک (PRD)) در حمایت و پشتیبانی از کارگران راه آهن شد. علت اساسی شورش کارگران راه آهن، اجرای برنامه مورد حمایت بانک جهانی برای فروش خطوط راه آهن کشور و خصوصی‌سازی خطوط راه آهن توسط دولت مکزیک بود.

حمایت بانک جهانی از خصوصی‌سازی راه آهن با طرح "نخبگان حاکم مکزیک" آغاز شد. از سال ۱۹۸۲ رئیس جمهورهای وقت مکزیک از خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی مکزیک، به استثنای شرکت نفت مکزیک، حمایت کردند. در ماه مه سال ۱۹۹۲، یک تیم بانک جهانی توصیه کرد که راه آهن ملی مکزیک با اتخاذ یک برنامه برای نوسازی سیستم راه آهن مکزیک خصوصی شود. دو سال بعد، در ماه مه سال ۱۹۹۴، راه آهن ملی مکزیک پیمانکاری خطوط راه آهن مونتری، دره مکزیک، و جلیا را به یک شرکت انگلیسی واگذار کرد. در ماه ژوئن سال ۱۹۹۴، نیز پیمانکاری بخش‌های دیگر راه آهن مکزیک به یک کنسرسیوم کانادایی و بقیه نیز به شرکت آمریکائی موريسون نادسن واگذار شد.

با انعقاد این قراردادها تعداد کارگران راه آهن مکزیک از ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۶ از صد هزار نفر به ۴۳ هزار نفر کاهش یافت. بسیاری از کارگران مجبور شدند در مسیر این به اصطلاح مدرنیزاسیون، تن به بازنشستگی داوطلبانه بدهند. در حالی که برخی گروه‌های کارگران دستمزدهای بالاتری را از کارفرمایان جدید خود دریافت می‌کردند، اما در کل حقوق و مزایای کارگران، کاهش یافت. برای هموار کردن راه برای خصوصی‌سازی، دولت مکزیک سیستم راه آهن ملی را به پنج خط جداگانه تقسیم کرد. در اولین خصوصی‌سازی بزرگ در ۵ دسامبر سال ۱۹۹۶، دولت مکزیک راه آهن شمال شرقی مکزیک را به قیمت ۱.۴ میلیارد دلار به فروش رساند.

با تصویب مقامات کارگری مکزیک، (اتحادیه‌های دولتی) و مدیریت دولتی قبلی شرکت و مدیریت جدید راه آهن قراردادهای دسته‌جمعی قدیمی باطل اعلام شد و کلیه کارگران اخراج شدند. کارگران برای نگه داشتن کارشان مجبور به پذیرش ختم قرارداد و عقد دوباره قرارداد بدون مزایا و حقوق قبلی خود بودند. بدین گونه صدها کارگر راه آهن شمال شرقی شغل خود را از دست دادند. ادامه خصوصی‌سازی سبب شد که اعتصابات بزرگی در ۷ مارس ۱۹۹۷ برپا شود. در این زمان یک شرکت خصوصی به نام "راه آهن جدید مکزیک"، خط راه آهن اقیانوس آرام شمالی را به قیمت ۵۲۴ میلیون دلار خرید. این کنسرسیوم متشکل از سرمایه‌گذاران مکزیک و خارجی بود. بخش اعظم سرمایه‌ی شرکت متعلق به یکی از بزرگترین شرکت‌های راه آهن در ایالات متحده و نجیب‌زاده‌ای مکزیک بود که صاحب معادن مس Cananea و یکی از بزرگترین شرکت‌های ساخت و ساز مکزیک و ... است.

این شرکت ۶،۲۰۰ کیلومتر از مسیر و ایستگاه‌های راه آهن، ۴۰۵ لوکوموتیو از انواع مختلف و ۱۲۵۹۱ واگن‌های راه آهن را خریده بود اما نتوانست امنیت شغلی و قراردادهای دسته‌جمعی از کارگران را تامین کند. کارگران در مخالفت با مصالحه‌ی مدیران شرکت

جدید با اتحادیه‌های کارگری دولتی برای خاتمه و استخدام دوباره دست به اعتصاب غیرقانونی زدند که در ۱۶ فوریه در ایالت سونورا آغاز شد.

از سال ۱۹۵۹، پس از درهم شکستن اعتصاب عمومی راه آهن، اتحادیه "رسمی" کارگران راه آهن مکزیکی توسط حزب حاکم و دولت کنترل شده بود. اما این شرایط سبب شد که حتی بخش‌هایی از اتحادیه رسمی وفادار به دولت نیز به حمایت از یک سیستم راه آهن ملی و حفظ قرارداد اتحادیه‌های سنتی برخیزند.

برنامه‌های خصوصی‌سازی رهبری اتحادیه را به جناح‌های رقیب تقسیم کرد و یک نبرد خشونت‌آمیز برای کنترل اتحادیه در گرفت. در این دوره از مبارزه، در ماه ژوئن سال ۱۹۹۳، لورنزو گارسیا دوآرته که از سال ۱۹۸۹ تا ۱۹۹۲ دبیر کل اتحادیه بود، در یک تصادف مشکوک اتومبیل درگذشت. درست سه هفته بعد، در تاریخ ۱۷ ژوئیه سال ۱۹۹۳، اسکویول، دبیر کل اتحادیه، ترور شد. مرگ دو تن از رهبران اتحادیه، راه را برای جناح طرفدار خصوصی‌سازی باز کرد. دبیرکل جدید، ویکتور فلورس به طور کامل برنامه خصوصی‌سازی و سازماندهی مجدد راه آهن را پذیرفت. او حتی به انجام طرح خصوصی‌سازی و وادار کردن کارگران به قبول بازنشستگی زود هنگام کمک کرد.

هنگامی که برخی از مقامات محلی اتحادیه کارگران، فلورس را به چالش می‌کشیدند، او با تهدید یا رشوه سعی در خاموش کردن آنها داشت. او یک تیم صدنفره از آدم‌کشان سازمان داد تا جلسات کارگران را که در مورد مقابله با خصوصی‌سازی بود، درهم بریزند...

در ادامه‌ی مبارزات کارگران راه آهن در سال ۱۹۹۶ شورای دفاع از قراردادهای دسته جمعی تاسیس شد. در نوامبر ۱۹۹۷ این شورا کاروانی دو هزار نفره از کارگران راه آهن به راه انداخت که در سراسر شمال و غرب مکزیکی سفر کردند و در مورد برنامه‌ی خصوصی‌سازی و تاثیر آن بر زندگی کارگران، اطلاع‌رسانی می‌کردند. این کاروان در هشت منطقه برای اعتصاب محلی دانه پاشیدند. اعتصاب در این هشت منطقه در ۱۶ فوریه آغاز شد. پس از دو هفته اعتصاب متوقف شد. اتحادیه با مقامات به توافق رسید که برخی از مشاغل کارگری و مزایای کارگران باقی بماند. نزدیک ۲۰۰ شغل باقی ماند اما کارگرانی که قبلاً اجباراً بازنشسته شده بودند همچنان منتظر استخدام مجدد بودند. آنان هیچ تضمینی برای آینده‌ی خود نداشتند.

اعتصاب اخیر کارگران راه آهن نشان از آن دارد که کارگران راه آهن مکزیکی حاضر نیستند بدون مبارزه، شکست را قبول کنند و همچنان علیه خصوصی‌سازی‌ها مبارزه می‌کنند.

منبع:

* این مطلب ترجمه‌ای است آزاد از مقاله

Railroading Mexican Workers / Privatization and Rebellion in Mexico's Railyards

Mexican Labor News & Analysis / May, ۲۰۱۶, Vol. ۶, No. ۲۰

Dan La Botz ، دن لا سردبیر اخبار کارگری مکزیک و تجزیه و تحلیل، یک بولتن خبری الکترونیکی است که هر دو هفته یک بار منتشر می شود. وی نویسنده چندین کتاب در ایالات متحده و اتحادیه های کارگری مکزیک است، از جمله ماسک دموکراسی ، انتشارات جنوب، ۱۹۹۲ و دموکراسی در مکزیک: دهقانی شورش و اصلاحات سیاسی (بوستون: انتشارات جنوب شرقی، ۱۹۹۵).