



Proyecto de los Trabajadores/as
Informales del Transporte

Con el apoyo de FNV Mondiaal



Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Proyecto ITF de los Trabajadores y Trabajadoras Informales del Transporte



Informal workers

SEMINARIO REGIONAL DE LIDERAZGO DE LATINOAMÉRICA

BOGOTÁ, COLOMBIA, 27-29 OCTUBRE 2014

Informe del Seminario



Nuestros agradecimientos especiales a SNTT, Emiliano Assisi (ITF), Lucia Obregón y Luis Obregón (intérpretes) por su apoyo.

Dave Spooner, diciembre de 2014.

Patrocinado por FNV Mondiaal



Introducción

Este seminario regional de liderazgo es el tercero que se celebra en el contexto del Proyecto ITF de los Trabajadores y Trabajadoras Informales del Transporte; se reúnen dirigentes de organizaciones sindicales del transporte de Colombia, Venezuela y Costa Rica; participan 15 hombres y 2 mujeres.

El objetivo del seminario es intercambiar y analizar las estrategias a utilizar para lograr una fructífera organización de los trabajadores y trabajadoras informales y precarios del transporte, la inclusión de mujeres trabajadoras, y la revisión y reforma de las estructuras y métodos sindicales que permitan a los trabajadores/as informales desempeñar un papel pleno y activo.

Mapeo de los lugares de trabajo informales

El seminario se inaugura con una actividad grupal para todos los asistentes que se lleva a cabo entre los trabajadores/as del transporte de la principal terminal de autobuses ('La Terminal') de la ciudad de Bogotá. Se pide a cada grupo entrevistar durante al menos una hora a trabajadores y trabajadoras en la terminal y sus alrededores con el fin de realizar un sencillo ejercicio de mapeo, y a la vuelta presentar un informe al grupo plenario.

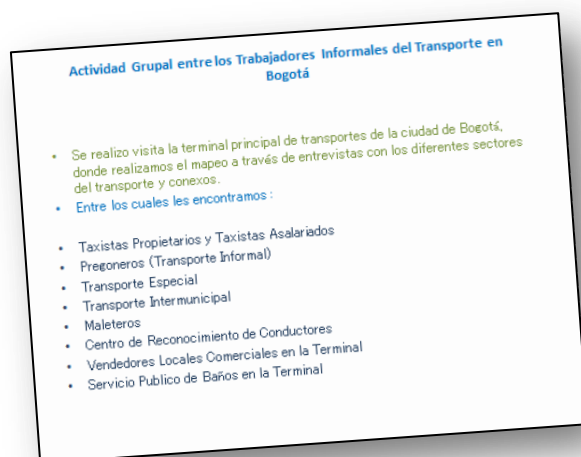
Se pide a los cuatro grupos averiguar:

- Qué hacen los trabajadores/as para ganarse la vida (ocupaciones).
- Cuánto ganan.
- Sus relaciones laborales.
- Si están organizados, y si es así, cómo.
- Los problemas principales a los que se enfrentan los trabajadores/as.
- Quiénes son (o podrían ser) sus 'homólogos en asuntos de negociación'.

Si tuvieran tiempo, podrían hacer estas otras preguntas:

- Cuántos trabajadores/as hay en el lugar de trabajo. Cuántos hombres y cuántas mujeres.
- Dónde se reúnen los trabajadores/as cuando no están trabajando (restaurantes, bares, iglesias, etc.).
- Dónde viven.
- Cuántos años tienen.
- Si hay grupos étnicos o sociales concretos en el lugar de trabajo.
- A qué hora comienzan y finalizan su trabajo.

La actividad se diseña para proporcionar a los participantes una práctica experiencia compartida y un punto de referencia común que podrían utilizarse en posteriores charlas; sirve también de introducción a los aspectos de la subyacente metodología de organización del proyecto (véase el [Manual de Organización de la ITF](#)). Los asistentes no colombianos tuvieron la oportunidad de conocer algunos de los asuntos relacionados con la industria del transporte de Bogotá. También fue una buena y rápida forma para que el grupo rompiera el hielo.



LA TERMINAL, BOGOTÁ

Gracias a las diversas presentaciones de los grupos, se crea una imagen de la mano de obra de la terminal:

	Ganancias al día	Relaciones laborales	Principales asuntos	Homólogos de negociación
'Operador urbano'	550.000 COP al mes		Muchas horas de trabajo	
Propietario-conductor de autobús	No se sabe	Propietario-conductor, autónomo pero en una cooperativa (COOTRANSFUSA)		COOTRANSFUSA
Maletero	15-20.000 ¹ COP al día	Autónomo informal – pagado con propinas de los pasajeros	Acoso por parte de los conductores. Coste elevado de transporte para ir y volver al trabajo (4.000 COP al día)	
Encargado de los carros del equipaje	Salario mínimo (616.000 COP al mes), +/- 25.000 al día	Contratado por la terminal	Salario muy bajo, sin prestaciones sociales	Terminal de Transporte SA ²
Limpieza de autobuses	15.000 COP al día	Contratado por una compañía externa (¿en teoría una cooperativa?)	Con solo 10-15 minutos de descanso en una jornada de trabajo de 8 horas (seis días a la semana)	Compañía externa
Encargado de los aseos	Salario mínimo (616.000 COP al mes), +/- 25.000 al día	Contratado por una compañía externa (en teoría una cooperativa)	Muchas horas, y largos desplazamientos de ida y vuelta al trabajo	Compañía externa
Vigilante (seguridad en el parking)	25-35.000 COP al día	Autónomo informal, pagado con propinas de los propietarios de los coches	Muchas horas (10 horas al día, siete días a la semana) y dos horas de ida y vuelta al trabajo	
Trabajadores minoristas con concesiones en la terminal (cafetería, bar, etc.)		Contratado temporalmente por el propietario	Sin seguridad laboral, no se respetan los derechos laborales (despidos inmediatos, etc.)	Propietarios de la concesión

¹ 1,00 USD equivale aproximadamente a 2.000 pesos colombianos (COP)

² Terminal de Transporte SA es el operador de la terminal, una compañía de 'economía mixta', vinculada a la Secretaría de Transporte de la Alcaldía de Bogotá, y a todos los efectos depende del municipio local.

	Ganancias al día	Relaciones laborales	Principales asuntos	Homólogos de negociación
Empleado en gasolinera	Salario mínimo (616.000 COP al mes), +/- 25.000 al día	Contratado por una compañía petrolera con contrato a largo plazo, con prestaciones sociales	Les restan el salario cuando cometen errores	Compañía petrolera (Exxon)
Mecánico	660.000 COP al mes, más comisiones	Contratado por una compañía externa (¿cooperativa?)	Sin prestaciones sociales; sin ropa protectora	Compañía externa
Taxista³	1.100.000 – 1.300.000 COP al mes	Propietario-conductor autónomo	Seguridad personal. Muchas horas (turnos de 12-14 horas) y largos desplazamientos de ida y vuelta al trabajo	Policía, gobierno municipal
Pregonero	500 COP por pasajero que consigue	Autónomo informal, le pagan los conductores y operadores de autobuses	Ingresos muy inseguros. Acosos por parte de la policía y los conductores	Policía, conductores, operador de la terminal
Taxista⁴ de ‘Transporte especial’		Autónomo, pero tiene que pagar 35-40.000 COP al día a los propietarios del vehículo	Sin prestaciones sociales	Propietarios del vehículo
Guardia de seguridad (Terminal)	1.300.000 COP	Contratado por la compañía petrolera con contrato a largo plazo	No se respeta la jornada laboral	Compañía de seguridad
Guardia de seguridad (Taxis)	420.000 COP al mes	Autónomo informal pagado con propinas de los propietarios del coche	Muchas horas de trabajo. Sin seguridad social	Terminal de transporte S.A.

³ En Bogotá y otras ciudades importantes la cantidad de taxis está regulada por un sistema de cupo, por el que se adjudican licencias con un pago único de 90-120 millones de COP (45-60.000 USD). El propietario del cupo puede ser el conductor, el propietario, o una tercera parte. El sistema genera corrupción y nepotismo a gran escala.

⁴ Vehículos de “Transporte Especial”, que cada vez hay más, son principalmente camionetas y grandes todoterrenos (normalmente blancos) que funcionan como taxis privados, y están exentos de algunas de las normas de los taxis normales. Según SNTT, los conductores autónomos tienen que pagar cantidades importantes (35-40.000 COP al día) a los propietarios por el uso de los vehículos, lo cual se legalizó en 2005 a través de un nuevo decreto (Decreto 164), y ha causado el gran problema de exceso de vehículos en la industria del taxi.



Organización

Con pocas excepciones, todos los trabajadores y trabajadoras entrevistados se encuentran en una situación laboral muy precaria. Entre los trabajadores/as informales de verdad están los maleteros autónomos, los vigilantes de los aparcamientos y los ‘Pregoneros’ (revendedores de billetes). No es sorprendente que haya mujeres entre los trabajadores más precarios. La mayoría de los encargados de la limpieza de los autobuses, encargados de los aseos, trabajadores minoristas y empleados de gasolineras son mujeres.

Ninguno de los trabajadores/as entrevistados pertenece a un sindicato, o a cualquier otra forma de organización, con la única excepción de un propietario-conductor de autobuses, que es autónomo, pero ‘empleado’ en COOTRANSFUSA, una cooperativa (www.cootransfusa.com.co), aunque no está claro quiénes son los miembros de la cooperativa, o si tienen derecho a asistir a las reuniones de la cooperativa. Este conductor es miembro de UNIFER, un sindicato que organiza a los trabajadores/as de la cooperativa.

Muchos de los trabajadores/as entrevistados explican que trabajan para compañías externas en teoría inscritas como cooperativas. Los grupos argumentan que estas cooperativas son ‘falsas’, y que tienen poca o ninguna organización democrática, y se utilizan como base de poder para oponerse a la organización sindical⁵.

En algunas entrevistas, los grupos preguntan a los entrevistados concretamente sobre su postura para con los sindicatos. Algunas mujeres, en concreto una encargada de la limpieza de autobuses y una dependienta de la cafetería, se muestran muy interesadas en saber cómo unirse a un sindicato o cómo crear uno. Uno de

los grupos informa de que entre los taxistas especialmente precarios (a saber, ni asalariados ni propietarios-conductores) el punto de vista dominante es que “cada conductor es un mundo”, y no tienen ni idea de los sindicatos ni de que las organizaciones sindicales sean ‘buenas para algo’. Hay poca unidad o solidaridad entre los taxistas y no creen que la protectora legislación laboral se vaya a poner en marcha en ningún momento. El grupo concluye diciendo que de verdad se necesita urgentemente un sindicato democrático.

El contexto letal de organización en Colombia

Colombia sigue siendo uno de los lugares más peligrosos del mundo para ser sindicalista. En la costa atlántica, justo antes del seminario, Águilas Negras, un grupo paramilitar vinculado a los carteles de droga, al blanqueo de dinero y a otros sectores de la gran economía ilegal de Colombia, identificó al SNTT como blanco, y en febrero de 2014 asesinaron a un activista del SNTT de la región. Además de asesinatos e intimidación por parte de las bandas y los paramilitares, los sindicatos democráticos también sufren competencia por parte de numerosos sindicatos ‘amarillos’ corruptos y dominados por las empresas.

⁵ Según el Sondeo de Violaciones de los Derechos Sindicales de la CSI, existen problemas relacionados con varios acuerdos contractuales, como las cooperativas de trabajadores/as, contratos de servicios y contratos civiles y comerciales, que cubren las legítimas relaciones laborales y se utilizan para evitar que los trabajadores/as formen sindicatos. Una ley de julio de 2008, que hace alusión a las cooperativas de trabajadores/as, no ha conseguido resolver la situación, según afirman los sindicatos. En 2011, el gobierno aprobó un decreto que estipula que no se puede contratar a ningún trabajador/a incluidos los trabajadores/as asociados a cooperativas sin los derechos laborales establecidos por ley, e impone sanciones severas a las cooperativas que practican la mediación laboral.

Experiencia de organización

SNTT Colombia

El Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte (SNTT) se inscribe por fin en 2010 tras cuatro años de conflictos con las autoridades. El SNTT tiene como objetivo organizar a todos los trabajadores y trabajadoras del transporte y de servicios relacionados con el transporte de Colombia, ya sea transporte en el mar, en el aire o en tierra. Todos los trabajadores/as del transporte son aptos para inscribirse, tanto si trabajan en el sector público o en el sector privado, e incluye a los trabajadores/as informales y precarios como vendedores, mecánicos, etc. El gobierno reconoce que si tuviera éxito, el sindicato sería capaz de paralizar el país, y ve a SNTT como una amenaza directa.

Desde su inscripción, el SNTT ha organizado a 1.500 trabajadores y trabajadoras. La organización sindical estima que hay 1.750.000 trabajadores/as del transporte en Colombia, de los cuales 1.400.000 son informales. Solamente taxistas, hay 700.000. El SNTT fue decisivo a la hora de aprobar un decreto gubernamental (1047) que extendía la protección social a los taxistas, protección que incluye asistencia sanitaria y pensiones.

Una de las cuestiones prioritarias de organización para el SNTT es la introducción del sistema **Autobús de Tránsito Rápido (BRT)**. Los sistemas BRT se introducen por primera vez en Brasil en los años 70, y crean un derecho dedicado de paso (tránsito de autobuses) para evitar la congestión de tráfico en ciudades importantes; se crean para el uso exclusivo de compañías de autobuses del BRT. La introducción del BRT ya es un fenómeno mundial, y el modelo de Latinoamérica ya se está introduciendo en muchas ciudades de Asia y África con el respaldo y la ayuda del Banco Mundial y de bancos regionales. En Bogotá, la compañía TransMilenio⁶ de BRT, es enérgicamente antisindical. Los activistas sindicales se enfrentan a despidos inmediatos. El SNTT está actualmente inmerso en un pleito con la compañía.

El mayor problema del BRT es que los pequeños autobuses tradicionales se están viendo obligados a dejar de funcionar, y miles de los trabajadores/as empleados – muchos de ellos informales – están perdiendo trabajo o se están enfrentando a incluso mayores niveles de explotación. En Colombia (no solo en Bogotá), solamente 12 familias controlan ahora los sistemas BRT, lo que amenaza a 24.000 propietarios independientes de servicios tradicionales (autobuses, ‘busetas’ y minibuses/microbuses). Muchos de los propietarios son ex militares que tienen control e influencia sobre los tribunales y los jueces. Los conductores son despedidos de forma rutinaria cuando se afilian al sindicato, y el SNTT lucha entonces para que se les vuelva a readmitir; los miembros se reúnen de forma clandestina.

Algunas de las compañías tradicionales de autobuses ya han firmado convenios colectivos de trabajo con el SNTT, que cubren a unos 500 trabajadores y trabajadoras.

Un representante de Medellín explica que los trabajadores/as informales se encuentran en los límites de la legalidad. En los barrios de chabolas de las afueras de la ciudad, y más allá del sistema BRT, la gente alquila sus coches privados como taxis informales, y a menudo son capturados a la fuerza por criminales armados.

⁶ TransMilenio abrió al público en diciembre de 2000. Se fueron añadiendo de forma gradual nuevas líneas y en 2012; 12 líneas cubrían un total de 112 km [2] funcionando por toda la ciudad, convirtiéndose en el mayor sistema de autobuses de tránsito rápido del mundo. Cada línea tiene numerosas estaciones elevadas en el centro de una avenida principal. Los pasajeros normalmente acceden a las estaciones a través de un puente elevado. Generalmente, cuatro líneas que discurren por el centro de la calle están dedicadas al tráfico de autobuses. Hay tanto autobuses exprés como autobuses locales, estos últimos paran en todas las estaciones para recoger pasajeros. Las líneas exteriores permiten a los autobuses exprés evitar a los autobuses que están parados en una estación.

En los suburbios más alejados, en los que la infraestructura de transporte es muy mala, los pasajeros se ven obligados a depender del transporte informal controlado por paramilitares y el crimen organizado. Las condiciones de los trabajadores/as que se desplazan a diario al trabajo son calificadas de pésimas.

Las autoridades de Medellín solamente reconocen las asociaciones de propietarios en las negociaciones relacionadas con el sistema del transporte. El SNTT posteriormente organiza a cientos de taxistas para obstruir los edificios municipales a efectos de demandar reconocimiento, lo cual consiguen.

Los propósitos inmediatos de organización del SNTT son conseguir un aumento del 300% en el número de convenios colectivos de trabajo, organizar a los trabajadores/as informales del transporte y organizar a la fuerza laboral del BRT.

Unos días antes de la celebración del seminario (20 de octubre) tiene lugar una huelga en Bogotá en contra de la intención de la alcaldía de imponer una restricción de dos dígitos en la circulación de vehículos de servicio público basándose en los últimos números de la matrícula. El SNTT desempeña un papel crucial durante la protesta en calidad de líder de la huelga, pero en el último momento, cuando se presenta el convenio al alcalde, se retira al SNTT de la mesa de negociaciones y se engaña a las otras partes implicadas en la huelga para firmar un acuerdo que la administración de la ciudad nunca llega a cumplir.

Aunque la ciudad se paraliza durante cuatro días, los resultados obtenidos son pocos; sin embargo, los medios de comunicación contribuyen al fortalecimiento del SNTT.

Costa Rica

La Asociación Nacional de Trabajadores y Afines del Transporte (ANATRAT) es una organización sindical muy reciente; con la ayuda de la ITF, elabora unos estatutos para poder organizar a trabajadores/as en todo el sector del transporte.

La principal prioridad del sindicato es organizar a la mayor cantidad posible de los 13.000 taxistas de Costa Rica, para continuar después con los camioneros y conductores de autobús, que se enfrentan al gran problema que supone un sindicato amarillo, el 'Foro Nacional de Taxistas' que está a favor del gobierno, y que está controlado por los operadores de radio taxis. También les preocupa el problema que supone el cobro de la cuota de afiliación: cómo convencer a los conductores para que paguen, aunque sus ingresos netos sean muy bajos.

Charlando, explican que la legislación de Costa Rica prohíbe poseer más de un taxi, pero muchos sortean la ley mediante una práctica ilegal de matrículas, etc. Los conductores se ven obligados a pagar la seguridad social; sin embargo, su sustento es precario. Además, existe una gran cantidad de taxistas informales medio ilegales que van de puerta a puerta —quizás 20.000—. El gobierno intenta legalizar a estos trabajadores/as, pero solamente se registran 3.000 de ellos. El sindicato no está interesado en organizar a los 17.000 restantes, insinuando que están involucrados en el tráfico de drogas y la prostitución. Explican que los taxis ilegales operan libremente en zonas de San José que son peligrosas y a las que no van los taxis formales.

Venezuela

El grupo venezolano representa a tres organizaciones sindicales: el *Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte Aéreo*, que representa a todos los trabajadores y trabajadoras de los aeropuertos y sus alrededores (excepto a los taxis, que tienen su propio sindicato), se forma en noviembre de 2014 fusionando a los sindicatos regionales; algunos de sus miembros forman parte de los 25.000 trabajadores de la aviación; el *Sindicato Nacional de los Trabajadores Ferroviarios*, que representa a 1.800 miembros de

los 4.000 trabajadores/as de la industria del ferrocarril; y el *Sindicato de Trabajadores del Metro de Caracas*, que representa a 8.200 trabajadores/as del metro de Caracas, y que se funda en 2003. Los tres sindicatos son miembros de la Federación Bolivariana de los Trabajadores del Transporte.

Según los miembros del grupo, las organizaciones sindicales venezolanas tienen poca experiencia en la organización de los trabajadores/as informales, y creen que el gobierno garantiza sus derechos y proporciona prestaciones sociales, y que la conversión de 'informal a formal' se conseguirá gracias al gobierno.

Estrategia de organización / Planes de acción

Costa Rica

De los estimados 20.000 taxis informales de Costa Rica, más de 4.000 han sido declarados legales, y se les ha dado el estatus de formal para servicios de puerta a puerta. Se hará una propuesta al Comité Ejecutivo: que estos taxis sean el primer foco de organización; el objetivo serán 1.000 taxistas, y se comenzará en las principales zonas urbanas. Las principales cuestiones a abordar son las muchísimas horas de trabajo (12 horas al día de forma rutinaria), falta de prestaciones sociales y seguros profesionales. Los principales homólogos potenciales de negociación son el Ministerio de Obras Públicas y el Consejo del Transporte Público, que es medio independiente y responsable del registro del transporte público.

Se apunta que unos 1.300 conductores ya están representados mediante (auténticas) cooperativas, pero las cooperativas falsas dominan la representación en el gobierno local. Una parte importante de la estrategia de organización es por tanto centrarse en los derechos que tienen los taxistas a elegir sus propios representantes. De los 57 diputados del parlamento elegidos, hay tres o cuatro que apoyan al sindicato, y ayudarán a la hora de garantizar la representación de los conductores a través de la legislación, más que por decreto presidencial.

En segundo lugar, el grupo propone centrarse en los conductores de autobús, con el objetivo de organizar a 200 de ellos. Estos conductores trabajan para uno de los 1.600 pequeños propietarios de rutas ('concesionarios'), cada uno de los cuales pueden contar con hasta 10 autobuses, y por tanto 10 conductores empleados. Los conductores son sancionados severa e injustamente cuando los sistemas de sensores automatizados que cuentan la cantidad de pasajeros que suben y bajan de los autobuses no coinciden con la realidad de las tarifas cobradas.

En tercer lugar, proponen organizar a los conductores de camiones cisterna; su objetivo inicial es de 50 conductores. Estos conductores distribuyen combustible a las gasolineras, pero reciben poca formación, y los equipamientos de seguridad y ropa de trabajo son inadecuados.

ANATRAT tiene su propio programa de radio, lo cual supone una herramienta fundamental en la estrategia de organización, junto con la distribución de folletos, el uso de otros medios, y el trabajo directo cara a cara con los mismos conductores.

Venezuela

El grupo propone elaborar una propuesta para su federación a efectos de formar un nuevo sindicato para trabajadores informales y precarios del transporte. Su intención es centrarse en organizar a las innumerables cantidades de 'moto-taxis', que se han multiplicado respondiendo a los enormes atascos de

tráfico y a la incapacidad de los trenes y el sistema de metro de hacer frente a las horas punta. Necesitan organizarse urgentemente; necesitan formación, información y liderazgo.

En un principio, su intención es concentrarse en los moto-taxis de Caracas; su objetivo inicial es de 600 miembros, organizando a 50 cada mes mediante un contacto directo cara a cara, después de un ejercicio de mapeo que determine las cuestiones fundamentales. Algunos ya están organizados a través de cooperativas y asociaciones, pero no existe presencia sindical. Un elemento clave en la estrategia de organización es celebrar una serie de reuniones con los dirigentes de las cooperativas y asociaciones y con los dirigentes sindicales de la federación.

[Se aprecia que la cantidad de moto-taxis está creciendo en toda la región, especialmente en zonas muy pobres, pero que se consideran muy peligrosas. En **Colombia** se aprobó un decreto que prohibía llevar a pasajeros en motocicletas por razones de seguridad (con la excepción de mujeres familiares), pero fue anulado por una campaña llevada a cabo por clubes de motocicletas. Como resultado, grandes cantidades de moto-taxis están apareciendo ahora en las calles].

Colombia

El grupo colombiano propone una ambiciosa campaña de organización de 12 meses, a cuyo término sus previsiones son haber organizado a 1.300 taxistas y a 800 conductores de autobús y a otros conductores. Se indica que quieren seguir trabajando en el éxito obtenido al conseguir dos convenios colectivos de trabajo con compañías de autobuses, que cubren a más de 350 trabajadores y trabajadoras. En algunas regiones, ya se han plantado las semillas y los activistas ya se han puesto en marcha. El próximo paso es llevar a cabo más mapeos sistemáticos en la industria del taxi, a lo que seguirá una campaña de comunicación (folletos, periódicos, etc.) centrada en incrementar el poder en contra de las políticas gubernamentales nacionales que afectan negativamente a los trabajadores y trabajadoras del transporte por tierra.

El grupo señala que los conductores de largo recorrido tienen que pasar por estaciones de pesaje cada 50 kilómetros, y tienen que abonar 8.000 COP cada vez que lo hacen. Otras cuestiones son la falta de prestaciones sociales, la inseguridad que supone el crimen organizado, y la desaparición de las pequeñas compañías de autobuses.

La formación y la información tienen que ser elementos fundamentales de la estrategia de organización, reconociendo que la mayoría de los trabajadores a los que va dirigida tienen poca o ninguna experiencia sindical, y con frecuencia se identifican con las empresas y/o el gobierno. La formación es necesaria tanto para los miembros como para los que no lo son en el terreno de la negociación colectiva, legislación laboral, derechos de los trabajadores, etc., motivándolos para afiliarse como miembros *activos*.

La estrategia de organización se basará en primer lugar en involucrarse cara a cara, con énfasis especial en las mujeres trabajadoras y los trabajadores jóvenes.

No obstante, se recuerda encarecidamente a los asistentes al seminario que las condiciones en Colombia no son ni mucho menos propicias para las tareas de organización y de campañas. En la ciudad de Popayán, al suroeste de Colombia, por ejemplo, el sindicato se vio obligado a organizar de forma clandestina. La región es muy pobre, y está dominada por la producción de coca y el crimen organizado. La organización sindical organizó a 320 conductores de autobús, pero todos ellos contaban con contratos por un periodo de tiempo fijo. Les dijeron que si no abandonaban el sindicato, no se les renovarían los contratos. Las mismas compañías de autobuses son propiedad de los paramilitares, y el control político está en manos de la

extrema derecha. La organización sindical también se enfrenta a los sindicatos amarillos, comprados por las empresas; numerosos dirigentes sindicales se venden al enemigo.

Por tanto, un aspecto importante de la estrategia de organización tiene que ir enfocada a la formación de los organizadores en el contexto de empresas extremadamente hostiles, y la necesidad de crear tácticas y técnicas.

Evaluación

Resumen de los comentarios de los asistentes.

Experiencias positivas

- Conocer las estrategias y políticas a efectos de organizar a los trabajadores/as y de formar sindicatos.
- El intercambio de culturas, experiencias, planes e *ideas* entre los dirigentes sindicales.
- Motivación al conocer que mujeres ejemplares están luchando en todos los países, que no tenemos miedo, y que la lucha continúa.
- Discusión entre los asistentes sindicales de Venezuela por un lado, y de Colombia y Costa Rica por otro lado, que representan dos tradiciones y perspectivas muy diferentes sobre el papel que desempeña el sindicalismo: “dos extremos – una idea”.
- Vínculos más fuertes entre ANATRAT y SNTT.
- Conocer mejor las diferentes culturas, contextos legales y el gobierno de los tres países.
- Las iniciales discusiones y debates y la actividad de mapeo en la terminal de autobuses.
- “El modelo de mapeo es muy interesante... Voy a utilizarlo en mi región porque creo que es el primer paso para llegar a los posibles miembros sindicales futuros”.
- La metodología a la hora de localizar a trabajadores/as formales, informales y precarios.

Experiencias negativas

- Algunos asistentes con frecuencia llegan tarde a las sesiones.
- Algunas cuestiones internas del ámbito de los sindicatos participantes se trasladan a la discusión internacional.

Mejoras propuestas

- Se hubiera necesitado más tiempo.

Sugerencias para futuros eventos informativos de la ITF

- Orientación y formación para las mujeres dirigentes sindicales, con participantes tanto hombres como mujeres, para poder discutir internamente cuestiones de igualdad de género.
- Celebrar más seminarios y talleres con los mismos asistentes sobre todos y cada uno de los temas de información sindical.
- Seminarios más regulares “Deberían tener lugar actividades informativas con más regularidad, para enriquecer nuestro conocimiento y para tener la capacidad de trasladarlo a nuestras regiones y países”.

Muchas gracias a Luis Obregón por la traducción de las notas de la sesión de evaluación.

PARTICIPANTES DEL SEMINARIO			
Javier Mauricio Suárez Pineda	Conductor de autobús	SNTT	Colombia
Rubén Cabarcas	Taxista	SNTT	Colombia
Orlando Hernández	Taxista	SNTT	Colombia
Emiliano López	Mecánico de taxis	SNTT	Colombia
Carlos Estrada Leiva	Conductor de autobús BRT	SNTT	Colombia
Francisco Mora	Administrador de la terminal	SNTT	Colombia
Mauricio Roque	Conductor de autobús	SNTT	Colombia
Alfredo Medina	Taxista	SNTT	Colombia
Luis Eduardo Arismendi	Conductor de autobús BRT	SNTT	Colombia
Rolando Hernández	Administración	ANATRAT	Costa Rica
Alexis Retana	Taxista	ANATRAT	Costa Rica
Julianny Méndez	Funcionamiento del aeropuerto	FBTTT	Venezuela
Magaly Pintos	Vicepresidente	FBTTT	Venezuela
Jesenia Crespo	Conductor de autobús BRT	FBTTT	Venezuela
Edwin Díaz Gazabón	Autónomo	SNTT	Colombia
Esteban Barboza	Presidente de SNTT	SNTT	Colombia
José Alvaro Martínez	Conductor de autobús BRT	SNTT	Colombia
John Orozco Ortiz	Taxista	SNTT	Colombia
Ricardo Ballesteros	Taxista	SNTT?	Colombia?
FACILITADORES			
Dave Spooner		GLI	
Emiliano Addisi		ITF	

Blog de los Trabajadores/as Informales del Transporte

<http://www.informalworkersblog.org/>