

¡Romper con la estafa chofer-dueño de la patronal!

¡Por una lucha de clase obrera para sindicalizar a los camioneros portuarios!

A consecuencia de la última ronda de normas de “aire limpio” en el puerto de Oakland que amenaza privarlos de sus medios de vida, cientos de camioneros portuarios se declararon en huelga tres veces en los últimos meses de 2013. Hace apenas unos pocos años, los camioneros portuarios tuvieron que pagar miles de dólares para adaptar sus camiones para cumplir con las normas medioambientales. Ahora enfrentaban una fecha tope del 1° de enero que requería la sustitución de todos los camiones fabricados antes de 2007, una medida cruel para estos camioneros que ni siquiera ganan lo suficiente para el mantenimiento de sus camiones actuales. La Asociación de Camioneros del Puerto de Oakland (Port of Oakland Truckers Association, POTA) fue formada para exigir subsidios para ayudar a cubrir estos costos así como una indemnización por horas adicionales de espera impagadas. Al poner los piquetes, los camioneros desafiaron un ejército de policías movilizados para impedir el tránsito de cargamentos a los terminales marítimos. Al final, ellos no ganaron. Un total de hasta 800 camioneros que no tenían los medios para comprar camiones nuevos ya no pueden trabajar en el puerto.

En noviembre de 2013, los conductores que trabajan para las empresas Green Fleet Systems y American Logistics International, que prestan servicios en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, llevaron a cabo una huelga de tres días para protestar contra las represalias de las empresas por sus esfuerzos de sindicalización. A diferencia de los camioneros del puerto de Oakland y la mayor parte de los más de 100.000 en los Estados Unidos clasificados como choferes-dueños y a quienes se les prohíbe sindicalizarse bajo las leyes antimonopolio, los conductores en huelga en Los Ángeles son parte de la pequeña fracción de camioneros portuarios que son empleados de empresas camioneras. Aunque ganan un poco más que muchos choferes-dueños, estos camioneros “de planilla”, en gran mayoría no sindicalizados, están expuestos a largas horas y condiciones de trabajo agotadoras semejantes a las sufridas por aquéllos.

La dura realidad del trabajo de estos camioneros hoy en día es el producto de la liberalización del sector de transporte de carga terrestre. A partir de los finales de los años 70 y codificado en la ley Motor Carrier Act de 1980 promulgada bajo el gobierno del Partido Demócrata de Jimmy Carter con el fuerte respaldo del senador liberal Ted Kennedy, la campaña para dismantelar la reglamentación de los servicios de transporte por camión fue uno de los primeros tiros de la embestida antisindical que se ha extendido por este país desde entonces. La proliferación resultante de choferes-dueños fue un presagio de la oleada de contratos no sindicales y el trabajo informal en los Estados Unidos, así como en Europa y en otros lugares.

El poder sindical de los camioneros portuarios, organizados por el sindicato Teamsters en los Estados Unidos, fue estrangulado. Las empresas vendieron los camiones a sus ex conductores ya no sindicalizados y luego contrataban a estos nuevos “choferes-dueños” y les pagaban por carga transportada. Mediante esta estafa, las empresas de transporte pasaron la mayoría de sus costos a los conductores. Como choferes-dueños, los camioneros portuarios asumieron la responsabilidad del mantenimiento de sus equipos y el pago del combustible, los peajes y licencias, así como los préstamos sacados para comprar o arrendar sus camiones. Además, ya no tenían el seguro por accidentes industriales (*workmen's compensation*), seguro social o seguro por desempleo; tampoco tenían tiempo de licencia remunerado por enfermedad ni vacaciones pagadas y mucho menos seguros médicos o pensiones.

El propósito no era sólo dar un impulso enorme a las ganancias, especialmente las de las principales empresas navieras así como las empresas de carga y estiba. También se trataba de fomentar ambiciones dentro de una

Los Ángeles

Box 29574, Los Feliz Sta., Los Angeles, CA 90029 ■ (213) 380-8239 ■ slycla@sbcglobal.net

Oakland

Box 29497, Oakland CA 94604 ■ (510) 839-0851 ■ slbayarea@fastmail.net

capa de lo que en ese tiempo era una fuerza laboral principalmente de raza blanca de que como contratista independiente uno no sólo podría ser “su propio patrón” sino tener la posibilidad de abrir su propio negocio de transporte por carretera. Mientras tanto, la National Labor Relations Board (Junta Nacional de Relaciones Laborales gubernamental) dictaminó que los camioneros portuarios eran el equivalente legal de pequeños comerciantes. Como tal, ahora estaban sujetos a las leyes antimonopolio que bloqueaban su sindicalización.

Empezaron a aparecer nuevas empresas de transporte en los puertos y cada una trataba de negociar precios más baratos que la otra en una competición para ganar clientes. Las tarifas para los conductores individuales caían a medida que subían los costos. Hoy en día, hay unas 5.000 empresas camioneras portuarias, en su mayoría negocios pequeños locales, mientras que las empresas dominantes varían de puerto a puerto. Es una industria capitalista despiadada y asquerosa. Quienes se benefician de este sistema son las gigantescas compañías comerciales e industriales. A pesar de que sus tarifas de envío ya caían en picada debido a la contenedorización, estas empresas apoyaban el desmantelamiento de la reglamentación de la industria de transportes por carretera para obtener adicionales reducciones de tarifas.

Como el profesor de Estudios Laborales de Rutgers University David Bensman documenta vívidamente en *Port Trucking Down the Low Road: A Sad Story of Deregulation* (El transporte portuario cuesta abajo: Una historia triste de eliminación de la regulación, 2009): “Los conductores que no podían ganarse la vida como choferes-dueños huyeron de la industria, creando una escasez crónica.... Ser camionero portuario había cambiado de buen trabajo sindicalizado a industria de último recurso, un lugar rechazado por los trabajadores con otras opciones.” En gran medida, los que no tenían otras opciones eran migrantes desesperados, muchos de ellos refugiados de las depredaciones brutales de los Estados Unidos y otras potencias imperialistas.

Pero a diferencia de la mayoría de las opciones abiertas a los inmigrantes, como los trabajos precarios y con salarios de hambre en la industria textil y las empresas agropecuarias, trabajar como camionero portuario aparentaba ofrecer una entrada al “sueño americano” a través de la iniciativa empresarial de pequeña escala. En la abrumadora mayoría de los casos, esto resultó ser un engaño cruel y cínico. Pagados por carga, y no por hora, los camioneros portuarios trabajan bajo una presión constante para acelerar su ritmo de trabajo, trabajando por lo menos de 10 a 12 horas al día, con largos periodos de espera no remunerados. Se calcula que su salario medio es una miseria de \$28.000 al año.

Lejos de ser “independientes”, la mayoría de los choferes-dueños dependen económicamente de las empresas de transporte por carretera. Como lo expone la obra *The Big Rig: Poverty, Pollution, and the Misclassification of Truck Drivers at America's Ports* (El Tractor Remolque: La pobreza, la contaminación y la clasificación errónea de los camioneros portuarios de los Estados Unidos, 2010), las empresas de transporte por carretera determinan “cómo, cuando, dónde y en qué secuencia trabajan los conductores” y “controlan unilateralmente las tarifas que se les paga a los conductores”. Muchos carecen de los fondos para comprar sus camiones en efectivo, y tienen que sacar préstamos bancarios o firmar contratos de alquiler con las empresas de transporte, una forma de servidumbre por deudas que se ha agravado con la implementación de las normas de “aire limpio”. Las empresas de transporte por carretera en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, inconformes con el simple descuento de los pagos de los cheques de los choferes, han ideado términos que permiten la incautación de los camiones si los camioneros no pueden recoger y entregar un determinado número de cargas por semana. Como lo describió un representante de la Owner-Operator Independent Driver Association (Asociación de Camioneros Choferes-Dueños Independientes), este sistema de “alquilar para comprar” hace que los usureros de casas prestamistas parezcan modelos de comportamiento ético por comparación.

La estafa chofer-dueño

Como parte vital de la fuerza laboral portuaria y un eslabón clave de la inmensa cadena de transporte global de mercancías, los camioneros tienen un poder social potencial que se podría usar para desafiar a las empresas de transporte por carretera, navieras y de estiba. Sin embargo, su clasificación como contratistas independientes no es una simple barrera legal que impide su organización colectiva como sindicato. También plantea la cuestión de la identificación de clase que se dan ellos mismos, si se identifican con los obreros o con los patrones. Sobre esta cuestión, los camioneros portuarios están divididos por intereses y conciencias en conflicto.

Unos cuantos ex camioneros han establecido empresas que son dueñas de flotas pequeñas de camiones además de contratar los camiones y servicios de choferes-dueños individuales. Ya que obtienen ganancias de la explotación de la mano de obra de otros, ellos son pequeños capitalistas. Lo son también los choferes-dueños que todavía conducen sus camiones, pero que poseen uno o dos camiones adicionales para los que contratan conductores. En cambio, aquellos que conducen los camiones de una empresa y trabajan solo como empleados —ya sean pagados por carga o por hora— son obreros con intereses claramente contrapuestos a los de sus patrones. Sin embargo, se calcula que estos choferes son un poco menos del 18 por ciento de los camioneros portuarios a nivel nacional.

La mayoría de los camioneros portuarios poseen y conducen sus propios camiones, y trabajan como contratistas de las empresas de transporte por carretera. Los camiones no son simplemente una especie de herramienta costosa como las que puedan tener que comprar otros tipos de obreros, especialmente en los oficios especializados. Por el contrario, estos camiones son una inversión de capital que muchos esperaban aprovechar para convertirse en patrones de pequeña escala. En la abrumadora mayoría de los casos, la realidad ha sido muy diferente, ya que las empresas de transporte por carretera han puesto a estos camioneros contra la pared. Su lucha desesperada para sobrevivir ha impulsado varias huelgas, incluyendo las luchas por la sindicalización, particularmente en los puertos de Los Ángeles y Long Beach a finales de los años 80 y principios de los 90. Entre los crecientes números de choferes que actualmente sufren lo que equivale a la servidumbre por deudas, hay quienes entienden el verdadero significado de la estafa chofer-dueño.

El sindicato Teamsters de los camioneros ha hecho algunos avances pequeños pero importantes en la sindicalización de los camioneros portuarios que son empleados de planilla. En 2012, los choferes de la empresa Toll Group en el puerto de Los Ángeles ganaron el primer contrato sindical de camioneros portuarios desde que se desmanteló la reglamentación. El verano pasado, más de 100 conductores que trabajaban para Toll en el Puerto de Nueva York y Nueva Jersey también votaron por ingresar a los Teamsters. Algunos trabajadores de Toll se unieron a los camioneros de Green Fleet y American Logistics en sus líneas de piquete en noviembre de 2013. También lo hicieron choferes-dueños que trabajan para la empresa Pacific 9 Transportation, quienes exigieron el fin de la farsa “contratista independiente”. En 2012, los camioneros del puerto de Seattle lucharon una huelga de dos semanas para ser reclasificados como trabajadores. Más recientemente, los camioneros en el puerto de Savannah, muchos de ellos negros estadounidenses, han llevado a cabo reuniones para protestar contra su clasificación.

La rotura de las cadenas que usan las empresas de transporte terrestre para esclavizar a los choferes-dueños requerirá una dura lucha de clases de parte de los sindicatos portuarios. Semejante movilización del poder sindical en defensa de los camioneros portuarios ganaría aliados vitales para el movimiento obrero en la batalla contra Wal-Mart, Target y las otras compañías con fletes de miles de millones de dólares de mercancías, así como contra las empresas estibadoras. Si se combinara con una lucha para que estos conductores reciban salarios y prestaciones iguales a los de los obreros sindicalizados, la estafa chofer-dueño podría ser completamente destruida, rompiendo así la conciencia pequeñoburguesa que crea. Los camioneros portuarios llegarían a ver que unirse al movimiento obrero sindicalizado como obreros asalariados es una alternativa muy preferible a su miseria actual.

A su vez, los sindicatos recibirían una infusión de trabajadores inmigrantes, muchos de los cuales tienen experiencia en las batallas de clase y otras luchas en sus países de origen, que van desde México y Centroamérica hasta el Cuerno de África, el Punyab de la India y más allá. Como lo expresó un camionero portuario sij durante una huelga de dos semanas de duración en Seattle en 2012: “No tenemos miedo. Venimos de la India, y allí luchamos contra los británicos y los echamos. Estamos luchando por la misma cosa aquí, la integridad y el simple respeto.” Si los sindicatos en los Estados Unidos apoyaran a los camioneros portuarios, exigiendo plenos derechos de ciudadanía para todos los inmigrantes, se forjaría un eslabón vital de solidaridad obrera internacional en la cadena siempre creciente del transporte de carga global.

Una política de lucha de clases

La idea de que los sindicatos pudieran emprender semejante campaña podría parecer exagerada, especialmente en una época cuando los salarios, las condiciones de trabajo, las prestaciones y hasta las organizaciones mismas de la clase obrera han sido devastadas. Pero tales batallas sentaron las bases iniciales de la sindicalización

de los camioneros Teamsters como baluarte del poder obrero en todo el país. El avance se produjo en 1934 en Minneapolis, una ciudad notoriamente antisindical donde la lucha por organizar a los camioneros provocó huelgas en toda la ciudad. Pero estas huelgas fueron dirigidas por activistas sindicales trotskistas, partidarios de la Communist League of America (Liga Comunista de América), y este hecho cambió por completo la situación. Como lo expresó James P. Cannon, el líder fundador del trotskismo en los EE.UU.: “Nuestra gente no creía en nadie ni en nada que no fuera la política de la lucha de clases y la capacidad de los obreros de ganar por su fuerza y solidaridad masivas.”

Un activista importante entre ellos era Farrell Dobbs, quien pasaría a desempeñar un papel clave en la campaña temprana para sindicalizar a nivel nacional a los camioneros de transporte de cargas a distancia. Dobbs describió estas luchas en una serie de libros, comenzando con *Teamster Rebellion* (La rebelión de los Teamsters). En un apéndice del libro *Teamster Politics* (La política de los Teamsters), titulado “Cómo el sindicato Teamsters organizó a los camioneros independientes en los años 30”, él describió las políticas usadas para convencer a los choferes-dueños sin empleados a apoyar al sindicato. En Minneapolis, el sindicato ganó la solidaridad de muchos de estos conductores por el apoyo que les brindó cuando exigían el aumento de las tarifas pagadas por las empresas de transporte por carretera. A su vez, muchos choferes-dueños proporcionaron los camiones que transportaban brigadas de piqueteros móviles por la ciudad para cerrar las empresas operadas por esquirols y sirvieron en la vanguardia de batallas campales con la policía y otras fuerzas rompeshuelgas.

El sindicato fue victorioso en Minneapolis pese a la oposición de la burocracia sindical del Sindicato Internacional de los Teamsters bajo Daniel Tobin. Cuando los trotskistas y otros activistas de Minneapolis lanzaron una campaña multiestatal para organizar los camioneros de transporte a distancia en el sindicato de camioneros Teamsters, tuvieron que hacer frente al número creciente de choferes-dueños durante la Gran Depresión. Los conductores desempleados que podían hacer el pago inicial fueron convencidos que el invertir en sus propios camiones sería su oportunidad de ser remunerados por transportar los materiales de los programas gubernamentales “creación de trabajos” para los demás millones de desempleados. Dobbs describió la situación:

“Las empresas que tenían los derechos de transporte emitidos por el gobierno emplearon a muchos de estos independientes, pagándoles a base de tarifas fijas por milla, tonelada, o viaje por camión y conductor. Realmente era una competición despiadada. Utilizaron diversos métodos para sobrecargar costos de transporte excesivos a los choferes-dueños, reduciendo de ese modo sus ingresos como conductores. Al mismo tiempo, crearon pautas engañosas para ocultar la verdadera índole de la relación empleador-trabajador y encaminar a los individuos involucrados hacia una postura antisindical.”

A fin de ganar a los choferes-dueños para la causa del sindicato, Dobbs argumentó que las empresas debían ser obligadas a pagarles salarios a nivel sindical y a cubrir todos los gastos de operación de sus camiones. Para contrarrestar las aspiraciones pequeñoburguesas que acompañaban el hecho de ser dueño de un camión, los organizadores del sindicato expresaron claramente que su propósito era obligar a las empresas a pagar los costos, no ayudar a los conductores a obtener utilidades. El objetivo era poner fin a toda la estafa chofer-dueño eliminando la ventaja que ésta les daba a las empresas y fomentando el entendimiento entre estos conductores de que estarían mejor como obreros asalariados sindicalizados.

Esta política fue revocada cuando los trotskistas fueron eliminados de las directivas sindicales durante la Segunda Guerra Mundial por medio de la complicidad entre los burócratas del Sindicato Internacional de los Teamsters y el gobierno de Partido Demócrata de Franklin Delano Roosevelt. La represión contra los trotskistas, que traicionablemente fue apoyada por el Partido Comunista estalinista, presagió la eliminación posterior de los comunistas y otros activistas que habían dirigido las batallas que forjaron los sindicatos industriales del CIO en este país. Además, en 1949-50 once sindicatos asociados con el PC fueron expulsados del CIO. Esas purgas ayudaron a consolidar una burocracia sindical que renunció a los mismos medios de lucha de clases con los cuales se construyeron los sindicatos.

En los años 30, los trotskistas que eran líderes de las campañas de sindicalización de los Teamsters lucharon clase contra clase, movilizando a los obreros y sus aliados en oposición a los patrones y su gobierno. Hoy en día, los dirigentes de los Teamsters les están diciendo a los camioneros portuarios que promuevan sus reivindicaciones

ante las mismas agencias del estado que existen para defender los intereses patronales. Como parte de una alianza con los ambientalistas, el sindicato insistió en que el Puerto de Los Ángeles agregara una cláusula a su plan de camiones limpios de 2008 que requería que las empresas de transporte por carretera ofrecieran camiones de bajo nivel de emisiones y que contrataran conductores como empleados. Como era de esperarse, los tribunales capitalistas revocaron la cláusula ante la impugnación promovida por la American Trucking Associations.

Ahora los burócratas de los Teamsters están cabildeando por un proyecto de ley federal sobre puertos limpios, rogándole al Departamento de Trabajo que impugne la clasificación chofer-dueño e inundando los tribunales con demandas judiciales reclamando salarios retroactivos para los camioneros que han sido mal clasificados. Los camioneros portuarios deben aceptar cualquier mínima compensación o rectificación que les sea concedida por demandas judiciales y otros medios legales, pero toda la historia del movimiento obrero estadounidense demuestra que para formar y fortalecer los sindicatos hubo que desafiar las leyes y los fallos judiciales antilaborales, en vez de doblegarse ante ellos.

La Sección 10 del sindicato ILWU expide órdenes esquirolistas

En 2001, los Teamsters y los sindicatos de estibadores del International Longshore and Warehouse Union (ILWU) y de la International Longshoremen's Association (ILA) anunciaron una alianza para sindicalizar a todos los trabajadores portuarios ("100% Union"). Más de una década después, los sindicatos de estibadores son prácticamente los últimos bastiones del movimiento obrero organizado en los puertos en medio de un mar de trabajadores predominantemente no sindicalizados, desde el camionaje portuario hasta los almacenes, las instalaciones ferroviarias multimodales y los gigantescos buques cargueros. Como escribimos después de las huelgas de los camioneros portuarios de Oakland en 2008: "El ILWU o aceptará el reto de luchar para extender derechos sindicales y salarios, prestaciones, y condiciones de trabajo a escala sindical a estos obreros, o tarde o temprano enfrentará intenciones rompesindicatos por parte de los patrones capitalistas, apoyados por su gobierno, pero *sin aliados sindicales* en los muelles" (*Workers Vanguard* No. 916, 6 de junio de 2008).

Bueno, no fue tarde sino temprano. Pero aun enfrentando su propia inminente batalla con los patrones de las empresas navieras de la Pacific Maritime Association (PMA) cuando expire el contrato sindical en julio de 2014, la directiva de la Sección 10 del sindicato ILWU del Área de la Bahía traicionó a los camioneros portuarios de Oakland. Durante las huelgas de los camioneros en agosto y octubre [de 2013], muchos estibadores de la Sección 10 inicialmente respetaron los piquetes de los camioneros. Pero después los burócratas les dijeron que se presentaran a trabajar. En vísperas de su huelga en noviembre [de 2013], la Asociación de Camioneros (POTA) intentó cambiar esta política con un comunicado que pedía la solidaridad de la Sección 10:

"Los estibadores y los camioneros somos dos eslabones de la misma cadena. Juntos, proveemos la mano de obra necesaria para el comercio internacional del Puerto de Oakland, como lo hacen los camioneros y estibadores en todos los puertos del mundo. Desde las navieras y los operadores de los terminales hasta los minoristas y fabricantes, todas las industrias que dependen del Puerto de Oakland para generar ganancias de miles de millones de dólares, también dependen de nuestro trabajo. Nuestra membresía, cuando estamos unidos, tiene enorme poder e influencia. Juntos en solidaridad, somos invencibles."

En *Indybay* (30 de noviembre de 2013), se informó que un contingente de POTA asistió a la reunión sindical de la Sección 10 en noviembre y pidió el apoyo de los estibadores. Tras un contencioso debate los miembros votaron dos a uno a favor de respetar los piquetes de los camioneros. Estos miembros del ILWU entendían que su sindicato necesita todos los aliados posibles.

Pero la decisión de los miembros fue revocada por los dirigentes locales del ILWU, quienes ordenaron que los estibadores se presentaran en el trabajo. Los funcionarios de la Sección 10 citaron la resolución de un mediador que decía que los piquetes de los camioneros no eran "legítimos", así como las amenazas de parte de la PMA de amparos y multas judiciales si el ILWU respetaba las líneas de piquete. El puerto se convirtió en una zona militarizada; la policía impedía que los piquetes bloquearan la entrada de los estibadores a los terminales. Los camioneros tiraron al suelo las pancartas que decían "ILWU gracias por su apoyo", expresando su rencor hacia la dirección de la Sección 10 por haber repudiado el compromiso de solidaridad. No obstante, muchos puestos de trabajo quedaron vacantes porque algunos estibadores se negaron a seguir las órdenes esquirolistas de sus dirigentes.

Los estibadores harían bien en recordar que al igual que los camioneros hoy día, también a ellos se les trataba alguna vez como trabajadores eventuales, obligados a hacer fila ante jefazos de cuadrilla para ser contratados por el día en base a favoritismos y sobornos. En 1934, sus piquetes de huelga tampoco eran considerados “legítimos” por sus dirigentes en la ILA de ese tiempo. Pero los 15.000 miembros de la ILA de la Costa Oeste opusieron resistencia a sus dirigentes, se declararon en huelga, y pronto se les sumaron los marineros. Los Teamsters en el puerto respetaron las líneas de piquete, asegurando que no se transportara ninguna carga. Esta solidaridad fue crucial para la victoria final de esta huelga, que forjaría el ILWU como poderoso sindicato industrial. La lucha unió a los obreros negros con otros de muchas etnias en apoyo al sindicato, contra los esfuerzos de la patronal por manipular el racismo y el chovinismo antiinmigrante para que los estibadores siguieran divididos y endeudados con los jefes de cuadrilla.

En estos días es un mito común en el ILWU que los camioneros portuarios tienen la culpa de su propio destino, porque “optaron por no ingresar” a los Teamsters a finales de los años 70. Pero la gran mayoría de estos conductores de hoy ni siquiera estaban en este país en aquél entonces. De hecho, muchos camioneros portuarios no saben que en el pasado existía un sindicato en el camionaje portuario, ni mucho menos creen que pudiera existir una posibilidad viable de organizar uno. ¿Cómo podrían saberlo? Los dirigentes laborales farsantes no han luchado mucho, por no decir nada, en defensa de sus propios miembros, ni hablar de los millones de trabajadores no sindicalizados, número que va en aumento. Su sumisión a la patronal sólo sirve para reforzar la estafa choferdueño, mientras muchos camioneros portuarios evalúan los miles de dólares que les han obligado a invertir en sus camiones frente a los beneficios de la sindicalización. Dichos cálculos son amplificadas por el tratamiento hostil, a menudo antiinmigrante, que los camioneros experimentan por parte de algunos estibadores.

Al ordenar que sus miembros cruzaran las líneas de piquete de los camioneros, los dirigentes de la Sección 10 del ILWU han convertido aliados potenciales en enemigos potenciales. Los burócratas y otros argumentan que los camioneros no solo no son sindicalizados sino que además no quieren ser organizados en un sindicato, pero se trata de una excusa interesada. Si eso es cierto en el caso de algunos camioneros, una gran parte de la responsabilidad puede ser achacada a los dirigentes sindicales farsantes. En 1996, 5.000 camioneros portuarios hicieron huelga en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, exigiendo el reconocimiento de su sindicato. Se enfrentaban a las mismas navieras que enfrenta el ILWU. Pero en lugar de movilizar su poder en apoyo a la huelga de los camioneros, el ILWU cruzó sus líneas de piquete y siguió trabajando. La huelga fue derrotada, marcando el comienzo de una ola de desmoralización entre los camioneros.

El camino hacia adelante para el movimiento obrero

Las huelgas en Minneapolis en 1934 mostraron lo que podría lograr un sindicato resuelto durante un período de creciente descontento de clase y social. No se trataba de una simple cuestión de resolución en la lucha sino del programa político que guiaba a los trotskistas que dirigieron estas batallas. Su estrategia se basaba en la comprensión del poder social de la clase obrera cuando es movilizada en oposición a todos los organismos e instituciones de la clase capitalista dominante. Hoy en día, las luchas de clase de los obreros están a un nivel muy bajo, una condición reforzada por décadas de traiciones por parte de la burocracia sindical.

Pero la clase dominante, ayudada por sus lugartenientes en el movimiento obrero, no puede eliminar la lucha de clases que se origina en el irreconciliable conflicto de intereses entre el proletariado y sus explotadores. Las mismas condiciones que oprimen y desmoralizan a los trabajadores hoy pueden impulsarlos y los impulsará a la batalla, junto a sus aliados, contra su enemigo de clase. Aunque en la actualidad los socialistas declarados no tienen casi nada de bases de apoyo en los sindicatos, dirigentes radicales van a aparecer en el futuro, y no serán menos resueltos que los pioneros del proletariado. Para que los obreros prevalezcan sobre sus explotadores, deben estar armados con un programa político marxista que vincule la causa proletaria con la construcción de un partido obrero multirracial que sea capaz de dirigir la lucha para acabar con todo este sistema de esclavitud salarial mediante la revolución socialista.