

پشت پرده اعتصاب حمل و نقل نیویورک، آنچه اتفاق افتاد و نیافتاد

بیستم تیر هشتاد و هفت

استیون دانز، ترجمه: بینا داراب زند

مجله ی "خلاف جریان" Against the Current شماره سپتامبر/اکتبر

پشت پرده ی اعتصاب حمل و نقل نیویورک، آنچه اتفاق افتاد و نیافتاد

۲۰ تیر ۱۳۸۷، بوسیله ی دیاکو

استیون دانز، ترجمه از بینا داراب زند:

صبح زود بیستم دسامبر ۲۰۰۵، اتحادیه ی کارگران حمل و نقل TWU منطقه ۱۰۰، به نمایندگی از ۳۳۰۰۰ کارگر مترو و اتوبوسرانی شهر نیویورک، اعلام اعتصاب کرد. هنگامیکه خورشید بالا آمد، از حمل و نقل عمومی هیچ خبری نبود و میلیون ها نفر از اهالی نیویورک یا با پای پیاده، یا از طریق همسفر شدن با دارندگان ماشین سواری و یا با دوچرخه، طی طریق کردند و یا در خانه ماندند.

اعتصاب کارگران خدمات عمومی در نیویورک غیر قانونی است. پس چرا اتحادیه پرداخت میلیون ها دلار جریمه را، علیه خود و هر یک از اعضایش، برای اعلام یک اعتصاب به خطر انداخت؟ چرا اعضای این اتحادیه در حله ی اول قرارداد پیشنهادی را رد کردند، اما دوباره به آن رضایت دادند. اعتصاب رسماً به دلیل اعلام "شرکت حمل و نقل شهری" MTA مبنای بالا بردن نرخ کسری به صندوق بازنشستگی، از حقوق کارگرانی که قرار بود در آینده استخدام شوند آغاز گشت. مدیریت خواستار این اضافه کسری شد. چرا که ۳۰ میلیون دلار دیگر تا زمان سر رسید قرارداد، صرفه جویی میکرد. علیرغم اینکه دارای یک میلیارد دلار مازاد موجودی در این صندوق بود. این نشان می دهد که چگونه کارفرمایان از موجودی صندوق های بازنشستگی در اقتصاد استفاده می کنند و هزینه های آن را از دوش خود برداشته و به دوش کارگران می گذارند. رئیس اتحادیه در منطقه ی ۱۰۰، راجر توسینت Roger Toussaint، صراحتاً اعلام نمود که حاضر به پذیرش این پیشنهاد نیست. به زبان خودش، "حاضر نیست پشت کسانیکه هنوز به دنیا نیامده اند را خالی کند."

اینکه درخواست مدیریت برای اضافه کردن کسری از حقوق کارگران آینده جهت برنامه ی بازنشستگی، نقش ماشه ی اعتصاب را بازی کرد، قابل قبول است. اما توضیح کافی و موجهی برای وقوع اعتصاب نیست.

منطقه ی ۱۰۰ در دسامبر گذشته اعتصاب کرد، برای اینکه در سال های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲ اعتصاب نکرده بود! مشخصه ی مبارزات برای هر دو قرارداد ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲، بسیج عمومی اعضای منطقه ی ۱۰۰ تا مرز اعتصاب بود. در هر دو مبارزه، تظاهرات های بیش از ۱۰۰۰۰ نفره در مقابل دفتر "شرکت حمل و نقل شهری" بر پا شده بود. در هر دوی این مبارزات، شاهد جلسات عمومی اعضای مشتاق به اعتصاب بودیم. در هر دو سال، همه شاهد بودند که چگونه شهرداران وقت شهر نیویورک (گالیانی در ۱۹۹۹ و بلومبرگ در ۲۰۰۲) برای جلوگیری از

اعتصاب به دادگاه رفته و حکم گرفتند که هر کسی که در اعتصاب شرکت کند، محکوم به پرداخت جریمه ای معادل با ۲۵۰۰۰ دلار خواهد شد و جریمه ی اتحادیه نیز برابر با یک میلیون دلار در هر روز از اعتصاب خواهد بود. همچنین، در هر دو دوره، معامله در آخرین روز انقضای قرارداد، جوش خورد. و باز هم در هر دو واقعه، توافقات پیشنهادی، علیرغم مخالفت های برخی از مسئولین و فعالان اتحادیه، به نسبت ۲ به ۱ تصویب گشت. در سال ۱۹۹۹، بسیج عمومی اعضای بوسیله ی فعالین معمولی و رهبران رده پایین اتحادیه، در مخالفت با رهبری منطقه، ویلیام جیمز، صورت پذیرفت. علیرغم اینکه قرارداد مذاکره شده توسط ویلیام جیمز به تصویب اعضای رسید، اما، عدم موفقیت او در پیشبرد مبارزه ای جانانه، سرنوشت او را رقم زد. در انتخاباتی که در دسامبر ۲۰۰۰ صورت پذیرفت، در مبارزه ای سه جانبه، جیمز، در مقام سوم قرار گرفت و کاندیدای "جهت گیری نوین"، راجر توسینت، با ۶۰ درصد آرا انتخاب شد. در سال ۲۰۰۲، مبارزه به وسیله ی توسینت رهبری شد.

مبارزه برای قرارداد ۲۰۰۵

از زمان انتخابات تا سال ۲۰۰۵، توسینت زیر فشار قرار داشت تا مذاکره را برای قراردادی که به وضوح پیروزی اعضایش را نشان دهد، به پیش ببرد. در این میان، توافقات بدست آمده در سال ۲۰۰۲ مورد انتقادات قابل ملاحظه ای قرار گرفته بود. هزینه های روبه تزاید معاش از میزان ارتقاء درآمدها پیشی گرفته و تمامی وعده های مدیریت نسبت به رفتار بهتر با کارگران، تو خالی از آب درآمده بود. با اینکه او در سال ۲۰۰۳ مجدداً انتخاب شد، اما، سه نفر از چهار نفر از معاونانش که در گروه توسینت بودند، رای نیاوردند. از آنجایی که اعضای اتحادیه خواهان ضربه زدن به مدیریت شرکت... "بودند، نسبت به رهبری توسینت در پیشبرد چنین مبارزه ای تردید داشتند."

در سال ۲۰۰۵، آن بسیج همه جانبه ای که در مبارزات قراردادهای ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲، مشخصه ی مرکزی را تشکیل می داد، خبری نبود. رهبری اتحادیه تشویق می کرد که اعضایش برای بالا بردن تعداد شرکت کنندگان در جلسات فرهنگی ای که در مقر اتحادیه، در شهر آلبانی، تشکیل می شد به رایزنی بپردازند تا از این طریق بتوانند آمادگی ایشان را برای مبارزه بسنجند.

درپائیز، منطقه، عملیات معروف به "سه شنبه ها" را آغاز کرد. در این روزها قرار بود که اعضای با پیراهن های اتحادیه بر سرکار خود حاضر شوند و در ساعات نهار، بیرون پایانه ها و کارگاه ها، صف اعتراضی تشکیل دهند. این اقدامات در چند ناحیه روحیه ها را بالا برد، اما از راهپیمایی های ده هزار نفره و تظاهرات های سالهای گذشته خیلی فاصله داشت. بر خلاف عقب گرد رهبری اتحادیه، اعضا به شکل فزاینده ای مصمم می شدند که در آن سال قرارداد خوبی به دست آورند.

با نزدیک تر شدن موعد جلسه ی عمومی در دسامبر ۲۰۰۴، فعالین اتحادیه از رهبران منطقه ی ۱۰۰ خواستند که صراحتاً و علناً به اعضای اعلام کنند که امکان یک اعتصاب می رود و آنها را تشویق کنند که صندوق های اعتصاب خود را با پس انداز کردن حداقل ۲۰ دلار در هفته آماده سازند. همچنین، از مأموران و مهمانداران قطارها خواسته شود تا به اجرای دقیق مقررات عملیاتی و ایمنی بپردازند. سر گروه های صف اعتصاب مشخص شوند و تعلیمات لازم را برای پیشبرد صف ها به آنها داده شود.

موضع سرسختانه ی مدیریت "شرکت حمل و نقل شهری MTA" در تابستان

"شرکت حمل و نقل MTA" با اعلام این نکته که علیرغم دارا بودن ذخیره ای برابر با یک میلیارد دلار، آمادگی شهری تخصیص بخشی از آن را برای بالا بردن دستمزدها و مزایا ندارد، نشان داد که خیال دارد (در مذاکرات آتی) موضع سرسختانه ای را اتخاذ کند. این موضع متکبرانه، در میان کارگران، این باور را که با آنها به درستی برخورد می شود و در قیاس با کارگران بخش های دیگر، برای کار برابر، دستمزد کمتری دریافت می کنند را تقویت کرد. چرا که نیروی کار حمل و نقل شهری، اکثراً از آمریکایی های آفریقایی تبار و لاتینی ها شکل می گیرد که اکثریت مشتریان. ایشان نیز از رنگین پوستان هستند.

فعالین کارگران عملیاتی مترو همکاران خود را به اجرای سرسختانه ی مقررات عملیاتی و ایمنی تشویق کردند تا حدودی، رفت و آمد قطارها را آهسته تر سازند. همچنین در مباحثات مربوط به چگونگی اجتناب از تکرار وقایع سال ۲۰۰۲، حمایت از موضع اساسی "عدم عقب نشینی" را در پیش گرفتند. وقتی تاریخ انقضاء قرارداد نزدیک شد، اعضاء اتحادیه، برای دستیابی به یک قرارداد عادلانه، سوگندنامه ای را آماده و امضاء کردند که در آن قید شده بود: "من از تلاش منطقه ی ۱۰۰ برای دستیابی به قراردادی که هر گونه تقاضای "شرکت حمل و نقل شهری" را برای باز پس گیری حقوق و مزایا رد می کند، حمایت می کنم. من سوگند می خورم که به هر پیشنهادی که حمل بر "عقب نشینی" باشد، رأی منفی می دهم." این سوگند نامه قرار بود در روز ۱۵ دسامبر - تاریخ انقضاء قرارداد / به مسئولان ارشد منطقه ی ۱۰۰ تسلیم شود. اعضاء اتحادیه آنچنان از این سوگند نامه استقبال کردند که می شد گفت آنرا در هوا قاپیدند.

در جلسه ی عمومی ۱۰ دسامبر، توسینت از تقاضای "عدم عقب نشینی" حمایت کرد، اما، در همان حال به مسئولان ارشد اتحادیه دستور داد تا از ابراز بیش از اندازه ی اشتیاق اعضاء جلوگیری به عمل آورند. آنها از ورود هرگونه مطبوعه ی غیر مجاز و یا پلاکاردهایی که مضمون محکوم کردن "شرکت حمل و نقل شهری" بر آنها نقش بسته بود، و بر موضع "عدم عقب نشینی" اصرار می ورزید، جلوگیری کردند. هنگامیکه توسینت در صحبت های خود تأکید کرد که "ضرب العجل، ضرب العجل است!" و از اعضاء خواست که اگر تا نیمه شب ۱۵ دسامبر بر سر قرارداد به توافق نرسیدند، او اختیار اعلام اعتصاب را داشته باشد، کلیه ی حاضرین فریاد تأیید بر آوردند. اما "ضرب العجل، ضرب العجل" نبود! در روز ۱۵ دسامبر، "شرکت حمل و نقل شهری" خواسته ی خود مبنی بر بالا بردن سن، و سالهای خدمت برای دریافت حقوق بازنشستگی را بر روی میز گذاشت. توسینت مؤکدانه با آن مخالفت کرد، اما برای اینکه مذاکرات رسیدن به قرارداد ادامه پیدا کند، حاضر شد ضرب العجل را تا نوزدهم دسامبر به تعویق اندازد. هنگام رسیدن به تاریخ ضرب العجل جدید، "شرکت..." در پیشنهاد نهایی خود، تغییرات اساسی ای داده بود. آنها دیگر تقاضای کار بیشتر و بازنشستگی دیرتر را برای کارگران جدید، مطرح نمی کردند، بلکه می گفتند که استخدامی های جدید، مبلغ بیشتری را به صندوق بازنشستگی بپردازند. یعنی، در عوض ۲ درصدی که کارگران کنونی می پرداختند، آنها ۶ درصد بپردازند.

آغاز اعتصاب

توسینت در میان مدیریتی مصر بر خواسته هایش و نیروهای اتحادیه، که حاضر به قبول هیچ شکلی از عقب نشینی نبودند و در عین حال قرارداد خوبی می خواستند، قرار گرفته بود. همانطور که بعد ها اذعان کرد، نظرسنجی اعضا او را متقاعد ساخته بود که آنها آماده گی پذیرفتن قراردادی که از درون یک اعتصاب بیرون نیامده باشد را نداشتند. جو حاکم میان اعضا، حق قبول قراردادی که بوی عقب نشینی را می داد از توسینت گرفته بود. او که پس از عدم موفقیت ویلی جیمز در رهبری مبارزه ی دلخواه اعضایش، انتخاب شده بود، می دانست آنها باید متقاعد شوند که او هر چه از دستش بر می آمده و امکان داشته، انجام داده است. از جمله، اعلام یک اعتصاب! برای اینکه نشان دهد قراردادی را که به دست آورده نتیجه ی یک مبارزه ی واقعی بوده است. بنابراین، در تاریخ ۲۰ دسامبر، هیئت اجرایی منطقه ی ۱۰۰ اعلام اعتصاب کرد. اعتصابی که اعلام داشته بود حاضر به قبول پایین آوردن دریافتی خالص نسل های بعدی کارگران نیست!

اعتصاب صد در صد مؤثر بود. هیچ قطار مترو و یا اتوبوس شهری از جایش تکان نخورد. کارگران حمل و نقل به خود و به رهبری شان افتخار می کردند. بالاخره آنها به مدیریت "نه" گفته بودند و این پاسخ را با نمایش قدرتی که همیشه می دانستند که دارند، نشان دادند. اما در صف های اعتصاب کاملاً واضح بود دلایلی را که توسینت برای اعتصاب ذکر کرده بود، آنهایی نبودند که اکثریت اعتصابیون خواهانش بودند. بر روی پلاکاردها، بازداری "شرکت..." از اضافه کردن کسری حقوق کارگران آتی برای صندوق بازنشستگی قید گشته بود. اما، این چیزی نبود که آنها در ماه های قبل از انقضاء قرارداد درباره اش صحبت کرده و به گردش جمع شده بودند. از دید اکثر اعتصابیون، این اعتصاب، پاسخ به سالها آزار و اذیت کارگران توسط "شرکت.." بود. این اعتصاب راجع به ایستادگی در مقابل بی احترامی و دستمزد و مزایای پایین تری بود که با انگیزه های نژاد پرستانه، در مقایسه با کارگران و نیروی کار قطارهای راه آهن که عمدتاً سفید پوست بودند، به آنها پرداخت می شد. این اعتصاب، حکم ضربه متقابل را داشت. همچنین، برای کارگران، این اعتصاب برای کسب قرارداد خوبی بود که حقوق و مزایای بهتری برایشان داشت. در حالیکه چیزی از آنها پس گرفته نشود. متأسفانه، اهداف توسینت این چیزها نبود. برای او، هدف از این اعتصاب، رسیدن به قراردادی بود که بدون اعتصاب، به تصویب کارگران نمی رسید و انتخاب مجددش را تضمین نمی کرد.

استواری منطقه ۱۰۰ در برابر فشارهایی که برایشان وارد می آمد، مخالفت های قابل تأملی را برانگیخته بود. آنها هدف حملات آتشین شهردار بلومبرگ، فرماندار پاتکی، و رسانه های مزدور شرکت ها قرار گرفته بودند. علیرغم این حملات، نظرسنجی ای که در روز دوم اعتصاب به عمل آمده بود، نشان داد که ۵۴ درصد از نیویورکی ها از اقدام اتحادیه حمایت می کردند. اما، رهبران دیگر اتحادیه های شهر نیویورک، که در گرد هم آبی های قبل از اعتصاب، "حمایت های بی دریغ" خود را اعلام نموده بودند، کنار کشیدند و به توسینت فشار می آوردند که بدون رسیدن به نتیجه، اعتصاب را خاتمه دهد، نه تنها مخالف اعتصاب بود، بلکه فعالانه در تخریب آن تلاش TWU دهد. اتحادیه ی بین المللی کارگران حمل و نقل برای فرار از جریمه شدن، علناً و در ملع عام از منطقه ی ۱۰۰ خواست تا اعتصاب TWU کرد. مایک ا. براین، رئیس را رها کرده و به سر کار بازگردند.

با اینکه در سال های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲ نیز حملات و خیانت های مشابهی صورت پذیرفته بود، اما بنظرمی آمد که رهبری منطقه ۱۰۰ آمادگی برخورد با آنها را ندارد. آنها در مقابل حملات مدیریت، برای حفظ دارایی های اتحادیه و یا گسترده

ترکردنِ اعتصاب، عکس‌العملِ قاطعانه‌ای از خود نشان ندادند. بطورمثال، هنگامیکه اعتصابیون درخواست کردند که پیشقراولانی از صف اعتصاب به محله‌ی شمالی شهرویا به پایانه‌ی راه آهن لانگ آیلند- که بخشی از ساختار "شرکت حمل و نقل شهری" بود، بروند، رهبران اتحادیه با آن مخالفت کرده و اقدامی به عمل نیاوردند.

فقدانِ آمادگی، لازم، گزینه‌های توسینت و نهایتاً، موفقیت‌های اعتصاب را محدود کرد. با این حال دارای جنبه‌های مثبتی هم بود. در قسمت‌هایی از منطقه، سرپرستان صف اعتصاب تعیین نشده و تعلیمات لازم را ندیده بودند. مثلاً در بخش مترو، در همان روز انقضاء قرارداد، یعنی ۱۵ دسامبر، با برخی از اعضاء تماس گرفتند و از آنها خواستند تا سرپرستی صف‌های اعتصاب را بپذیرند. با این اوصاف، صف‌های اعتصابیون تشکیل شد و پلاکاردها بالا رفت. پیشکاران اتحادیه و برخی از اعضاء، بصورت داوطلبانه، صف‌ها را تشکیل داده و به آنها رسیدگی می‌کردند. آنها با برقراری تماس‌های دوستانه با دیگر محلات، درباره‌ی چگونگی مؤثرتر کردن اعتصاب تبادل نظر می‌کردند. در محله‌ی برانکس، گروه‌هایی از اعتصابیون را برای تشکیل صف‌های اعتصابی به مقابل توقفگاه‌های شمال شهر اعزام کرده بودند. در صف‌ها، اعضاء محلات و بخش‌های مختلف، در سرما، در کنار هم قرار گرفته و درباره‌ی اتحادیه و اعتصاب و مفادی که مایل بودند در قرارداد جدید ببینند، با یکدیگر بحث و گفتگو می‌کردند. در منطقه ۱۰۰، تنها یک بار در سال جلسه‌ی فراگیری که تمامی محلات را در بر می‌گرفت، برگزار می‌شد که در آن، اعضاء حق صحبت نداشتند. پس این تبادل نظری که در صف‌های اعتصاب صورت می‌پذیرفت، بمثابة فرصت خارق‌العاده‌ای بود که تمامی اعضاء منطقه را، بدون در نظر گرفتن عناوین و بخش‌های مختلف به هم پیوند می‌داد.

چرا اعتصاب پایان گرفت؟

اعتصاب به مدت ۶۰ ساعت ادامه داشت. در روز سوم، ۲۲ دسامبر، هیئت اجرایی بدون اینکه به توافق جدیدی دست یابد، به پایان اعتصاب رأی داد. با اینکه تعدادی از اعضاء منطقه‌ی ۱۰۰ از پایان یافتن اعتصاب نفس راحتی کشیدند. اما، بسیاری از این واقعیت که اتحادیه "عقب‌نشینی" کرده است، منزجر شدند. آنها با اکراه به سر کار خود باز گشتند و نسبت به آنچه در درون مذاکرات می‌گذشت، ابراز نگرانی می‌کردند. بخصوص این نگرانی‌ها زمانی افزایش یافت که در رفتار توسینت علانمی دیدند که اگر صاحب اختیاران "شرکت... در مورد حقوق بازنشستگی" از خود انعطاف نشان می‌دادند، او حاضر بود در مورد پرداخت کارگران به "برنامه‌ی درمانی" معامله کند. نگرانی اعضاء اتحادیه موجه بود. هنگامیکه ایشان در صبح ۲۸ دسامبر از خواب بیدار شدند و فهمیدند که توسینت با چه مواردی توافق کرده و کمیته‌ی اجرایی نیز بر روی این توافقات صحنه گذاشته است، هزاران کارگر به آن اعتراض کرده و می‌گفتند که اینها مواردی نبوده که آنها به خاطرش اعتصاب کردند. در برابر عقب‌نشینی "شرکت حمل و نقل شهری" در زمینه‌ی تغییرات ساختار حقوق بازنشستگی، توسینت پذیرفته بود که برای اولین بار، کارگران برای برنامه‌ی درمانی مبلغی پرداخت کنند. "شرکت... به دنبال این بود که بخشی از هزینه‌های بازنشستگی را بر دوش کارگران بیاندازد، و توسینت این را نپذیرفته بود. اما برای کارفرمایان چه تفاوتی می‌کرد که کدام بخش از هزینه‌ها را کارگران پرداخت کنند؟ توسینت با انتقال بخشی از هزینه‌های بیمه‌ی درمانی به کارگران توافق کرده بود. علاوه بر این، نتوانسته بود بخشی از حقوق کارگران را که تورم بلعیده بود زنده سازد. و مهمتر آنکه، اهرمی را که تاریخ انقضای قرارداد- در

دوران تعطیلات و فصل خرید کریسمس- در اختیارشان گذاشته بود، با توافق به تمدید ضرب العجل تا اواسط ژانویه، از دست داده بود. مسئولین اتحادیه ادعا می کردند که از ۱/۵ درصد پرداخت حق بیمه ی درمانی توسط کارگران، نمی توان بعنوان "عقب نشینی" سخن گفت، چرا که این مبلغ به برنامه ی جدید بیمه ی درمانی برای بازنشستگان پرداخت می شد. اما هرگز توضیح ندادند که چرا کارگران باید یکصد میلیون دلار برای برنامه ی درمانی ای پرداخت کنند که قرار است فقط سی و یک میلیون دلار برای "شرکت..." هزینه داشته باشد؟

مبارزه برای رأی منفی

"کمپین رأی منفی" به قرارداد، با عجله سازمان یافت و ادعا کرد که این قرارداد به اعتصابش نمی ارزید. مخالفین قرارداد، با اشاره به پرداخت بیمه ی درمانی اظهار می داشتند که جایگزین کردن یک "عقب نشینی" با "عقب نشینی" دیگر، آن چیزی نبود که برایش اعتصاب کردند. در مقابل، مدیریت نیز سعی کرد اینگونه نشان دهد که طرفداری از حقانیت اعتصاب برابر با دادن رأی مثبت به قرارداد است. آنها امیدوار بودند اعضایی که به اعتصابشان افتخار می کنند، قرارداد را تأیید کنند. اما، اتخاذ چنین سیاستی، اعضایی که هنگام راه رفتن در صف های اعتصابی به عملشان افتخار می کردند را به تردید وا داشت که نکند با حمایت از اعتصاب، مرتکب حماقت شده باشند. جالب اینجاست! همان اعتصابی که توسینت برای قبولاندن یک قرارداد پیش و پا افتاده اعلام کرده بود، اینک مانع تصویب آن توسط اعضا می شد. اعضایی که هنگام قدم برداشتن در صفوف اعتصاب، به قدرت خود در فلج کردن شهر نیویورک پی برده بودند. آنها از اینکه توانسته بودند بدون هیچ آموزش و راهنمایی ای از طرف اتحادیه، صفوف اعتصاب را راه اندازی کرده و به آنان رسیدگی نمایند، احساس اعتماد به نفس می کردند. آنها نمی توانستند قبول کنند که با چنان قدرتی که از خود نشان داده بودند، چرا باید به چنین "عقب نشینی" ای در قراردادشان تن دهند.

پس از مبارزه ای شدید بین دو طرف، قرارداد با رأی بسیار نزدیک ۱۱۲۲۷ موافق، در برابر ۱۱۲۳۴ مخالف، رد شد. اتحادیه های رانندگان قطارها، بلیط فروشان مستقر در قطار، کارگران ریلی (که توسینت قبل از انتخاب شدن بعنوان رئیس منطقه، سخنگویشان بود) و فروشندگان بلیط در ایستگاه ها و نظافت چیان به قرارداد رأی منفی دادند. اتحادیه هایی که تعداد زیادی از آمریکایی های آفریقایی تبار با اکثریت لاتینی ها را در بر می گرفتند. همان اشخاصی که در سال ۲۰۰۰، پشتیبان "جهت گیری نوین" بودند و در سال ۲۰۰۳ از انتخاب مجدد توسینت حمایت کردند.

با رد شدن قرارداد، مخالفین خواهان برگزاری یک جلسه عمومی اضطراری شدند تا مبارزه ی خود را برای بدست آوردن قرارداد بهتری تجدید کنند. آنها برای ایجاد "کمیته بسیج" که بتواند تمامی منطقه را برای از سرگیری اعتصاب احتمالی هماهنگ کند، اصرار ورزیدند. آنها همچنین درخواست کردند تا مذاکرات از سر گرفته شود و تعداد شرکت کنندگان در کمیته مذاکره کننده نیز افزایش یابد. در مقابل، رهبری اتحادیه نیز به اعضایش هشدار داد که مراقب انتظارات خود باشند. توسینت و گروهش، به جای پذیرفتن تصمیم اعضا و تأمل برای یافتن راه های تجدید مبارزه، شکایت داشتند که مخالفان قرارداد درباره ی محتوای آن دروغ می گویند. و اینکه اعضا اتحادیه موفق به درک مفاد آن نشده اند. مرتباً اعضا را تهدید می کردند که با این اوصاف، اینک، قرارداد از طریق "حکمت"، واجب الاحرار خواهد شد.

به علت نزدیکی نتایج رأی گیری، برخی از مفران مطبوعاتی و ناظران وقایع، توصیه می کردند که رأی گیری تکرار شود. توسینت در حله ی اول با این پیشنهاد مخالفت کرد. اما، پس از دو ماه، هنگامیکه مسئولان اتحادیه صراحتاً عدم آمادگی خود را جهت تجدید مبارزه اعلام داشتند، توسینت، در ۱۴ مارس اعلام نمود که یکبار دیگر برای تأیید همان موافقتنامه رأی گیری خواهد کرد. ... اما، پیتر کالیکاو، رئیس هیئت مدیره ی "شرکت حمل و نقل شهری" اعلام داشت که قرارداد پیشنهادی را مجدداً روی میز مذاکره قرار نخواهد داد و این مسئله باید از طریق "حکمیت" حل شود. با در نظر گرفتن این واقعیت که توسینت نیز حاضر نبود برای قرارداد بهتری به میز مذاکره بازگردد، در مرحله ی دوم رأی گیری، اکثریت قاطع ۱۴۷۱۶ رأی موافق، در برابر ۵۸۷۷ رأی مخالف، قرارداد به تصویب رسید. تنها، رانندگان بودند که آنرا برای دوم بار رد کردند.

پیامد ها

میان دو رأی گیری، "منطقه" به جرم سرپیچی از حکم قاضی مبنای ممنوعیت اعتصاب، به پرداخت دو میلیون و پانصد هزار دلار جریمه محکوم شد. همچنین، حق "منطقه" در کسر خودکار حق عضویت از چک های دستمزد اعضایش، بعد از ژوئن ۲۰۰۷ که اقساط جریمه به پایان می رسید، محروم شد. بعلاوه، هر یک از اعتصاب کنندگان نه تنها حقوق روزهای اعتصابشان را دریافت نمی کردند، بلکه، به پرداخت جریمه ای برابر با یک روز دستمزد محکوم شدند. و تکانه‌دهنده تر از همه اینکه، راجر توسینت نیز به جرم توهین به دادگاه، به ده روز زندان محکوم گردید. قاضی مربوطه، این حکم را علیرغم توصیه های شهردار بلومبرگ و دادستان ایالت نیویورک صادر کرد. آنها معتقد بودند که پرداخت جریمه های سنگین برای تنبیه "منطقه" و هشدار به رهبران دیگر اتحادیه ها کفایت و حکم زندان از توسینت یک شهید خواهد ساخت. زندانی کردن یک رئیس اتحادیه برای یک اعتصاب، بیانگر ارتقاء جدی تهاجم به اتحادیه هاست. اما، در منطقه ی ۱۰۰، به حکم زندان توسینت با سردی برخورد شد. هنگامیکه "منطقه" و شورای مرکزی کارگران از اعضاء خواستند تا برای همراهی توسینت، هنگام رفتنش به زندان، در یک راهپیمایی نمادین "گذشتن از روی پل بروکلین" شرکت کنند، تنها دویست نفر از اعضاء منطقه ی ۱۰۰ حاضر شدند. واضح است که اعضاء به دلیل آنکه احساس می کردند که به ایشان خیانت شده است، از این دعوت، استقبال نکردند. علل این عدم استقبال در حله ی اول به این خاطر بود که توسینت، بدون دریافت یک قرارداد از اعتصاب رویگردان شد. دوم، به علت "عقب نشینی ای" که در قرارداد وجود داشت. و سوم به این دلیل که او، با برگزاری رأی گیری مجدد به توافقنامه ای که از طرف ایشان رد شده بود، به آنها بی احترامی کرده بود.

در پایان ژوئیه ی ۲۰۰۶، منطقه ی ۱۰۰، هنوز بدون قرارداد است. "حکمیت" در حال برگزار شدن است تا اجرای توافقنامه را تحمیل کند. گروه بندی هایی در حال شکلگیری است که در انتخابات منطقه که قرار است در پائیز برگزار شود، توسینت را به چالش بکشند.

مایکل ا. برایان، رئیس اتحادیه ی بین المللی، کسی که به اعتصاب خیانت کرد، اینک به دلایل پزشکی بازنشسته شده است و خلف او، تیم لیتل، پس از تأیید رأی گیری دوم توسط توسینت، تلاش دارد تا روابط بین اتحادیه ی بین المللی و

منطقه ی ۱۰۰ را بهبود بخشد.

اعتصاب حمل و نقل ۲۰۰۵، یک واقعه ی تاریخی بود. کارگران حمل و نقل نشان دادند که در میان کارگران، قدرت و اراده برای مبارزه وجود دارد. اما، از آنجاییکه این اعتصاب، از طرف رهبری. آن، تنها برای خالی کردن عقده ی اعضا و به تصویب رساندن قرارداد حاوی "عقب نشینی" صورت پذیرفته بود، به سمت نتیجه ی موفقیت آمیز حرکت نکرد. این اعتصاب نشان داد که یک برنامه ریزی و رهبری ضعیف، می تواند حتی مؤثرترین اعتصابات را نیز محکوم به شکست کند.

با اینکه برخی از اعضاء اتحادیه ی منطقه ی ۱۰۰ هنوز به توسینت اعتقاد دارند، اما بیشتر آنهائیکه در صفوف اعتصاب شرکت کرده بودند، به اینکه شاید در حمایت از اعتصاب مرتکب حماقت شده اند، در تردید به سر می برند. دیگران، اما، به تلاششان در طول اعتصاب افتخار می کنند. آنها معتقدند که توانایی به دست آوردن قرارداد بهتری را داشتند. آنها از تظاهر قدرت کارگری ای که در دسامبر گذشته بخشی از آن بودند، الهام گرفته و مصمم اند که مبارزه را برای یک اتحادیه ی قوی تر و دمکراتیک تر، با رهبری ای که ارزش حمایت اعضای اتحادیه را داشته باشد، دنبال کنند.

استیون دانز، ترجمه از بینا داراب زند

۲۰ تیر ۱۳۸۷، بوسیله ی دیاکو

سایت سلام دمکرات