

Instituto de Investigaciones Gino Germani

VI Jornadas de Jóvenes Investigadores

10, 11 y 12 de noviembre de 2011

Mauricio Andrés Danton Bermúdez

Ciencias Antropológicas – FFyL- Universidad de Buenos Aires

maurodantonb@gmail.com

Eje problemático N° 3. Protesta y conflicto social. Prácticas de organización y procesos de transformación.

Laberintos Subterráneos: precariedad laboral y organización sindical entre trabajadores del subterráneo de Buenos Aires.

Resumen: La siguiente ponencia tiene como fin presentar un panorama actual sobre las prácticas sindicales llevadas adelante por los trabajadores del subte de Buenos Aires pertenecientes a la Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro (AGTSyP). Su inscripción gremial en el Ministerio de Trabajo a fines del año 2010 y la reciente elección de 80 nuevos delegados de base, permite observar el desarrollo de un proceso democrático no exento de contradicciones y disputas políticas en relación tanto con las condiciones de trabajo como por el reconocimiento gremial. A partir de un abordaje etnográfico de las prácticas, demandas y estrategias de lucha desarrolladas por los trabajadores, describiré los principales elementos que emergen de la observación sistemática del contexto laboral en que se desenvuelven los trabajadores de un taller mecánico de la Línea A. En este sentido me propongo analizar cómo esta experiencia subjetiva se articula en un proceso más amplio de protesta y resistencia social, recuperando sus narrativas, trayectorias personales y experiencias políticas previas. La metodología utilizada en este trabajo se basa en observación con participación dentro y fuera del taller mecánico, entrevistas en profundidad a referentes sindicales y el análisis de bibliografía referida a la temática.

Introducción

A comienzos del año 1994, el servicio público de transporte subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires pasó a ser gestionado por el grupo económico de Benito Roggio e Hijos y Cometrans, dueños de la empresa Metrovías S.A., que tienen en concesión la red de subterráneos, el Premetro y la Línea Urquiza que recorren la ciudad. Esta privatización se sumó a lo acontecido con las empresas productivas y de servicios públicos que desde 1989 fueron traspasadas a grandes grupos económicos -ENTEL, YPF, SEGBA, Aerolíneas, OSN, etc. –, mostrando la profundización y consolidación de las políticas económicas neoliberales impulsadas por el gobierno de Carlos Menem, en particular a través de la sanción de la Ley de Reforma del Estado y la Ley de Emergencia Económica (Cifarelli, 1997). Las consecuencias de este hecho para los trabajadores del subte consistieron principalmente en las siguientes: pase a “retiro voluntario” de casi dos tercios de la totalidad de empleados; anulación del Convenio Colectivo de Trabajo que regía desde 1975; baja sustancial de los salarios; tercerización de varios sectores de la empresa y pérdida de la condición laboral de insalubridad, aumentando de 6 a 8 horas la jornada de trabajo¹ (Bouvet, 2008). Esto fue el comienzo de un largo conflicto sindical que reconoce, en principio, dos grandes agrupamientos: la Unión Tranviarios Automotor (UTA) por un lado y los (ex) delegados de base del sindicato o *Metrodelegados* por el otro. El conflicto entre ambos sectores tiene su expresión pública en las elecciones para delegados de base de la UTA del año 2000, donde resultó electa una cantidad importante de trabajadores relativamente nuevos. Muchos de estos delegados entraron después de la concesión del subte, y venían con experiencias previas de militancia en partidos de izquierda, fundamentalmente del PTS, MST y MAS.²

El contexto de crisis del año 2001 constituyó, desde un punto de vista económico, la expresión del agotamiento definitivo del patrón de acumulación de capital sustentado en la valorización financiera. Este proceso fue puesto en marcha por la última dictadura militar, y continuó hasta el estallido de la crisis política a fines de la década del 90 (Basualdo, 2008),

¹ “La duración de la jornada laboral hasta el año 1994 fue de 6 o 7 horas, y luego Metrovías la llevó a 8 horas durante casi diez años. El reconocimiento de la insalubridad significará una conquista histórica de los trabajadores del subte, por lo cual han luchado a través de distintos gobiernos” (Stricker, 2007)

² El movimiento al socialismo (MAS) fue fundado a fines de 1982, como continuación del anterior Partido Socialista de los Trabajadores (PST). A partir de 1988 el MAS sufrió una serie de rupturas y fracturas de las que surgieron una veintena de partidos y agrupaciones políticas sindicales y sociales: PTS, MST, LSR, Convergencia Socialista, entre otras. (Ver Bouvet, 2008: 44)

situación que condicionó el activismo y las movilizaciones dentro de los espacios de trabajo. La crisis del 2001 también permitió la visibilización del conflicto en subterráneos al hacerse públicas las disidencias que sostenían algunos delegados con la cúpula sindical, dominada por representantes del transporte automotor de pasajeros, a quienes acusaban de actuar en complicidad con Metrovías en perjuicio de sus reclamos. Estos delegados no tardaron en enemistarse con la conducción nacional del sindicato, alineada con la CGT, lo que derivaría en una escalada importante de conflictos y luchas internas por la representatividad sindical y la personería jurídica que reclamaban los nuevos delegados de base al Ministerio del Trabajo³.

A grandes rasgos, estos han sido los principales elementos que dan forma a la situación actual de conflicto gremial dentro de Metrovías. La forma en que este se ha desarrollado hasta el día de hoy, debe interpretarse sobre dos ejes que funcionarán como hipótesis tentativas del presente trabajo. El primero es establecer que el desarrollo de renovados mecanismos de representatividad sindical, ha sido el motor del cambio en la relación de fuerza entre los distintos actores en este conflicto. El segundo consiste en señalar la centralidad que tiene, para la legitimación de estos actores, la recuperación de los derechos laborales perdidos con la privatización.

A nivel conceptual, este proceso -de precarización y flexibilización en las condiciones laborales y de contratación- debe entenderse a la vez como un proceso estructural y una experiencia subjetiva. Ambos se articulan en el presente análisis y sirven como marco para interpretar y definir el modo como los sujetos describen, interpretan, explican y actúan en relación con su situación laboral, así como las vinculaciones que ellos efectúan entre aquello que viven individualmente y lo que se juegan a nivel colectivo (Grimberg, 2009). En este sentido, y desde una perspectiva histórica, la privatización del subte y su consecuente precarización laboral, debe observarse como un momento de ruptura a nivel organizativo-sindical por un lado, y de culminación de un largo proceso de transformación socioeconómica en el conjunto de la sociedad, por otro. Estos niveles ponen en perspectiva los múltiples significados que se presentan

³ “En medio de una situación social tensa, con reclamos y cortes de calles diarios en la Capital y sus accesos, el Gobierno quiere resolver el conflicto sindical en el subte cuanto antes. El motivo principal para esta urgencia está en que la UTA es uno de los gremios más fieles a Hugo Moyano, líder de la CGT y firme aliado y condicionante del Gobierno. Según trascendió en los últimos días, la UTA y la CGT habrían advertido al ministro Tomada que, de otorgársele la personería gremial a la AGTSyP, iniciarían masivas huelgas de transportes en todo el país.”
(Fuente: Sitio de noticias enelsubte.com con fecha 09-11-2009)

en las nociones que los trabajadores del subte tienen sobre las prácticas sindicales, propias y ajenas; y las demandas/reivindicaciones laborales que se establecen a medida que avanza el proceso de reorganización sindical. Es por esto que, en base a la formación de un cuerpo de delegados “combativo”, los trabajadores del subte vieron en la renovación de los referentes sindicales el punto de partida para exigir la recuperación de sus derechos laborales frente a Metrovías, el gobierno de la Ciudad y su escisión de la “burocracia sindical” de la Unión Tranviarios Automotor (UTA). Los grandes hitos, conflictos, disputas y movilizaciones han sido el marco dentro del cual los trabajadores fueron gestando este nuevo órgano, la Asociación Gremial de Trabajadores de Subterráneos y Premetro (AGTSyP).

En definitiva, el presente trabajo busca mostrar de qué manera se dio forma a la AGTSyP, desde las distintas miradas que sobre este proceso tiene un grupo de trabajadores del Servicio de Guardia de la Estación Primera Junta de la Línea A. En este sentido, las observaciones, entrevistas y conversaciones cotidianas con los encargados del mantenimiento de las formaciones de trenes subterráneos, me servirán como punto de partida para indagar los múltiples significados que se ponen en juego sobre este tema. Tomo en cuenta que estos significados no pueden ser planteados en forma aislada, fuera del contexto de relaciones de poder y sus expresiones sociales, políticas y culturales y más específicamente desde los sentidos que en cada momento histórico movilizan los sujetos. Siguiendo a Grimberg (2009), es ese contexto el que puede permitir indagar los alcances y los límites de las demandas y las iniciativas de los conjuntos subalternos y los procesos de politización de la vida cotidiana en los que se inscriben.

Por último, el análisis de este caso parte de un abordaje etnográfico donde la observación participante, el “estar ahí” como elemento central de este método, implica no sólo observar sino también participar de las situaciones cotidianas. De esta manera, me centro en las disputas, tensiones y contradicciones entre los sujetos que se relacionan dentro del espacio del taller y que representan distintas miradas para el mismo fenómeno, lo que me permite recuperar una serie de nociones y significados particulares que emergen en la cotidianidad de un espacio de recreación y descanso, y que se alejan de los discursos reproducidos por los medios de comunicación o los órganos de difusión oficiales (tanto del sindicato como de la empresa). Considero que esta primera experiencia como investigador, a través del trabajo de campo realizado en encuentros

semanales por un período de 6 meses, representa una oportunidad para ampliar la discusión sobre la problemática sindical actual.

Antecedentes

Para comprender la continuidad histórica que representa este conflicto sindical, creo oportuno desarrollar de manera sucinta una serie de hitos organizativos que hacen a la realidad del gremio del transporte. A comienzos del Siglo XX, el sistema de transporte nacional cumplía un importante papel en la configuración y desarrollo del capitalismo argentino. Este se ha caracterizado históricamente por ser un modelo agroexportador que precisa de puertos y ferrocarriles para movilizar las materias primas producidas en el país. En este ámbito de la economía, el movimiento obrero comenzó un largo proceso de organización frente a los representantes estatales y los sectores empresariales monopólicos, que derivó en las primeras experiencias tanto de huelgas como de leyes sociales, las cuales limitaban su rango de acción y encausaban sus formas cooperativas y de amparo social que florecían en el seno de la clase obrera.⁴ La organización de las distintas corrientes sindicales existentes a comienzos de siglo, confluirán en la Federación Obrera Regional Argentina (FORA) por un lado, y en la Unión General de Trabajadores (UGT) por otro.⁵ Hacia la segunda década del siglo, aparece la Confederación Ferroviaria y la Federación de los Obreros Marítimos (FOM), situadas en sectores claves de esta economía agro-exportadora, las cuales sostuvieron huelgas en 1916 y 1917, mostrando la fortaleza creciente del movimiento obrero. El 27 de septiembre de 1930 se funda la Confederación General del Trabajo (CGT), en base a la unión entre la Unión Sindical Argentina (USA) y la Confederación Obrera Argentina (COA). A los fines de este trabajo, es de interés resaltar la elección de un ferroviario como primer secretario general de esta organización. Dejando de lado, por un tema de espacio, la descripción de un sinnúmero de divisiones internas y corrientes políticas en la CGT, es importante resaltar que este período se caracterizó por una serie de debates y disputas sobre las formas organizativas que debería tomar la Central, en especial sobre su dependencia o autonomía frente al Estado. En 1943 comienza un proceso de

⁴ Por ejemplo la Ley de Residencia de 1902 (Ley 4.144) que funcionaba como herramienta de represión hacia los sindicatos obreros al permitir la expulsión del país de trabajadores con tendencias anarquistas o socialistas principalmente. (ver Torme, 2010)

⁵ "En 1908, la FORA tenía 34.000 afiliados, la UGT 10.300, la Federación Gráfica autónoma 6.200 y los sindicatos autónomos 161.000" (Fascículo 1: *Historia del movimiento obrero argentino*. Pp. 17)

acercamiento entre ambos actores al crearse la Secretaría de Trabajo y Previsión, impulsándose la promulgación de leyes, decretos y resoluciones que convertirán a esta etapa en un punto de inflexión dentro del movimiento obrero argentino.⁶

Así, el movimiento sindical tendrá un rol fundamental en el desarrollo económico industrial del país bajo el primer gobierno de Perón, período en el cual se implementó un modelo de sociedad basado en un Estado Nacional garante e impulsor de una legislación proteccionista en lo social y laboral; donde el trabajo asalariado cumplía una función primordial en la estructura socioeconómica. Junto a esto, el modelo de bienestar va influyendo en la definición de los sentidos dados a las experiencias sindicales, derivando en el surgimiento de sectores medios significativos en comparación con otros países latinoamericanos y una conciencia de clase asociada a las prácticas gremiales (Torme: 2010). La referencia a esta etapa de articulación, entre la organización sindical centralizada en la CGT y el Estado, será una constante que atravesará las siguientes décadas de conflictos gremiales. La sucesión de golpes de estado ('55, '66 y '76) marcará profundamente el rol que asumirá el movimiento obrero para enfrentar las medidas tomadas en su contra por los gobiernos de facto. En este sentido, la última dictadura militar buscó una reestructuración social y productiva profunda, que redefiniera el papel del Estado y cambiara la correlación de fuerzas, haciendo retroceder a los sectores activos del movimiento obrero y desmembrando su representación sindical⁷.

Con la vuelta a la democracia en 1983, el contexto político-económico inestable en el que se desenvuelve el gobierno de Raúl Alfonsín, derivará en una hiperinflación. La superación de esta crisis económica, será el eje principal de la campaña presidencial de Carlos Saúl Menem, la cual es apoyada activamente por la CGT. Tras el viraje neoliberal de este gobierno, en 1992 surge el Congreso de los Trabajadores Argentinos (CTA), en el cual dirigentes estatales, docentes y otros gremios deciden separarse de esta CGT menemista⁸, pasando a llamarse Central de los

⁶ Algunos ejemplos son el Estatuto del Peón Rural, Estatuto del Periodista, Estatuto del Personal Civil del Estado, reconocimiento de delegados de fábrica y solución de conflictos gremiales sin recurrir a la Justicia. Ver Fascículo 2: *Historia del...* pp. 14-17.

⁷ Para un repaso de las huelgas, conflictos y resistencia a la dictadura militar en este período, ver *Terrorismo de Estado y genocidio en Argentina. Historia del Movimiento Obrero*, Ediciones CTA.

⁸ En 1994 se formará el Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA) de gremios que se separaron de la CGT, entre los que se cuentan a los dirigentes Moyano y Palacios (UTA). Tras un intento fallido de reunificación, esta central adoptó el nombre de la CGT "disidente" o "rebelde", para diferenciarla de la oficial. En 2004 ambos sectores de la dirigencia se reunificaron con una conducción encabezada por Hugo Moyano. (Ver Bouvet, pp. 43).

Trabajadores Argentinos en 1996 (Bouvet, 2008). A esta central se unirá la AGTSyP, mientras la UTA continuará agrupada en la CGT.

Desarrollo

El apartado anterior intenta, a grandes rasgos, describir el proceso histórico en el que se han desenvuelto las prácticas organizativas sindicales entre los trabajadores del área del transporte. El carácter estratégico de este sector de la economía a lo largo del siglo XX, hizo que se desarrollara entre estos trabajadores una activa conciencia sobre el lugar que les toca en la cadena de producción. En el caso de los trabajadores del subte, siendo este un servicio de transporte de pasajeros, lo transportado no son productos ni materias primas, sino fuerza de trabajo, y así lo hacen notar:

“Bueno la gente siente eso, si llego tarde me descuentan y no es culpa del patrón. Es culpa de vos que le paraste el subte. Pero son cosas que vos tenés que vivir, porque la gente necesita el subte...pero bue, es un arma. El gobierno se pega cada cagazo cuando nosotros le amenazamos con paro, es un quilombo que de la ciudad se transporta a la nación. El paro de subtes sale en el New York Times, en la CNN, se vuelve un infierno. Las ciudades de Latinoamérica son megaciudades, está todo concentrado, si aquí entran 5 millones de personas por día a la capital. El Sarmiento, el san Martín, el Mitre, el Roca. ¿Cuánta gente trae? No es tan fácil...” (Tano) ⁹

Las declaraciones del Tano hacen referencia a una situación de hecho: la capacidad de la organización de paralizar el servicio de transporte subterráneo y dejar en jaque la circulación en la ciudad de Buenos Aires. Esta noción sobre la importancia de las medidas de fuerza dentro de las prácticas sindicales suelen ser compartidas por la mayor parte de los trabajadores con los que he tenido contacto, y especialmente de parte de los que son o fueron delegados alguna vez. Lo particular de esta noción es que a medida que se fueron recuperando algunos derechos laborales perdidos con la privatización, las medidas de fuerza han sido cada vez más objeto de conflicto entre aquellos trabajadores que proponen seguir una línea de confrontación y aquellos que proponen el diálogo como primera medida:

⁹ Los nombres son ficticios para resguardar la identidad de los informantes. Sólo se mantienen los nombres de aquellos dirigentes que son conocidos públicamente como referentes del sindicato.

“Esa es una discusión. Otro problema es que la gente piensa que acá todo se consigue peleando a las trompadas, sí, porque siempre conseguimos así las cosas: queríamos un vaso de agua, paro. Necesitábamos papel higiénico, paro. No como un sindicato tradicional que negocia, pero llevamos 10 años a las trompadas. Por ejemplo, si el gobierno da concesiones vos no podés tener la misma política que tenías hace 7 años cuando ni siquiera había un sindicato ni un cuerpo de delegados. No es lo mismo, algunos piensan que sigue lo mismo. Es una institución que tiene que abarcar más cosas que las reivindicaciones cotidianas, y aparte vos vas avanzando y tenés que cuidar lo que ganás... Acá parás por cualquier cosa, ¿pero hacia afuera? El mundo dice estos hijos de puta quieren parar, pero si piden retroactivos si ya los recuperan...son cosas que vos tenés que cuidar. Nosotros seguimos reclamando, pero por eso vos no podés parar el subte que transporta a 1 millón y medio de personas.” (Tano)

Siguiendo a S. Wolanski (2010) en su investigación sobre los pasantes de Telefónica, la reconstrucción de la trama de relaciones entre los trabajadores de la empresa, permite ver cómo se retoman sentidos, interpretaciones y lenguajes generados desde tradiciones políticas previas. El caso del Tano es testimonial en cuanto su pasado como ex-militante del MAS¹⁰ lo ha enfrentado constantemente con los referentes de la oposición a la actual mesa directiva de la AGTSyP, los delegados Carlos Pérez y Claudio Dellecarbonara. Ambos se presentan como representantes del sector más “combativo” entre el cuerpo de delegados, a diferencia de la línea de acción dialoguista representada por el Tano.

Actualmente, esta divergencia sobre las acciones a seguir frente a las demandas de los trabajadores contra el gobierno y la empresa, ha resultado en la aparición de la Agrupación de Trabajadores de Metrovías (ATM) como una lista opositora en las elecciones de Comisión Directiva en marzo, y de delegados en mayo del presente año.¹¹ Este sector disidente dentro de la

¹⁰Según el delegado Roberto Pianelli, para esos años “había esencialmente dos organizaciones clandestinas. En los talleres había gente del Partido Obrero y gente que había militado en el MAS, que sacaban un boletín que se llamaba Trabajadores de Metrovías, el referente más importante era Charly Pérez; y en la otra éramos varios que militábamos en el MAS. El boletín que sacaba esta segunda agrupación se llamaba El Túnel con claras referencias al pasado de lucha de su corriente político-sindical.” (Sobre la afiliación política de los principales activistas disidentes ver Torme, 2010; Bouvet, 2008)

¹¹En la elección de Mesa Directiva Pérez se postuló como Secretario General y Dellecarbonara como Secretario Adjunto por la lista Naranja-Bordó-Violeta, resultando segundos con cerca del 34% de los votos. Para la elección de

AGTSyP, refleja una situación particular dentro de la dinámica sindical establecida desde el 2001 a la fecha. Aunque ATM ha existido como “línea dura” desde comienzos de la privatización, aglutinando a militantes de izquierda, del PO y PTS principalmente, su discurso y activismo político no aparecía como fuente mayor de conflicto mientras las demandas fueran apremiantes.¹² En este sentido, dentro del conjunto de los trabajadores se vislumbran diferentes tendencias políticas que tienen implicancias concretas a la hora de tomar una medida de fuerza, especialmente ante las ofensivas de la empresa contra los trabajadores más “politizados” (Torme, 2010)¹³. Así, la dinámica de convivencia entre los delegados antes de la obtención de la personería jurídica el año 2010, se ha caracterizado por un “espíritu asambleario” que permitía el enfrentamiento político en las instancias de consulta a las bases, mientras se mostraran unidos y organizados frente a los medios de comunicación y la empresa. Esta cohesión fue desapareciendo a medida que la AGTSyP avanzaba en la adquisición de la personería gremial y se establecían los plazos para la formación de una mesa directiva¹⁴ que representara los intereses de los afiliados y estableciera las pautas de negociación con la empresa:

“y es así, siempre tenemos algo por lo que pelear. Si no es la recategorización del guarda, es el problema con los tercerizados; si no es el ajuste salarial, es por la jubilación a los 55 con el 82% móvil...el problema es si (Roberto) Pianelli y (Nestor) Segovia¹⁵ se cuadran con el gobierno y la UTA, si firman una ‘paz social’ para no armar quilombos, entonces están ‘domesticando’ la lucha del sindicato. Al final se burocratizaron como todos...no son tan distintos a los de la UTA, que hace rato son parte de la empresa...” (Mario)

Siguiendo a Torme (2010) en su análisis sobre la constitución del nuevo sindicato del subte, creo que un elemento relevante para entender esta dinámica de cohesión y conflicto dentro

delegados, el frente Naranja-Bordó-Violeta obtuvo 33 de los 84 delegados electos, casi un 40%. (Fuente: <http://atmsubte.blogspot.com/search/label/elecciones>)

¹² Me refiero a la lucha por las 6 horas, el estatuto de insalubridad, la mantención del puesto de guarda y el aumento salarial. (Ver Bouvet, 2008)

¹³ “Los mecanismos de la ofensiva contra los delegados combativos fueron la persecución diaria, aprietes y amenazas a propios y familiares, no pago de salarios, etc. La tarea era romper y evitar la propagación del ‘buen sentido’, es decir, una conciencia crítica superadora del momento productivo.” Pp. 233.

¹⁴ La resolución oficial de inscripción gremial en el registro del Ministerio del Trabajo, con fecha 25-11-2010, dice en su artículo 4º: “intímase a que, con carácter previo a toda petición, regularice la situación institucional y convoque a elecciones de la Comisión Directiva bajo apercibimiento de lo establecido por el artículo 56, inciso 4), de la Ley N° 23.551” (Resolución del M.T.E.S.S. expediente N° 1.290.101/08).

¹⁵ Delegados de la Línea E y C respectivamente, y actuales miembros de la Mesa Directiva de la AGTSyP.

de la AGTSyP es recuperar parte de la “historicidad político-sindical” que encarnan varios de los delegados. De hecho, a mediados de los 90, los referentes de las líneas oficiales y opositoras dentro de la asociación (Pianelli y Perez) participaron activamente en la organización clandestina de las primeras movilizaciones por despidos injustificados en el área de boletería. Esta agitación llevó a realizar el primer paro de actividades desde que asumió Metrovías S.A., el 20 de febrero de 1997. La particularidad de esta acción es que se enmarcaba en un contexto político y social de críticas hacia el modelo económico vigente en aquellos años, contexto en el que líderes sindicales como Hugo Moyano y Juan Manuel Palacios de la UTA, convocaron a varios paros generales. (Bouvet, 2008). En los últimos años, ambos dirigentes han sido considerados como responsables directos de las malas condiciones laborales y de contratación que sufren los trabajadores del subte. Es por esto que propongo analizar el conflicto sindical a la luz de un proceso histórico de larga duración, tal cual propone Grimberg (2009), en el que los distintos momentos de emergencia y las particularidades del proceso de conformación de agrupamientos, respondan a las especificidades de trayectorias y de contextos de relaciones políticas situadas en un momento histórico particular.

En este sentido, y a modo meramente ilustrativo, presento un extracto de mis registros de campo para mostrar cómo las distintas nociones sobre las prácticas sindicales dan cuenta de una tensión constante entre trabajadores que soportan las mismas condiciones laborales, y la forma en que su interpretación del conflicto sindical establece los parámetros de sociabilidad entre ellos.

A las 8 am me encuentro con Mario en el andén de la estación. Mario es mecánico de guardia. Esa es la categoría formal de aquellos trabajadores que esperan el aviso de averías en las formaciones que ingresan a la estación Primera Junta de la línea A. Mario cumple el primer turno en la Sala de Guardia de la estación, de 6 de la mañana a 12 del mediodía. Su conversación es franca, directa, su voz es tranquila y su gesticulación lenta. Es joven, promedia los 30 años. Hace poco decidió presentarse como delegado de su sector junto a ATM, y es militante activo del PO.

A medida que avanza la mañana y la conversación se vuelve más distendida, comienzo a entender el por qué de la buena predisposición que tiene Mario para charlar. El primer turno es solitario. En la pequeña sala de espera no hay más que un televisor en la esquina de la pared, cuya señal es difusa [...] Al fondo hay un estante con herramientas,

el cual Mario revisa para buscar las piezas que necesita cada vez que lo llaman por teléfono avisando que debe revisar un coche. En todo el turno el teléfono sonó dos veces, y Mario sólo debió salir una vez a atender una formación. Por este motivo creo que mi presencia no lo incomodó y al contrario, lo animó para conversar sobre todos los aspectos de su trabajo y de su militancia.

Me cuenta que hay una falta de inversión importante en el subte. Que la mayoría de los problemas que tienen para trabajar es culpa de la UTA que tranza con Metrovías y no exige las condiciones laborales mínimas para hacer bien su trabajo. En medio de una pausa para cebar mate, dice:

“es cosa de que veas donde estamos. Nuestra sala de descanso es donde guardamos las herramientas, pero si se rompe un coche esperan que lo arreglemos con una tuerca y un martillo para que no debamos sacarlos de circulación y que terminen en Polvorines¹⁶...ahí no se trabaja (Polvorines), en ese taller el supervisor tiene poca autoridad y cultivan la idea de trabajar lo menos posible...en Polvorines son todos de la UTA, así que imagináte...”

Le pregunto si yo podría acceder a ese taller para conversar con gente de la UTA y me dice que no es necesario que vaya hasta allá, que en el turno siguiente viene Carlos que fue delegado por ese sindicato. Esa noticia me alegra y Mario lo nota, me dice que tengo suerte pues Carlos es un “copado” a diferencia de los otros que suelen ser patoteros. Cuando se acerca la hora del cambio de turno aparece Carlos. Se saluda cordialmente con Mario y después me saluda a mí. Comentan por unos segundos las incidencias de la mañana, que no ha habido mucho movimiento, que no queda nada pendiente. Mientras Mario se retira de la sala comienzo a conversar con Carlos. Le comento que soy estudiante y que estoy haciendo un trabajo sobre el subte, si le puedo hacer algunas preguntas sobre su experiencia con el sindicato. Carlos se acomoda en la silla donde antes estaba Mario y comienza a hablar sin mediar pregunta de mi parte: “yo fui

¹⁶ Polvorines es el taller más antiguo del Subte. Fue construido en 1914 por la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina (CTAA) para reparar y alojar a los coches de su "tranvía subterráneo" (actual línea A), el taller es uno de los mejor equipados de la red. Por sus instalaciones pasan casi todos los coches del subte, que son remolcados hasta allí por los trenes de madera *La Brugeoise, et Nicaise et Delcuve*, únicos capaces de operar tanto con tensión tranviaria (550 VCC) como con tensión del túnel (1100 VCC en el caso de la A). (Fuente: enelsubte.com)

delegado de UTA por muchos años allá en Polvorines. La experiencia me gustó mucho, fue muy satisfactorio a nivel personal, pero insumía mucho tiempo, era muy desgastante [...] además, con la gente de la AGTSyP yo no tengo problemas, ellos hacen lo suyo, pero me molestaba que todo fuera desacuerdo con la UTA, que no se pudiera tocar puntos en común, que hubiera odio de ambas partes. Yo por lo menos puedo charlar y discutir con Mario porque me conoce y sabe que voy de frente [...]"

Cuando le pregunto si no extrañaba ser delegado y participar del sindicato activamente me dice "no hace falta el carné de delegado para luchar por un laburante...pero con la gente de la AGTSyP era todo conflicto. Fijate que hace un tiempo si eras de la UTA no podías venir por acá, pero como yo mismo tuve problemas pedí que me transfirieran de Polvorines [...] Carlos es demasiado bueno para ser delegado. Aunque admito que a mí me faltó carácter para plantarme frente a algunos temas [...] Los del nuevo sindicato hablan mucho pero al final son una pequeña UTA. Por ejemplo, aquí no se hace capacitación con el tema de la seguridad, el laburo es prácticamente inexistente a nivel de seguridad. Si veo que la fosa está en mal estado yo no voy, por mí que se prenda fuego toda la fosa [...] yo me he negado a hacer tareas, pasa por la decisión de cada uno, pero hay compas que no se cuidan y al final ni la UTA ni la AGTSyP se preocupan de exigir seguridad [...]" (Registro de campo 29-04-2011. Sala de Guardia Línea A)

Con este fragmento del registro, mi intención ha sido rescatar la particularidad que este espacio de trabajo representa para los mecánicos de la línea A. La Sala de Guardia expresa cotidianamente parte de la tensión existente a nivel sindical, en cuanto los turnos de trabajo son cubiertos, tanto por representantes de la UTA como de la AGTSyP. Por un lado, Mario expresa su desconfianza y desprecio constante hacia la práctica sindical llevada a cabo por los delegados de UTA, a quienes acusa de "patoteros" y corruptos. Por otro lado se encuentra Carlos, un ex delegado de UTA que decidió abandonar la militancia sindical por motivos personales, los cuales el refiere a conflictos con supervisores de su área de trabajo, en el taller "bastión" de la UTA, Polvorines. Ambos comparten el reducido espacio que funciona como lugar de descanso, donde se encuentran a la "espera" de un llamado para partir hacia el túnel y revisar las formaciones. Cuando se cruzan en el cambio de turno, suelen charlar 5 minutos sobre tareas pendientes o ya terminadas, para luego despedirse cordialmente. Esta reducida socialización, esconde una gran

tensión que se expresa en la defensa que realiza cada uno de su práctica sindical. Ambos otorgan sentidos vinculados a la lucha por la mejora en las condiciones laborales, pero sus experiencias político-sindicales no terminan por converger en un punto superador de las diferencias.

Esta situación se repite cuando el informante es el Tano, uno de los antiguos delegados de base que acompañó el proceso de reorganización sindical desde finales de la década del 90. Tanto él, Mario y Carlos, sufrieron las consecuencias de la flexibilización laboral tras la privatización del subte, y cada uno en su propio turno de trabajo debe soportar la precariedad de las condiciones con las cuales deben mantener en funcionamiento los trenes. A pesar de esto, todos tienen concepciones muy distintas sobre cuáles son las demandas que la organización sindical debe asumir en defensa de sus derechos. Para unos, la aparición de la AGTSyP fue un punto disruptivo que finalizó una larga etapa de reorganización sindical. Para otros, la separación de la UTA sólo trajo consigo la pérdida en la capacidad de negociación colectiva, puesto que actualmente ambos organismos disputan la representatividad sindical frente a Metrovías y el Estado. En este sentido, no existe una *homogeneidad* en las nociones sobre las condiciones objetivas o materiales que hacen al trabajo en subterráneos. Estas nociones son construidas diariamente por las mismas prácticas sindicales que todos y cada uno de los mecánicos de la estación realiza, junto con la experiencia previa que han tenido, y tienen, como delegados.

Conclusión

Este trabajo ha tenido como finalidad presentar un primer acercamiento a la problemática sindical, a través de un caso particular dentro del transporte de subterráneos. Mi intención ha sido establecer una relación de continuidad entre los procesos históricos de largo alcance, que han dado forma a la sociedad actual, y la construcción de órganos de representación sindical. A esta relación se vinculan en buena medida las nociones y sentidos puestos en disputa por los trabajadores de Metrovías y sus delegados, sean estos de UTA o AGTSyP. Como una futura línea de investigación, creo que las trayectorias de vida de los principales informantes que hacen a este trabajo, puede sustentar de manera más completa este análisis. Creo que existe una relación profunda entre estas formas organizativas que asimilan prácticas sindicales tradicionales, las nociones y sentidos construidos sobre las condiciones laborales existentes en el subte, y el contexto económico-político-social en el cual se desenvuelven estos conflictos.

Referencias

Basualdo, E. (2008). La distribución del ingreso en la Argentina y sus condicionantes estructurales. Originalmente publicado en: *Memoria Anual del Centro de Estudios Legales y Sociales* (CELS), Argentina.

Bouvet, V. (2008). *Un fantasma recorre el subte*, Buenos Aires, Desde el Subte.

Cifarelli, V. (1997) Las privatizaciones en la Argentina. Informe elaborado por el Taller de Estudios Laborales (TEL) y presentado en el Seminario sobre Reforma del Sector Energético en el Mercosur. Instituto Cuesta Duarte – PIT – CNT, Montevideo, Uruguay.

Grimberg, M. (2009). Poder, políticas y vida cotidiana. Un estudio antropológico sobre protesta y resistencia social en el AMBA. *Revista de sociología e política*, n° 32.

Stricker, D. (2007). Privatización: consecuencias y cambios en la experiencia obrera. En Christian Castillo (Dir) *Experiencias subterráneas. Trabajo, organización gremial e ideas políticas de los trabajadores del subte*. (pp. 59-81), Buenos Aires, Ediciones del IPS.

Torme, M. (2010). La teoría crítica viaja en subterráneos. En H. Calello y S. Neuhaus (comp), *El fantasma Socialista y los mitos hegemónicos* (pp. 217-250) Buenos Aires: Herramienta.

Wolansky, S. (2010) *Organización, demanda y trabajo: los pasantes de Telefónica de Argentina*. Tesis de Licenciatura no publicada, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Argentina.

Documentos

Historia del Movimiento Obrero Argentino. Una aproximación desde los trabajadores (2011). Material de trabajo, Fascículos 1, 2 y 3, Ediciones CTA, Argentina.

Resolución del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, expediente N°1.290.101/08. (25/11/2010)