



La reversión de los efectos de la ofensiva capitalista sobre la fuerza de trabajo en el subterráneo de Buenos Aires (2001-2006)

Jorge Cresto¹

Introducción

En el marco de la ofensiva capitalista sobre la fuerza de trabajo desarrollada en la Argentina durante la década del 90, Metrovías, la empresa concesionaria del servicio de subtes de la ciudad de Buenos Aires desde enero de 1994², instaló exitosamente –desde los

¹ CONICET, Instituto de Investigaciones Gino Germani (Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires). jorge_cresto@hotmail.com

² El contrato de concesión –que incluyó también la adjudicación del ferrocarril General Urquiza al mismo grupo empresario– estableció la explotación privada del servicio por un período de 20 años, a partir del 1 de enero de 1994. Sin embargo, con la firma de la Addenda al contrato de concesión original, aprobada en abril de 1999 mediante el decreto 393/99, la misma se extendió hasta el 31 de diciembre de 2017 (www.sbase.gov.ar).

En el momento de la concesión –y según el contrato firmado– la empresa Metrovías S.A. estaba compuesta a su vez por las empresas Benito Roggio e Hijos S.A., (33,3% de las acciones), Cometrans S.A. (30,3%), Burlington Northern Railroad Company (16,7%), Morrison Knudsen Corporation Inc. (16,7%) y S.K.S. S.A.C.C.I.F.A. y M. (3%).

Con posterioridad, Benito Roggio e Hijos S.A. se conformó como el accionista mayoritario de Metrovías al concentrar en sus manos el 75% de las acciones y, hacia fines de 2008, el 90,60% del capital social del consorcio, según los Estados Contables Consolidados de la empresa, correspondientes al ejercicio económico 2008.

La empresa Benito Roggio e Hijos S.A. pertenece al Grupo Roggio, un grupo económico con raíces en la provincia de Córdoba, dedicado originariamente al negocio de la construcción.

inicios de la concesión– una serie de transformaciones³ en las formas de explotación de la fuerza de trabajo dirigidas a incrementar los grados de explotación de la misma.⁴

La instalación exitosa de esta iniciativa fue posible en la medida en que Metrovías contó en ese entonces con un contexto político y económico favorable, con la complicidad de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), quien legitimó las transformaciones a través de la firma de los convenios colectivos de trabajo, y con una plantilla de empleados “depurada” de activistas gremiales y que, a su vez, se encontraba bajo un fuerte control disciplinario.

Como resultado de esta ofensiva sobre su fuerza de trabajo, hacia 1994, la jornada laboral en los subtes de Buenos Aires era de ocho horas diarias, seis días a la semana, no se vislumbraban incrementos salariales⁵, varias de las funciones que anteriormente eran ejecutadas por SBASE habían sido subcontratadas a empresas que en ocasiones pertenecían a una de las principales compañías que integraban la concesionaria, el Grupo Roggio, y los ritmos de trabajo se habían incrementado.

Hacia 2006, la situación en los subtes era sustancialmente diferente: la jornada laboral de todos los trabajadores era de seis horas al día y de 36 horas a la semana⁶, se habían otorgado una serie importante de incrementos salariales y casi la totalidad de los trabajadores que desarrollaban tareas relacionadas con la operación de este servicio de transporte pertenecían a la misma compañía.

La comparación entre las principales formas de explotación de la fuerza de trabajo presentes hacia los inicios de la concesión del servicio y las existentes 13 años más tarde dan cuenta de que una serie de transformaciones significativas se experimentaron en las mismas en este ámbito laboral, dando lugar a una de las experiencias más interesantes de reversión –en el campo laboral– de la ofensiva capitalista sobre la fuerza de trabajo desarrollada en la Argentina durante la década del 90.

Ahora bien, ante tan significativas transformaciones, nos preguntamos: ¿cómo y por qué se han producido este tipo de cambios en las formas de explotación de la fuerza de trabajo en los subterráneos de Buenos Aires en favor de los trabajadores?

El Grupo Roggio tiene sus orígenes en la empresa Benito Roggio e Hijos S.A., empresa nacida en 1908 y orientada exclusivamente a la construcción hasta que, hacia la década del 80, se diversificó hacia otros rubros. Tiene una larga tradición de contratista de los Estados provinciales y nacional. De hecho, al momento de hacerse cargo del servicio de subtes, se encontraba construyendo la extensión del sistema de transporte subterráneo de la ciudad de Buenos Aires.

Hacia 2009, el grupo, dirigido por Aldo Benito Roggio, nieto del fundador de la empresa Benito Roggio e Hijos S.A., tenía negocios en los rubros de construcción, transporte, ingeniería ambiental, sanitarios, entretenimiento, turismo, concesiones viales, desarrollo inmobiliarios y tecnología. Algunas de las empresas del grupo –o en las que éste tiene participación– son: Benito Roggio e Hijos S.A., Metrovías, UGOFE S.A., SOE S.A., Ferrometro, Grupo Cliba, Aguas Cordobesas S.A., Grupo Prominente y Coviare S.A. (www.roggio.com.ar).

³ En comparación con la etapa previa de gestión, a cargo de Subterráneos de Buenos Aires (SBASE).

⁴ Entendemos por grado de explotación de la fuerza de trabajo lo que Karl Marx denominó “cuota de ganancia”. Esta se obtiene dividiendo el capital desembolsado en salarios por el empresario por la ganancia obtenida (Marx, 1954).

⁵ Por el contrario, el tránsito de la gestión estatal del servicio a la gestión privada implicó la reducción del salario de los boleteros.

⁶ Tal como había sido desde mediados del siglo XX y hasta la concesión del servicio en la década del 90.

El presente trabajo busca dar una respuesta a ese interrogante analizando el período 2001-2006, etapa en la cual se han revertido las principales iniciativas implementadas por Metrovías en la dirección ya señalada.

La hipótesis que propusimos para explicar esta serie significativa de cambios sostiene que: la reversión de las formas de explotación de la fuerza de trabajo instaladas en los inicios de la concesión se explican a partir de la construcción de una fuerza social de trabajadores con base en el espacio de trabajo y de sus luchas, las que fueron adquiriendo determinadas características y resultantes de acuerdo con las personificaciones que han integrado y conducido a la misma, con la centralidad ocupada por el subte en el sistema de transporte de la ciudad y con las características del diseño institucional de la concesión del servicio.

Analicemos ahora los principales conflictos mantenidos entre los trabajadores y la concesionaria en el período mencionado.

La lucha por la reducción de la jornada de trabajo

Después de más de siete años de actividad dirigida a la conformación de una fuerza social con base en el espacio de trabajo –luego del desmantelamiento que experimentó la organización gremial preexistente durante el proceso de privatización y ante la defección de la UTA respecto de la defensa de los intereses de los trabajadores–, y a resistir cada vez con mayor éxito las sucesivas iniciativas de la concesionaria por maximizar los grados de explotación de su fuerza de trabajo, a partir de 2001, los trabajadores de Metrovías orientaron su fuerza a recuperar la histórica jornada de trabajo de seis horas,⁷ iniciando así una etapa de ofensiva en la perspectiva obrera en la dirección de revertir los efectos del proceso de privatización del servicio sobre su fuerza de trabajo.

La lucha por la reducción de la jornada de trabajo a su duración histórica será entonces el puntapié inicial de un complejo y exitoso proceso de ofensiva obrera por obtener condiciones más favorables de venta de su mercancía fuerza de trabajo.

En tal sentido, a partir del impulso dado por uno de los referentes del cuerpo de delegados surgido a partir de septiembre de 2000⁸, el entonces diputado del Partido Socialista (PS)

⁷ La extensión a ocho horas de la jornada laboral en los subterráneos se aplicó a partir del traspaso de la explotación del servicio a manos privadas, en el marco de la ofensiva capitalista sobre los asalariados de la década del 90. Hasta ese momento, la jornada laboral había sido –una vez finalizada la última dictadura militar– de seis horas. En febrero de 1984, pocos meses después de que las instituciones democráticas retornaran a su funcionamiento, la dirección de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado había firmado la resolución 14/84 restituyendo a sus empleados el derecho a una jornada laboral de seis horas por condiciones de insalubridad, luego de un conjunto de medidas de fuerza implementadas por los trabajadores. De hecho, desde que el gobierno de Perón había establecido la jornada de siete horas durante su primer mandato, en la década del 40, nunca se trabajó más de esa cantidad de horas en los subterráneos, incluso bajo gobiernos no democráticos.

⁸ La dirección del cuerpo de delegados del subte estuvo desde la concesión del servicio en manos de dos corrientes de izquierda. Entre 1994 y 2000, la dirección recayó en un grupo de militantes y ex militantes del partido Movimiento al Socialismo (MAS) y de independientes ligados al mismo. Desde septiembre de 2000, el cuerpo de delegados pasó a estar conducido por una alianza de ex militantes y militantes del Partido de la Revolución Socialista (PRS), el Partido Obrero, el Movimiento Socialista de los Trabajadores (MST), el Partido de los Trabajadores Socialistas (PTS) e independientes. La primera conducción del cuerpo de

Raúl Puy presentó, hacia mediados de 2001, un proyecto de ley en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires con el objetivo de que éste dictaminara la reducción horaria por razones de insalubridad en las condiciones medio ambientales del espacio laboral.

A este proyecto de ley se sumaron otros dos proyectos de los legisladores Jorge Altamira, del Partido Obrero, y de Enrique Rodríguez, de Forja 2001. Estos proyectos de ley alternativos eran en lo sustantivo similares al proyecto originalmente presentado por el diputado del socialismo y buscaban también establecer por vía legislativa la reducción de la jornada laboral.

Sin embargo, ninguno de estos proyectos avanzó significativamente hasta que, pocos meses después, la Argentina ingresó en una de las crisis políticas y económicas más importantes de su historia, generándose así la oportunidad para que el proyecto de ley avanzara dentro de la Legislatura.

La inestabilidad política existente en ese entonces –en contraposición con la realidad política experimentada durante la década anterior– hacía que la presión sobre una dirigencia política desprestigiada pareciera un instrumento efectivo en la dirección de transformar por vía legislativa la prolongación de la jornada de trabajo.

Así lo entendió el cuerpo de delegados, el cual se mostró decidido a explotar al máximo la estructura de oportunidades que brindaba la crisis política existente.

Durante el período en que el proyecto se trató en las comisiones, los trabajadores de los subterráneos hicieron su primera movilización a la Legislatura y un grupo de delegados y activistas participó de las reuniones de comisiones en las que el proyecto se analizó. Al mismo tiempo, se habló con legisladores de diferentes adscripciones políticas para conseguir su apoyo al proyecto de ley en el plenario de la Legislatura.

La reacción de Metrovías frente al avance del proyecto de ley consistió en iniciar una campaña de declaraciones tanto hacia el interior de la empresa como hacia el resto de la sociedad.

En la dirección de frenar el avance del proyecto de ley, Metrovías advirtió que la aprobación del mismo implicaría que las mujeres trabajadoras de los subterráneos serían despedidas, de acuerdo con la ley de contrato de trabajo que prohíbe el trabajo de mujeres en ambientes declarados insalubres.

Sin embargo, la presión ejercida sobre algunos legisladores –en un marco donde la dirigencia política difícilmente podía transitar por las calles sin ser “escrachado”– más el apoyo de un grupo de legisladores de diversas corrientes de izquierda, que había ingresado a la Legislatura en octubre del año anterior, fueron más fuerte que la presión que ejerció la empresa y se aprobó el proyecto. Los trabajadores lograron así avanzar mediante la alianza que habían conformado.

En este, se dispuso que:

- La jornada en los subtes sea de seis horas diarias y 36 horas semanales para todos los trabajadores que se desempeñan tripulando trenes, en los talleres, puestos de venta de pasajes y cualquier otra dependencia subterránea, por las condiciones de insalubridad con que se desempeñan tales tareas.

delegados fue partidaria de desarrollar frente a la empresa una estrategia defensiva, mientras que la segunda propuso y desarrolló una estrategia ofensiva.

Entre ellos hubo durante los primeros años de la concesión una constante lucha teórica por la conducción del movimiento incipiente.

- Los trabajadores que estén comprendidos en este proyecto no podrán realizar horas extraordinarias.
- Entre la finalización de un turno y el comienzo del otro no puede haber menos de 16 horas. El personal debe tener, dentro de cada ciclo de siete días, un descanso semanal no inferior a 38 horas.
- El salario no sufrirá descuentos y mantendrá los mismos valores que bajo la jornada de trabajo de ocho horas.
- La aplicación de la presente no podrá alterar negativamente las condiciones de trabajo, seguridad y calidad del servicio.

Esta decisión de la Legislatura significó un duro golpe para la empresa.

En la medida en que se sancionaba la reducción de la jornada de trabajo, conservándose los mismos niveles salariales, se atentaba contra los grados de explotación de su fuerza de trabajo establecidos. A partir de entonces, y de acuerdo con la letra del proyecto de ley, Metrovías debía pagar más caro la mercancía fuerza de trabajo ya que no podía bajar los salarios en correspondencia con la nueva duración de la jornada laboral.

A su vez, la empresa debía contratar más trabajadores para cumplir con los servicios.

Ante la aprobación del proyecto de ley, la concesionaria –a través de su vocero, Juan Ordóñez– tildó de inconstitucional la ley y volvió a amenazar con despidos si esta resultaba finalmente implementada de acuerdo con la legislación que prohíbe el trabajo de mujeres en espacios considerados insalubres.

Frente a las amenazas, las trabajadoras del subte recibieron la solidaridad desde varios ámbitos. En este sentido, varios diputados de la Nación expresaron el apoyo a la ley y su rechazo al despido de personal. Entre otros, se destacaron los diputados María América González, Irma Roy, Patricia Walsh, Claudio Pérez Martínez, Marcela Bordenave y Marcela Rodríguez.

Esto trajo como resultado la ampliación de las alianzas sociales existentes hasta ese momento, restringidas básicamente a algunos partidos de izquierda. Implicó que la fuerza social de los trabajadores del subterráneo incluyera aunque sea transitoriamente a un número mayor de personificaciones que las preexistentes.

Al mismo tiempo, la empresa recurrió al jefe de gobierno con el objetivo de que este vetara el proyecto de ley aprobado por la Legislatura.

El 12 de septiembre, el jefe de gobierno, Aníbal Ibarra, cedió a la presión de la empresa y vetó el proyecto de ley que había aprobado la Legislatura.

En los considerandos, el jefe de gobierno sostuvo que no era atribución de la Legislatura decidir sobre las condiciones de salubridad en los subtes y que esta tarea le correspondía a la Dirección General de Protección del Trabajo, perteneciente al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la cual se encontraba haciendo los estudios correspondientes sobre las condiciones de salubridad de acuerdo con las denuncias presentadas por la UTA, en octubre de 2001, y por los delegados de la línea A, en febrero de 2002.

Al poco tiempo, precisamente el 24 de octubre, un grupo de legisladores de diversos partidos insistió en el tratamiento del proyecto de ley vetado anteriormente.

Sin embargo, el proyecto de ley fue finalmente archivado por no conseguir el apoyo de un mínimo de 40 legisladores para que sea nuevamente tratado a pesar del veto previo del jefe de gobierno.

Mientras esto sucedía, en los alrededores de la Legislatura, los trabajadores que se manifestaban en apoyo al tratamiento del proyecto de ley fueron reprimidos por la Policía

Federal. Como resultado de la represión, dos manifestantes fueron heridos: un trabajador de Metrovías y un militante del Polo Obrero, la organización de desocupados del Partido Obrero que acompañaba a los manifestantes en el reclamo. Esto motivó que los trabajadores realizaran esa misma tarde un paro hasta la medianoche como forma de repudio.

Si bien la vía legislativa aparecía clausurada, los intentos por obtener la reducción horaria no se detuvieron allí.

La UTA, que había apoyado la lucha por la reducción de la jornada de trabajo a siete horas pero no a seis y que había impulsado una denuncia ante el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires por insalubridad, decidió mostrarse a partir de allí como el factor dinámico con respecto a este punto, argumentado que ellos –y no el cuerpo de delegados– eran quienes estaban capacitados para comandar las acciones.

En esta línea argumental, el 15 de marzo de 2003, la UTA anunció la realización de paros sorpresivos en las cinco líneas del subte. El titular del sindicato, Juan Manuel Palacios, prometió mantener los paros hasta que la empresa Metrovías cumpliera con las normas laborales y que el Gobierno de la Ciudad declarara que el trabajo en el subte era insalubre.

Finalmente, el 17 de marzo se llevó a cabo un paro de 9 a 10 de la mañana en todo el subte que terminó con una mesa de negociaciones con la empresa. Empero, no se lograron allí ningún tipo de reducciones en la jornada de trabajo.

Las seis horas para algunos sectores

El 5 de septiembre de 2003, un año después que vetara el proyecto de ley que disponía la reducción horaria aprobado por la Legislatura, el jefe de gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Aníbal Ibarra, firmó un decreto declarando insalubre el trabajo en los subtes, a excepción de los sectores de boleterías, andenes y de algunos talleres.

La firma del decreto se produjo en pleno clima electoral, una semana antes de que Ibarra confrontara en segunda vuelta por la jefatura de gobierno contra el dirigente conservador Mauricio Macri.

Esta coyuntura electoral fue utilizada por los delegados de los subtes para presionar al jefe de gobierno a favor de la reducción de la jornada de trabajo. Los delegados se reunieron con Ibarra y le advirtieron que si no decretaba la reducción horaria harían un paro unos días antes de la segunda vuelta electoral, lo que podía alterar las intenciones de voto del electorado porteño.

A su vez, un grupo de delegados fue recibido por el jefe de gabinete de ministros de la Nación, Alberto Fernández, y por el presidente Néstor Kirchner, en la Casa Rosada, que apoyaban la candidatura de Ibarra, quienes les transmitieron su apoyo a la reducción de la jornada laboral y posteriormente intervinieron en su favor ante el jefe de gobierno. Cuando finalmente se puso fecha al paro, el jefe de gobierno decretó la reducción horaria por insalubridad en base a la resolución N° 1105 de la Subsecretaría de Regulación y Fiscalización, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

A partir de los elevados niveles de ruido, la deficiente iluminación y la presencia de sustancias contaminantes en el medio ambiente de trabajo, el subsecretario Marcelo Antuña declaró insalubre las condiciones de medioambiente de trabajo en los talleres Rancagua, Miserere, Canning, Constitución y Subusina Carlos Pellegrini, guardas y choferes y túneles,

exceptuando a las boleterías, andenes y lugares de tránsito de pasajeros de las líneas A, B, C, D y E.

Los estudios que determinaron esta resolución se habían iniciado a partir de la denuncia de condiciones medio ambientales de trabajo insalubres realizada por la UTA en octubre de 2001.

La resolución establecía que “en relación al personal que presta servicios en las formaciones, como choferes de las líneas, se autoriza la realización de dos (2) horas extraordinarias diarias (artículo 5º, decreto nº 16.115/33) por el plazo de 30 (treinta) días”.⁹ Se obtenía de este modo una importante conquista pero que en definitiva era a medias: una significativa porción de los trabajadores de la empresa, aproximadamente un tercio de ellos, debía continuar con la jornada de ocho horas, tal como se había establecido al inicio de la concesión.

Por otra parte, la implementación de la nueva jornada laboral no estuvo exenta de fricciones entre los trabajadores, el sindicato y la empresa. La discusión pasaba por determinar a partir de cuando se empezaba a aplicar la reducción horaria.

Esto llevó a que los trabajadores de la empresa apelaran a paros –con el apoyo de la UTA– para que se efectivizara la reducción de la jornada de trabajo. Mientras tanto, en la dirección de obstaculizar la implementación de la medida, Metrovías apeló el decreto de Ibarra ante el Consejo Federal de Trabajo, quien le dio lugar al reclamo de la empresa.

Al mismo tiempo, el juez federal Roberto Gallardo apoyó la decisión de Ibarra y conminó a la empresa a cumplir con el decreto del jefe de gobierno. El juez resolvió que debía implementarse la reducción horaria de acuerdo con los términos de la resolución 1105.

Ante los paros, intervino nuevamente Ibarra y mediante la resolución 1.121/03 autorizó a que los trabajadores de todos los sectores declarados insalubres trabajaran ocho horas, contando a las dos últimas como extras, por un plazo de 30 días hábiles desde el 18 de septiembre de 2003, hasta que la empresa pudiera contratar y capacitar al nuevo personal necesario para la prestación normal del servicio. Ante ello, la empresa pidió una prórroga por otros 30 días hábiles, hasta el 31 de octubre de 2003, que le fue concedida.

De esta manera, terminado este plazo, los trabajadores de los sectores declarados insalubres pasaron a cumplir un régimen de seis horas diarias.

A ellos se sumaron los trabajadores del premetro, lo que motivó una nueva polémica entre la empresa y los trabajadores porque el servicio del premetro se desarrolla en la superficie y no había sido objeto de las mediciones realizadas por los técnicos del GCBA que dictaminaron que en determinados sectores del subte había condiciones de trabajo insalubres.

En los artículos 1º y 2º de la resolución 1105/03, el Subsecretario había declarado insalubres las condiciones de medioambiente de trabajo de la mayoría de los talleres, de los guardas, los choferes y de los túneles, mientras que había exceptuado a las boleterías, los andenes y los lugares de tránsito de pasajeros. De esta manera, según el texto de la resolución, el premetro no quedaba ni incluido ni excluido explícitamente dentro del nuevo régimen horario.

Pero como se había declarado insalubre el trabajo de los choferes, y los trabajadores del premetro son choferes, estos sostenían que se encontraban incluidos en el artículo 1º de la resolución.

⁹ Resolución 1105/03, firmada por el subsecretario de Regulación y Fiscalización, del GCBA, Marcelo Antuña, el 5 de septiembre de 2003.

Por este motivo, los 50 trabajadores del sector aplicaron de hecho la reducción horaria. En un principio, la empresa amenazó con aplicar sanciones y descontó las dos horas no trabajadas a los empleados del premetro. Sin embargo, luego de mantener negociaciones con los delegados y el sindicato, restableció los sueldos anteriores. Así, un nuevo sector de la empresa reducía su jornada laboral. No obstante, quedaban todavía con una jornada de ocho horas las boleterías, algunos talleres y el personal de estación, motivo por el cual la lucha no se abandonaba.

Las seis horas para todos los trabajadores

Sin consultar a los trabajadores y sin que estos estuvieran al tanto, el 1° de abril de 2004, el sindicato firmó en el Ministerio de Trabajo un acuerdo con Metrovías en el que se estipuló una nueva duración de la jornada laboral para los sectores que aún continuaban con el régimen de ocho horas. A su vez, en el mismo acuerdo, el sindicato consentía la instalación de máquinas expendedoras de boleto.

Con respecto a la jornada de trabajo, el acuerdo establecía que, a partir del 21 de abril, los asistentes al pasajero, los asistentes de productos y servicios, los boleteros y el resto de los empleados dedicados a tareas comerciales pasarían a una jornada de seis horas. Sin embargo, de acuerdo con “las necesidades operativas” de la empresa, con carácter obligatorio ésta podía hacerlos trabajar ocho horas hasta el 1° de julio y a partir de allí siete. Esto significaba una reducción real de ocho a siete horas para los sectores mencionados. Se utilizaba en este caso el mismo mecanismo empleado en los convenios colectivos de 1994 y 1999. En ellos, se había establecido que la jornada de trabajo era de siete horas pero que obligatoriamente los trabajadores debían cumplir una hora extra. En este caso, se sostenía la existencia de una jornada laboral de seis horas en estos sectores, cuando en realidad se avalaba una jornada de siete horas.

Este acuerdo implicaba un avance con respecto a la jornada de ocho horas, pero no alcanzaba el objetivo consolidado entre los trabajadores de tener una jornada de seis horas. Para el personal de los talleres Polvorín/Bonifacio y Premetro/Medalla milagrosa, del Premetro, el acuerdo establecía una jornada de seis horas a partir del 21 de abril. En este caso también la empresa quedaba en condiciones de exigirles a estos empleados la adición de un máximo de dos horas hasta el 1° de julio de ese año. A partir de ese entonces, para esta porción del personal sí se establecía la jornada real de seis horas.

A su vez, en el acuerdo se ratificaba una vez más la vocación empresaria de implementar en toda la red de subtes máquinas expendedoras de boletos, en reemplazo de las boleterías tradicionales, atendidas por trabajadores.

Recién un día después de acuerdo firmado entre el sindicato y la empresa los delegados pudieron ver el acta.

Disconformes con lo que se había firmado, los trabajadores decidieron parar el subte el viernes 2 de abril a media tarde. Para garantizar el paro, algunos trabajadores cortaron las vías, apelando a la acción directa. De esta manera, el servicio quedaba completamente bloqueado y el personal jerárquico no podía poner en funcionamiento los trenes.

Una vez más, los trabajadores del subte se oponían a un acuerdo firmado por su propio sindicato. En esta ocasión volvían a utilizar el paro con corte de vías como herramienta para desobedecer la firma del acuerdo realizado por la UTA con la empresa.¹⁰

Frente a la medida de fuerza, la empresa respondió con el despido de aproximadamente 100 trabajadores.

Por su parte, el titular de la UTA, Juan Manuel Palacios, negó que el sindicato tuviera algún tipo de conflicto con Metrovías y frente al paro señaló: "Quizá se deba a la actitud irresponsable de algún delegado que no está de acuerdo con la jornada de seis horas que acordamos anoche. No sé qué más quieren, porque conseguir jornadas de cuatro horas es imposible".

Tras cuatro días de conflicto con el subte paralizado y luego de negociar con el Ministerio de Trabajo de la Nación y con la empresa, los trabajadores decidieron levantar la medida de fuerza el 5 de abril.

En las negociaciones, se acordó reincorporar a los trabajadores despedidos por la empresa a causa del paro e instalar en todo el subte la jornada de seis horas para todos los sectores.¹¹

Así se completaba la primera victoria de carácter ofensivo sobre la empresa desde el inicio de la concesión, en 1994.

Hasta ese momento, los trabajadores del subte habían logrado detener progresivamente los ataques de la concesionaria sobre la fuerza de trabajo.

A su vez, era esta una victoria significativa ya que lograba revertir uno de los mayores privilegios que había obtenido la empresa durante el proceso de traspaso de la explotación del servicio a manos privadas, en el contexto de la avanzada capitalista sobre la fuerza de trabajo desarrollada durante la década del 90.

Esta conquista era resultado de la estrategia ofensiva implementada por la nueva camada de delegados surgida de las elecciones de septiembre de 2000, que contemplaba la construcción de alianzas con identidades sociales que trascendieran a los trabajadores del subte. En este sentido, en esta serie de enfrentamientos en la dirección de restituir la jornada histórica de trabajo del subte, los trabajadores apelaron y consiguieron el apoyo de un conjunto de actores –legisladores de la ciudad de Buenos Aires, diputados de la Nación, movimientos de desocupados, la UTA, un juez federal, funcionarios del GCBA y el presidente de la Nación, entre otros– que les permitió avanzar en la dirección esperada.

A su vez, la paralización del servicio por tiempos prolongados por medio de paros con cortes de vía se demostraba –como en épocas anteriores a la concesión– como la metodología fundamental para conseguir resultados positivos en la lucha contra la concesionaria.

Los trabajadores del subterráneo contaban en este sentido con un arma poderosa que, utilizada en ciertas formas, podía lograr grandes efectos. Cualquier interrupción en este sistema de transporte generaba un impacto de gran magnitud en la ciudad de Buenos Aires.

Un paro de subtes traía como consecuencia ineludible complicaciones serias en el transporte de la principal ciudad de la Argentina.

Por otra parte, si bien ahora la empresa debía pagar más caro la fuerza de trabajo, en la medida en que la reducción de la jornada implicaba que los niveles salariales no se

¹⁰ Acta acuerdo firmada el 1º de abril de 2004 en el Ministerio de Trabajo de la Nación, bajo expediente 1.084.806/04.

¹¹ Acta acuerdo firmada el 5 de abril de 2004 en el Ministerio de Trabajo de la Nación, bajo expediente 1.084.806/04.

modificaran, este costo no recaería en su totalidad en la empresa. Este incremento de costos sería en parte compensado posteriormente por el aporte de subsidios realizados por el Estado nacional, de acuerdo con lo que establecía la letra del contrato de concesión del servicio firmado en noviembre de 1993 y ratificado en la addenda al mismo de 1999.¹²

La entrega de subsidios del Estado nacional a la empresa concesionaria se configuró a partir de allí en un mecanismo común ante incrementos de costos en la operación del servicio, como en los casos que ya veremos de incrementos salariales y de la incorporación de los trabajadores de empresas tercerizadas al convenio de UTA-Metrovías, lo que permitió una resolución más acelerada de los conflictos, en la medida en que la concesionaria debió afrontar un costo económico menor en cada una de las derrotas que sufrió a manos de la fuerza social de los trabajadores.

En contraposición a la empresa, para los trabajadores la reducción de la jornada de trabajo en dos horas redundaría en una mejor calidad de vida.

Por un lado, a partir de allí, los trabajadores se expondrían un menor tiempo a las condiciones de trabajo insalubres existentes en el subte.

Por otro lado, contarían desde ese momento con dos horas libres para dedicarlas a diversas actividades. En este sentido, a partir de la encuesta que realizamos en los subtes hacia octubre de 2006, más de dos años y medio después de que se estableciera la reducción de la jornada, nos encontramos con que el 64,6% de los trabajadores dedicaba las dos horas menos de trabajo a actividades de esparcimiento en general, especialmente junto a su familia y amigos, el 17,7% a descansar, el 13,9% a realizar tareas en el hogar y el 8,9% a estudiar, el 3,8% a otro trabajo y el 5,1% a otras cuestiones.

Cuadro 1: Principales destinos otorgados por los trabajadores a las dos horas menos de trabajo¹³

Tipo de actividad	%
Actividades de esparcimiento en general	64,6
Descanso	17,7
Tareas en el hogar	13,9
Estudio	8,9
Otro trabajo	3,8
Otros	5,1
Total	114

Fuente: Encuesta PICaSo 2006.

¹² De acuerdo con el contrato de concesión, la redeterminación de los montos de la tarifa del servicio, del canon o de los subsidios se realizará cuando alguna de las partes (concesionario o concedente) invoquen y fundamenten un incremento o una disminución en el costo de explotación del servicio superior al 6% en los siguientes ítems: el costo de materiales e insumos, el costo de la mano de obra y el costo de la energía eléctrica y los combustibles.

El reclamo de subsidios ante los incrementos de costos fueron realizados por Metrovías ante la Secretaría de Transporte de la Nación, perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Su aprobación puede corroborarse en los estados contables y memorias presentados por la empresa para cada año.

¹³ Los totales superan el 100% ya que se trató de una pregunta con respuesta múltiple.

Aumento salarial

Una vez obtenida la jornada laboral de seis horas en todos los sectores del subte, los trabajadores orientaron sus fuerzas en la dirección de conseguir mejoras salariales.

Junto con la jornada laboral de ocho horas, el nivel salarial en los subtes se configuró desde los inicios de la concesión en una de las principales fuentes de malestar para los trabajadores.

El traspaso de la explotación del servicio a manos privadas estuvo acompañado de la reducción de los salarios básicos de los boleteros, quienes ingresaron con un salario mensual de \$435. A esto se le sumó un congelamiento salarial para todos los sectores.

Con el proceso inflacionario desatado a partir de la devaluación de la moneda nacional y el crecimiento económico post crisis de 2001-2002, la necesidad de obtener mejoras salariales se hizo cada vez más fuerte. El aumento salarial otorgado por el gobierno de Eduardo Duhalde era –en la perspectiva de los trabajadores– insuficiente para fines de 2004.

Por este motivo, en noviembre de ese año reclamaron un aumento salarial que iba acompañado de un pedido de incremento en un 2% en el adicional por antigüedad y de reestablecimiento del plus por nocturnidad, eliminado al entrar en vigor el régimen de seis horas, en 2003.

Solamente siete meses después de conseguir la reducción horaria para todos los sectores del subte, los trabajadores se lanzaron nuevamente a la ofensiva.

La respuesta negativa de la empresa frente al reclamo obrero derivó en un endurecimiento de los medios empleados por los trabajadores para conseguir mejoras en sus condiciones salariales: el 18 y el 22 de noviembre los empleados realizaron paros de una hora en toda la red de subtes de la ciudad.

El paro de actividades era una vez más el instrumento empleado para buscar incidir sobre la empresa.

Con posteridad a los paros se establecieron una serie de negociaciones en el Ministerio de Trabajo que sistemáticamente fracasaron debido a la intransigencia de las partes.

Esto llevó a dos nuevos paros de actividades el 6 y 7 de diciembre a pesar de estar vigente la conciliación obligatoria dictada por el Ministerio de Trabajo. El 7, cuando la empresa quiso poner en funcionamiento una formación con personal jerárquico, un grupo de trabajadores se tiró a las vías para impedir que se intentara normalizar el servicio.

Frente al corte de vías, la empresa hizo una denuncia judicial.

Finalmente, el 15 de diciembre de 2004 se alcanzó un principio de acuerdo entre las partes, con la mediación del Ministerio de Trabajo de la Nación.

El acuerdo constó de siete ítems:

- Pago de una suma no remunerativa y por única vez que iba de \$350 a \$450, según las categorías.
- Modificación del monto adicional por antigüedad a \$5 por año de trabajo.
- Pago de un adicional de \$5 a los trabajadores que desarrollaran sus tareas en horario nocturno.
- Convocatoria para discutir la nueva escala salarial de la empresa durante la segundo quincena de enero de 2005.
- Pago de \$100 remunerativos a partir de enero de 2005 a cuenta de futuros aumentos a convenir a partir de las negociaciones mencionadas en el punto 4.

- Los aumentos que podría otorgar el Poder Ejecutivo Nacional serían absorbidos por el monto a cobrarse a cuenta de los resultados de las negociaciones.
- El compromiso de la empresa de no adoptar represalias contra sus empleados por las medidas instrumentadas como parte del conflicto.

De esta manera, después de casi un mes de confrontaciones se lograba un acuerdo que implicaba una mejora en las condiciones salariales de los trabajadores y se abría el camino para que esta se profundizara en las negociaciones pautadas para el mes siguiente.

En enero, cuando debían reestablecerse las negociaciones salariales, la empresa decidió instalar máquinas expendedoras de boletos en la estación Mariano Moreno, de la línea C. Era este el modo en que la empresa intentaba retomar la iniciativa sobre su fuerza de trabajo y entorpecer las negociaciones salariales.

Frente a la instalación de las máquinas, los trabajadores anunciaron un paro –para el 24 a la tarde– que finalmente no se realizó debido a la intervención del Ministerio de Trabajo de la Nación. Se abrió así una instancia de negociación entre las partes en la que la empresa se comprometió a retirar antes del 1º de febrero las máquinas expendedoras de boletos instaladas en la línea C y se retomaron las discusiones salariales pautadas en el acuerdo de diciembre de 2004.

Sin embargo, las negociaciones se vieron reiteradamente empantanadas y los trabajadores realizaron numerosos paros con corte de vías para evitar que la empresa pudiera prestar servicio con personal jerárquico. El 3, 4, 7 y 8 de febrero paralizaron el servicio dos, tres, cuatro y cinco horas por la mañana y por la tarde, respectivamente, mientras que el 9 y el 10 lo hicieron por 48 horas continuas.

Al mismo tiempo, como medio para presionar a la empresa, los delegados denunciaron falta de mantenimiento en el subte y acusaron a Metrovías de profundizar el conflicto para conseguir aumentos de tarifas o incrementar los subsidios recibidos de parte del Estado nacional.

La prolongación y profundización del conflicto hizo que los trabajadores del subte recibieran el apoyo de diversas organizaciones, entre ellas, la Asociación de Trabajadores del Estado (ATE), la Federación Obrera de Trabajadores y Empleados Telefónicos de la República Argentina (Foetra-Sindicato Buenos Aires), el Movimiento de Empresas Recuperadas (MNER), la Central de Trabajadores de la Argentina (CTA) y algunos movimientos de desocupados, como el CUBA-MTR, el Polo Obrero, el Teresa vive y el 29 de mayo. Algunas de ellas, se comprometieron a realizar paros de actividades y cortes de los accesos a la ciudad en caso de que el conflicto se profundizara aún más.

El 10 al mediodía, sin la participación de los delegados del subte, la empresa y el sindicato firmaron un acuerdo en el Ministerio de Trabajo con el objetivo de finalizar el conflicto.

Según los puntos principales del acuerdo, se establecía:

- Un aumento salarial del 19% para todas las categorías. Esto significaba que el sueldo más bajo sería de \$910 y el más alto de \$2.025.
- La incorporación al sueldo básico de la suma remunerativa de \$100 que se venía otorgando desde las negociaciones de diciembre de 2004.
- Un incremento en el adicional por antigüedad. A partir del acuerdo, sería para todos los trabajadores del 1% del salario básico conformado de la categoría conductor.

Después de algunas horas de firmado el acuerdo entre la UTA y Metrovías, los delegados pudieron conocer las condiciones negociadas por el sindicato.

Con la copia del acta en las manos los delegados sometieron a asambleas los puntos acordados entre la empresa y el sindicato y, recién cuando las distintas asambleas aprobaron las condiciones alcanzadas en el acuerdo, se restableció el servicio. La consulta a las bases –antes y durante los conflictos– será un carácter distintivo del cuerpo de delegados surgido en 2000.

La firma del acuerdo por parte de la UTA no había garantizado la reanudación inmediata del servicio. Por el contrario, para ello se necesitaba del consenso de los delegados y de los trabajadores del subte sobre los resultados de las negociaciones. La posesión de la representación formal de los empleados del subte a nivel colectivo era incapaz una vez más de asegurar la conducción de este conjunto de trabajadores en un conflicto. La conducción de esta fuerza social estaba en manos del cuerpo de delegados.

La lucha contra la subcontratación

Con la jornada de trabajo de seis horas establecida y en medio del conflicto salarial que hemos descripto en el punto anterior, los trabajadores del subte sumaron su fuerza a desandar otra de las transformaciones fundamentales que se instalaron –con el consentimiento del sindicato– en el inicio de la concesión del sistema subterráneo de transporte: la subcontratación de trabajadores.

Hasta el momento de la concesión, la totalidad de las funciones requeridas para operar el servicio subterráneo de transporte estaba bajo la dirección de la empresa estatal Subterráneos de Buenos Aires. Esto implicaba que los trabajadores que se desempeñaban en los subtes se encontraran bajo la órbita de una misma patronal, un mismo sindicato y un mismo convenio colectivo de trabajo que, en ese caso, era el de UTA-SBASE.

El traspaso a manos privadas disolvió esta realidad. A partir de entonces, varias funciones se empezaron a realizar a través de terceras empresas contratadas por el consorcio comandado por el Grupo Roggio. Surgieron así empresas tercerizadas que prestaban a la concesionaria el servicio de limpieza, seguridad, asistencia al pasajero, control de evasión, tesorería y mantenimiento de instalaciones y material rodante.

Esto trajo como consecuencia que en un mismo espacio laboral convivieran trabajadores pertenecientes a diferentes empresas, organizados a través de distintos sindicatos y bajo convenios colectivos de trabajo que establecían condiciones laborales y salariales heterogéneas.

En este sentido, la tercerización fue uno de los mecanismos que aplicó la empresa durante este período con el objetivo de reducir sus costos operativos.

Esta reducción de costos fue posible debido a que las empresas tercerizadas –muchas de ellas pertenecientes al grupo Roggio– firmaron con diversos sindicatos convenios colectivos que establecían condiciones más desfavorables para la fuerza de trabajo que las que imponía el convenio de la UTA.

Por otra parte, al coexistir diferentes patronales, sindicatos y condiciones laborales y salariales, los trabajadores que desempeñaban sus tareas en el ámbito del subterráneo se encontraron con un obstáculo para la construcción de lazos de solidaridad entre ellos y para el impulso conjunto de reclamos. Los reclamos, en los primeros años, se daban de manera fragmentada. Es decir que los trabajadores de cada empresa luchaban por sus intereses sin la solidaridad ni el apoyo de los trabajadores de las demás compañías que operaban en los subtes.

En contrapartida, esta misma situación beneficiaba a Metrovías y a las empresas tercerizadas en la medida en que se aseguraban de este modo la “paz social” y que los reclamos se mantuvieran aislados.

Cuadro 2: Empresas que prestan servicios a Metrovías (año 2004)

Empresa	Funciones
Compañía Metropolitana de Seguridad	Seguridad y asistencia al pasajero-Socorristas
Orbea-Bayton	Recuento de dinero y distribución de productos
Pertenecer	Apertura de puertas de las estaciones y limpieza
CAF	Mantenimiento de material rodante
Servisub	Limpieza de baños
Taym	Limpieza de andenes y trenes
FIEL	Asistencia al pasajero y control de evasión

Fuente: Cuerpo de delegados.

A pesar de los obstáculos, la unidad de los trabajadores que desempeñaban sus tareas en el ámbito del subterráneo en la dimensión gremial comenzó a desarrollarse hacia 2004-2005 cuando los trabajadores de Metrovías empezaron a acompañar las luchas de los empleados de las distintas empresas subcontractadas por ser incluidos en el convenio colectivo de la UTA.

Así, la fuerza social dirigida por los trabajadores de Metrovías comenzó a desarrollar luchas menos corporativas y más clasistas, en la medida en que empezó a participar de confrontaciones que la trascendían en tanto empleados de la empresa concesionaria. Incluso, no se limitaron a luchar junto a los trabajadores de empresas tercerizadas, sino que también lo hicieron por otras fracciones de asalariados.¹⁴

El convenio UTA-Metrovías –especialmente después de las luchas implementadas– incluía mejores condiciones salariales que los firmados por los sindicatos que intervenían frente a las tercerizadas y una jornada de trabajo de seis horas, debido a la declaración de insalubridad del jefe de gobierno de la ciudad de Buenos Aires para el trabajo en el subterráneo en algunos sectores, y al conflicto de abril de 2004, cuando todos los sectores

¹⁴ En este sentido, el 20 de abril de 2005, realizaron un paro de media hora, de 16 a 16.30, en apoyo a la lucha que desarrollaban los trabajadores de la empresa estatal Líneas Aéreas Federales Sociedad Anónima (LAFSA), quienes reclamaban por su destino laboral.

Posteriormente, estos trabajadores –y especialmente sus delegados– han prestado su solidaridad a otras fracciones de asalariados en lucha, como fueron los casos de los trabajadores ferroviarios, del Hospital Garrahan y del Hospital Francés, entre otros.

El 4 de noviembre de 2005, los trabajadores del subterráneo realizaron un paro en repudio a la presencia del presidente de Estados Unidos George W. Bush en la Argentina y, el 9 de abril de 2007, liberaron molinetes y realizaron un paro de dos horas en repudio al asesinato del maestro neuquino Carlos Fuentealba, cuando participaba de una protesta en su provincia. De las manifestaciones de repudio por el asesinato participaron también varios gremios afiliados a la CTA y la CGT y distintos partidos políticos y organizaciones estudiantiles.

de Metrovías pasaron a cumplir la jornada reducida. Esta serie de beneficios hacía que los empleados de otras empresas que compartían el ámbito laboral quisieran incorporarse al convenio de UTA.

Empezaba, de esta manera, la lucha contra la política de tercerización en el ámbito del subterráneo.

Los trabajadores de la empresa TAYM, encargados de la limpieza de andenes y trenes, fueron los primeros empleados de empresas tercerizadas que se organizaron con el objetivo de luchar contra la precarización laboral que implicaba la política de tercerización.

En esta dirección, poco después de que los trabajadores de Metrovías consiguieran la reducción de la jornada de trabajo para todos los sectores, a comienzos de 2004, un destacamento de trabajadores de la empresa de limpieza comenzó a organizarse gremialmente de manera clandestina y a tomar contacto con el cuerpo de delegados de los trabajadores de Metrovías con el objetivo de acceder al convenio de UTA en el subte.

A pesar de los recaudos implementados para evitar sanciones, el 22 de diciembre de 2004, la empresa TAYM echó a este grupo de activistas.

Dos días después, el 24 de diciembre, bajo la dirección del cuerpo de delegados de los trabajadores de Metrovías, los trabajadores de limpieza realizaron un paro reclamando la reincorporación de los activistas despedidos. A esta medida de fuerza se sumó la amenaza del cuerpo de delegados de Metrovías de parar las cinco líneas del subte si no se reincorporaba a los activistas.

La medida de fuerza y la amenaza de paro del servicio de subtes tuvieron como consecuencia la reincorporación de los despedidos y el inicio de una serie de negociaciones que, en marzo de 2005, concluyó con su incorporación al convenio de UTA.

Empezaba así la relación solidaria en la dimensión de la lucha gremial entre los trabajadores de TAYM y los de Metrovías, que se expresó también en el apoyo que los empleados de TAYM le prestaron a los de Metrovías en el conflicto salarial que mantenían en ese entonces con la concesionaria. En ese conflicto, los empleados de la empresa de limpieza contribuyeron activamente a la implementación de los paros al cerrar las puertas de las cabeceras y evitar que ingresaran los pasajeros a las estaciones.

Trabajadores de otras empresas se suman a la lucha contra la subcontratación

Al reclamo por la igualación de condiciones laborales y salariales en el subte, se sumaron los empleados de la empresa FIEL (control de evasión), Compañía Metropolitana de Seguridad (seguridad y socorristas) y Metrotel (instalación de cables de telefonía), quienes contaron también con el acompañamiento de los trabajadores del subte, especialmente el de sus delegados.¹⁵

¹⁵ La solidaridad de los trabajadores de Metrovías con los de las empresas tercerizadas encontró un límite frente a los trabajadores de la Compañía Metropolitana de Seguridad (CMS). El desempeño de estos últimos como fuerza de seguridad de la empresa concesionaria frente a los asalariados de Metrovías –particularmente en los momentos de conflicto– hizo que el grueso de los trabajadores no se sintiera solidario con ellos. Solamente el cuerpo de delegados de Metrovías acompañó activamente el reclamo de los empleados de CMS. Veamos el relato que sobre este punto hace un activista de la línea B: “(...) Y el más conflictivo fue la empresa Metropolitana. Cuando Tráfico gana las 6 horas, Metrovías fabrica la empresa de seguridad Metropolitana que es del grupo Roggio. Que eran, que nos tenían que controlar a nosotros. En los paros repartían volantes...Se organizan muy fuerte ellos. Y los compañeros decían: “¿cómo yo voy a salir a

El 9 de mayo de 2005, entre las 12 y las 17.30, los trabajadores de estas empresas junto con los delegados de Metrovías obstruyeron los molinetes y cerraron boleterías, permitiendo que los pasajeros viajaran gratis.

Con esta medida de fuerza, se reclamaba la incorporación como personal estable y el encuadramiento en el convenio colectivo de la UTA de los trabajadores de estas empresas y la reincorporación de tres trabajadores despedidos de la empresa Metrotel.¹⁶

La respuesta de Metrovías al reclamo fue la presentación de una denuncia judicial contra la obstrucción de molinetes y boleterías.

La falta de resultados de la protesta no implicó que los empleados de las tercerizadas ni los delegados y activistas de Metrovías desistieran de su lucha.

El 20 de octubre, acompañados por delegados y trabajadores de Metrovías, un grupo de trabajadores de la Compañía Metropolitana de Seguridad (CMS) y de otras tercerizadas se lanzó nuevamente a la protesta cortando las vías de la línea A a la altura de la estación Miserere.

El corte de vías motivó la represión inmediata de los manifestantes de parte de la Policía Federal, lo que desencadenó la paralización total del servicio de subtes por cuatro horas a partir de las 17.30 y un corte de calles sobre la avenida Pueyrredón y Rivadavia.

A su vez, como represalia frente al reclamo, la empresa FIEL despidió a dos trabajadores.

Ante el conflicto, intervino el Ministerio de Trabajo de la Nación y se abrieron negociaciones entre las empresas tercerizadas, Metrovías y representantes de los trabajadores.

En esta ocasión, los trabajadores de las empresas tercerizadas sumaron el apoyo de los trabajadores y delegados de Metrovías, el de dirigentes de los partidos de izquierda Movimiento Socialista de los Trabajadores (MST) y Autodeterminación y Libertad (AyL) y de representantes gremiales de la Unión Ferroviaria y el Hospital Garrahan.

Después del conflicto, las negociaciones continuaron. Sin embargo, ante el estancamiento de las mismas, los trabajadores de estas empresas apelaron a otros medios de lucha para presionar en la dirección de una resolución que determinara un cambio en sus condiciones laborales y salariales.

El 30 de noviembre los trabajadores de empresas tercerizadas anunciaron la realización de un paro con corte de vías si el Ministerio de Trabajo no resolvía la incorporación al convenio de la UTA.

El 12 de diciembre, el Ministerio de Trabajo resolvió encuadrar a los trabajadores de FIEL y de Compañía Metropolitana de Seguridad (CMS) en el convenio de UTA. Posteriormente, la Comisión Arbitral de la Confederación General del Trabajo (CGT) rechazó el traspaso de los trabajadores de CMS, aunque conservaron salarios acorde al convenio de la UTA, una jornada laboral de seis horas y estabilidad geográfica, es decir que no los podían trasladar del subte.

defender a este que no me dejaba entrar el día de paro? Cada vez que había paro estaban los de seguridad ahí y no te dejaban entrar, y repartían volantes a los pasajeros. Muchos compañeros se agarraban de eso para decir: “no, no peleemos”. Y sabían que era justo capaz lo que planteaban”.

¹⁶ La empresa Metrotel pertenece al grupo Roggio y se encarga de la instalación de redes telefónicas utilizando la red de subterráneos de la Ciudad. Sin embargo, no realiza ninguna función relacionada con la operación del sistema de transporte subterráneo. A pesar de ello, un grupo de trabajadores de esta empresa luchó durante un breve período por ser incorporado al convenio de la UTA. Los delegados de Metrovías no acompañaron el reclamo de estos empleados por considerar que sus tareas no estaban relacionadas a las de los trabajadores del subte.

A pesar de haber igualado sus condiciones salariales y laborales a la de los trabajadores encuadrados en la UTA, los empleados de CMS continuaron luchando por ser incorporados en este convenio.

En esta dirección, el 11 de abril de 2006, trabajadores de CMS se arrojaron a las vías en las estaciones 9 de julio y Tribunales, de la línea D, y en Diagonal Norte y Lavalle, de la línea C, cortando el servicio de subte. Frente a ello, la Guardia de Infantería de la Policía Federal se hizo presente con la intención de desalojar las vías y, para evitar la represión, los trabajadores de Metrovías iniciaron un paro total del servicio, reclamando la incorporación de todos los trabajadores tercerizados al convenio de UTA-Metrovías.

En el segundo día de paro, la Policía Federal finalmente reprimió a los manifestantes en las estaciones Primera Junta, de la línea A, y Federico Lacroze, de la B, y arrestó a diez de ellos, entre los que se encontraban delegados de Metrovías.

A raíz de esto, intervino como mediador entre las partes el premio Nobel de la Paz Adolfo Pérez Esquivel, quien logró que se encausaran las negociaciones y que los manifestantes levantaran las medidas de fuerza.

Menos de un mes más tarde, el 9 de mayo de 2006, y luego de negociaciones entre el Ministerio de Trabajo y algunos delegados del subte, representantes de la UTA, de Metrovías, del Ministerio de Trabajo y los delegados del subte acordaron la incorporación al convenio colectivo de UTA de los trabajadores de la empresa Servisub, Pertenece y del personal no jerárquico de las empresas Orbea y Bayton encargados de las tareas de recaudación y recuento de dinero, mientras que una vez más se les rechazó el traspaso a los empleados de CMS. Sin embargo, el acuerdo concretado entre un grupo de delegados de Metrovías y el Ministerio de Trabajo establecía que los trabajadores de Metropolitana, la compañía de seguridad, irían entrando progresivamente dentro de Metrovías como auxiliares de estación, realizando tareas de control de evasión.

En el acuerdo se estableció que a los trabajadores de Servisub les correspondía ocupar la categoría de peón general del convenio UTA-Metrovías 384/99, mientras que los empleados de Orbea y Bayton que cumplían las tareas de recaudación, distribución y traslado de valores, entrega de productos en las líneas del subte, recuento de dinero y tareas conexas pasaron a ocupar una nueva categoría laboral del convenio UTA-Metrovías: “asistente tesorería de línea”.¹⁷

Posteriormente, los trabajadores de CMS junto con los de las empresas FIEL, Orbea y Bayton fueron incorporados a Neoservice, una nueva empresa perteneciente al grupo Roggio creada para absorber a los trabajadores que se habían incorporado al convenio de la UTA en este último conflicto.

Hasta aquí, los trabajadores de las empresas tercerizadas que desempeñaban tareas en el ámbito del subterráneo –con la excepción de CAF– quedaban de esta manera incluidos en las condiciones de trabajo y salario establecidas en el convenio colectivo firmado entre Metrovías y UTA, que contenía las mejoras logradas por los trabajadores a través de los conflictos gremiales que hemos analizado hasta aquí.

El paso definitivo para desandar la tercerización se dio sin la necesidad de impulsar un conflicto.

¹⁷ Acta acuerdo firmada el 9 de mayo de 2006 en el Ministerio de Trabajo de la Nación, bajo expediente 1.138.313/05.

Caídas las condiciones salariales y laborales establecidas por los convenios colectivos firmados por las empresas tercerizadas con otros sindicatos, Metrovías incorporó a su plantel, como empleados directos, a los trabajadores de estas empresas.

El 6 de diciembre de 2006, los representantes de la UTA, Metrovías, Pertenecer, Servisub y TAYM acordaron la incorporación de los trabajadores de estas empresas tercerizadas al plantel permanente de la empresa concesionaria del servicio de transporte subterráneo.

En el acta acuerdo firmada en el Ministerio de Trabajo, se convino que los trabajadores incorporados lo harían en la categoría de peón general y que conservarían la antigüedad que acumulaban en la empresa anterior, es decir, la empresa tercerizada.

Veinte días más tarde fue el turno de los trabajadores de Neoservice.

Con la firma de esta última acta, la política de tercerización implementada por la concesionaria desde los comienzos de la gestión privada quedaba seriamente dañada. Sólo un pequeño puñado de trabajadores se mantenían a partir de allí prestando servicios a través de CAF.

Esto implicaba que casi la totalidad de las funciones que Metrovías había tercerizado al hacerse cargo de la explotación del servicio volvían a la órbita de la empresa a cargo de la gestión del subte.

La reversión de esta política significaba la conformación de un colectivo laboral más numeroso donde se incluían a todos los trabajadores que contribuían a la operación del subterráneo y sentaba a su vez las bases para la posterior unidad en la dimensión gremial de todo el subte sin importar el tipo de función desempeñada.

Conclusiones

Tal como hemos observado, la reversión de las principales formas de explotación de la fuerza de trabajo instaladas en los comienzos de la concesión del servicio ha sido el resultado de un proceso complejo y conflictivo. Frente a la determinación de los trabajadores por conquistar mejores condiciones de trabajo, especialmente desde 2001, la empresa concesionaria desarrolló una resistencia sostenida en la dirección de preservar los privilegios obtenidos previamente en un contexto más favorable para sí.

Si bien creemos que este proceso de reversión –parcial, aunque sumamente significativo– de la ofensiva de Metrovías se inició hacia 2003, el mismo contó con un proceso de acumulación previo, caracterizado por la conformación de una organización sindical en el espacio de trabajo y por el desarrollo de luchas defensivas en su perspectiva.

Frente al malestar que rápidamente empezaron a generar en amplios márgenes de trabajadores las nuevas condiciones laborales y ante al desentendimiento de la UTA por confrontar con la empresa en defensa de los intereses de sus representados, los trabajadores se vieron en la necesidad de conformar –desde los comienzos de la concesión– una organización gremial con base en el cuerpo de delegados.

De esta manera, construyeron una herramienta que les permitió primero resistir la ofensiva de Metrovías y luego luchar en la dirección de revertir los principales efectos que trajo el proceso de ofensiva capitalista en este territorio. En este sentido, en modo similar a otras experiencias de este tipo en la historia argentina, la organización en el espacio de trabajo se configuró como el ámbito a través del cual los trabajadores podían imponer límites a la voluntad del capital y conquistar nuevas prerrogativas en su favor.

Ahora bien, de igual manera que el éxito de la ofensiva de Metrovías sobre su fuerza de trabajo en los 90 no había sido producto exclusivo de su propia voluntad, sino que también habían intervenido otros factores, tal como hemos mencionado, a partir de 2003, la reversión exitosa de una porción de las formas de explotación instaladas durante aquellos años en los subtes iba a ser el resultado de la voluntad de los trabajadores organizados con base en el espacio de trabajo –conducidos ahora por una nueva camada de activistas más radicalizados– en combinación con otro conjunto de elementos.

En este sentido, creemos que no podría pensarse en el éxito de esta estrategia ofensiva –conducida por el nuevo cuerpo de delegados– sin la intervención de otros factores.

En primer lugar, existía desde septiembre de 2000 una conducción en el cuerpo de delegados determinada a avanzar sobre ciertos privilegios conquistados en otra etapa por la concesionaria pero que, al mismo tiempo, tenía la capacidad de acertar con el tipo de tácticas que se requerían implementar en cada instancia y se mostraba dispuesta a revisar críticamente los errores cometidos en conflictos anteriores.

En segundo lugar, esta nueva conducción supo entablar de manera pragmática alianzas con identidades sociales que la trascendían, pero que le fueron sumamente efectivas durante los conflictos más radicalizados. Un ejemplo en este sentido fue la alianza que establecieron con el gobierno de Néstor Kirchner. Los apoyos que concitaron los trabajadores del subte en gran parte de los conflictos con su empleadora de parte del Gobierno nacional les permitieron avanzar en la dirección esperada. Coincidimos así con la sentencia realizada por Tarrow en la que señala que “hay una fuerte correlación entre la presencia de aliados influyentes y el éxito de los movimientos” (Tarrow, 1997: 160).

En cuarto lugar, el subterráneo ocupaba hacia entonces un lugar de centralidad en el sistema de transporte público de la ciudad de Buenos Aires. En este sentido, cualquier conflicto que lograra afectar en algún sentido la prestación normal del servicio tenía grandes chances de *caotizar* el normal desarrollo del sistema de transporte de la ciudad y, de esta manera, forzar a una respuesta favorable a su demanda, en ocasiones a través de la intervención del Estado nacional. El paro, por ejemplo, utilizado en las ocasiones adecuadas, se transformaba así en un arma poderosa en manos de los trabajadores.¹⁸

Este era un elemento que había estado presente durante toda la concesión del servicio; sin embargo, esta nueva conducción era quien se mostraba totalmente dispuesta a utilizar en su favor la ventaja que implicaba este lugar de centralidad ocupado en el sistema de transporte público de la ciudad y, a su vez, encontraba condiciones políticas y sociales favorables para instrumentalizarlo sin tener que sufrir costos excesivos por su uso.

En quinto lugar, las cláusulas establecidas en el contrato de concesión del subterráneo sobre compensaciones a través de subsidios hacían que la empresa no debiera afrontar ella sola los incrementos en los costos operativos que implicaban las mejoras –en la perspectiva de los trabajadores– en las formas de explotación de la fuerza de trabajo. En tal sentido, la resistencia de la empresa a la ofensiva de los trabajadores era de esperarse de menor magnitud, lo que implicaba una resolución favorable para la iniciativa de los obreros. Esto no implicaba, sin embargo, tal como hemos visto, una total pasividad de la empresa frente a las demandas de los trabajadores, en la medida en que cada derrota expresaba un deterioro del poder de la empresa sobre sus empleados y que, en parte, reducía sus niveles de ganancias.

¹⁸ En ciertas circunstancias, la simple amenaza de paro lanzada por los trabajadores ha llevado al éxito de sus demandas.

Todo este desarrollo realizado por la fuerza social de los trabajadores se dio en permanente tensión con la conducción nacional de la UTA, especialmente desde que la nueva dirección del cuerpo de delegados surgió luego de las elecciones de septiembre de 2000. Si bien en ocasiones el sindicato acompañó las luchas de los trabajadores del subte en la dirección estudiada, no fue esto lo dominante –y mucho menos se puso al frente de los conflictos–, a partir de lo cual se generaron constantes tensiones entre la mayoría de los trabajadores y la dirección nacional de la UTA.

Después de varios años de tensión entre los trabajadores del subte y de la conducción nacional del sindicato, una mayoría de los trabajadores decidió desvincularse de la UTA y conformar un nuevo sindicato, la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP).

Esta determinación se llevó adelante hacia finales de 2008 e implicó que al proceso de autonomización embrionario con relación a la empresa se le sumara una autonomización plena respecto del sindicato que en la actualidad busca consolidarse.

Bibliografía

BASUALDO, Eduardo: **Estudios de historia económica argentina. Desde mediados del siglo XX a la actualidad**. Buenos Aires, Siglo XXI editores y FLACSO, 2006. -

BOUVET, Virginia: **Un fantasma recorre el subte. Crónica de la lucha de los trabajadores de Metrovías**. Buenos Aires, Desde el Subte, 2008.

CLAUSEWITZ, Karl: **De la guerra**. Madrid, La esfera de los libros, Madrid, 2005.

COMPAÑEZ, M. y LEDESMA, F: **Cuando el terror no paraliza, 1974-1982**. Buenos Aires, Desde el Subte, 2006.

COSER, Lewis: **Nuevos aportes a la teoría del conflicto social**. Buenos Aires, Amorrortu editores, 1967.

CRESTO, J. y SALUD, C: **Formas de lucha entre trabajadores asalariados**, ponencia presentada en 4 Jornadas de Jóvenes Investigadores del IIGG, Buenos Aires, 2007.

CRESTO, J., QUINTANA, G. y REBÓN, J: “La cultura de la acción directa en la lucha económica de los asalariados”, en **Revista Argentina de Sociología**. Buenos Aires, Miño y Dávila, año 6, número 10, 2008.

ENGELS, Friedrich (1974), **La situación de la clase obrera en Inglaterra**. Buenos Aires editorial Esencias, 1974.

ENGELS, Friedrich: “Prefacio” a **Las guerras campesinas en Alemania**, en www.marxists.org.

GILLY, Adolfo: “*Los consejos de fábrica: Argentina, Bolivia, Italia*”, en **Coyoacán**, revista marxista latinoamericana, México, año II, Octubre-diciembre, número 5, 1978.

GODIO, Julio: **El tiempo de Kirchner. El devenir de una “revolución desde arriba”**. Buenos Aires, ediciones Letra Grifa, 2006.

GRAMSCI, Antonio: **Escritos periodísticos del Ordine Nuovo (1919-1920)**. Buenos Aires, Tesis 11 Grupo editor, 1991.

HYMAN, Richard: **El marxismo y la sociología del sindicalismo**. México, Ediciones Era, 1978.

JAMES, Daniel: **Resistencia e Integración. El Peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976**. Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2006.

- MARÍN, Juan Carlos: **Cuaderno 8**. Buenos Aires, Ediciones PICaSo-Colectivo ediciones, 2008.
- MARX, Karl: **El capital. Crítica de la Economía Política**. Madrid, Akal editor, 1976.
- MARX, Karl: **Miseria de la filosofía. Réplica a la “Filosofía de la miseria” de Proudhon**. Buenos Aires, Lotito y Barberis, 1923.
- MARX, Karl: **Salario, precio y ganancia**. Beijing, Ediciones en Lenguas Extranjeras, 1954.
- MARX, Karl y ENGELS, Friedrich: **El manifiesto del Partido Comunista**. México Ediciones Quinto Sol, 1994.
- SALUD, Claudia: **Las trabajadoras del subte, protagonistas de cambios. Una aproximación sobre la situación laboral de las mujeres en el subterráneo de Buenos Aires (1981-2004)**. Buenos Aires, Desde el Subte, 2007.
- TARROW, Sydney: **El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política**. Madrid, Alianza editorial, 1997.
- THOMPSON, Edward Palmer: “*Prefacio*”, en **La formación de la clase obrera en Inglaterra**. Barcelona, Crítica, 1989.
- THOMPSON, Edward Palmer: “*Introducción: Costumbre y cultura*”, en **Costumbres en común**. Barcelona, Crítica, 2000.