

La dinámica sindical en el subterráneo de Buenos Aires en un contexto de diversidad sindical. Un análisis a partir de las paritarias de 2012.



**ESTUDIOS SOCIALES
CONTEMPORÁNEOS**

Nº 9 - Mendoza 2014 - IMESC-IDEHESI

La dinámica sindical en el subterráneo de Buenos Aires en un contexto de diversidad sindical. Un análisis a partir de las paritarias de 2012.

Labor dynamics in the Buenos Aires subway in the context of union diversity. An analysis of 2012 salary negotiation.

Jorge Daniel Cresto (IIGG/UBA/CONICET)

Resumen: Después de haber mantenido una conflictiva relación durante varios años con la conducción de su gremio, la Unión Tranviarios Automotor (UTA), una fracción mayoritaria de los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires decidió –hacia 2008– escindirse del mismo y conformar un nuevo sindicato, la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y el Premetro (AGTSyP). De esta manera, se configuró en este espacio de trabajo una situación original de diversidad sindical.

Sobre la diversidad sindical existen diversos posicionamientos. Probablemente, la lectura más difundida sobre el tema es la que sostiene que la presencia de más de un gremio en un determinado ámbito laboral debilita a la fuerza sindical frente al Estado y los empresarios. Sin embargo, existen otras interpretaciones que argumentan que, si bien la misma es deseable, no genera necesariamente el debilitamiento del Trabajo frente al Capital y el Estado.

En el presente artículo nos proponemos analizar la dinámica sindical del subterráneo de Buenos Aires en un contexto de diversidad sindical, interrogándonos especialmente sobre los efectos que esta situación tiene para la fuerza de trabajo. En esta dirección, analizaremos el extenso conflicto relativo a las paritarias de 2012.

Palabras clave: dinámica sindical, diversidad sindical, conflicto salarial, trabajadores, paritarias.

Abstract: After having had a conflictive relationship for several years with the leading of its union, the Unión Tranviarios Automotor (UTA), a major fraction of the Buenos Aires subway workers decided -by 2008- to split and form a new union, the Association of Subway and Premetro Workers (AGTSyP). This configured in this workspace an original situation of union diversity.

On union diversity there are various positions taken. Probably the most widely spread on the subject is that which maintains that the presence of more than one union in a particular workplace weakens union power from the state and employers. However, there are other interpretations which argue that while it is desirable, does not necessarily weaken Labor against Capital and State.

In this paper we analyze the dynamics of the Buenos Aires underground union in a context of diversity, interrogating specially on the effects that this has for the workforce. In this direction, we will analyze the vast conflict on the 2012 joint.

Keywords: Union dynamics, union diversity, wage dispute, workers, negotiation.

Introducción

La diversidad sindical, es decir, la presencia de más de un sindicato en un mismo ámbito de actuación, es un tema de actualidad en la Argentina contemporánea.

Si bien no exclusivamente, el mismo es usualmente puesto en discusión en el marco del debate sobre la libertad sindical, específicamente, en lo relativo al derecho que tienen los trabajadores de conformar libremente los sindicatos que consideren apropiados en un mismo ámbito de actuación.

Comúnmente, se entiende que la diversidad sindical repercute negativamente en la fuerza de trabajo. Partiendo de la idea de que la unidad es un supuesto fundamental de la fortaleza sindical, suele considerarse que la dispersión que implica la multiplicidad resta poder a los sindicatos ante el capital y el Estado (Lastra Lastra, 2000: 711; Murillo, 2008: 23). Por tal motivo, diversos actores sociales de relevancia vinculados a la fuerza de trabajo se oponen férreamente a la misma.

Sin embargo, existen también argumentos que sostienen que la diversidad sindical no es necesariamente sinónimo de debilidad sindical y que, si bien la unidad de la fuerza de trabajo es preferible a su dispersión, la misma no puede imponerse desde el Estado (Tribuzio, 2012: 32).

En la Argentina contemporánea, existen numerosos casos de diversidad sindical, a pesar de los estímulos estatales a la unidad organizativa contenidos en la Ley de Asociaciones Sindicales actualmente vigente.

En el presente trabajo, nos interesa enfocarnos en el caso de los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires, en el que coexisten dos sindicatos desde 2008: la Unión Tranviarios Automotor (UTA), que detenta la personería gremial en el sector, y la recientemente creada Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y el Premetro (AGTSyP), que posee la categoría de organización simplemente inscripta desde noviembre de 2010.

Específicamente, nuestro interés está orientado a dar cuenta de la dinámica sindical en este espacio de trabajo en un esquema de diversidad sindical, observando especialmente los resultados que ha tenido esta última sobre la fuerza de trabajo. En tal dirección, analizaremos, en el marco de las paritarias del año 2012: el posicionamiento de cada uno de los sindicatos presentes ante la concesionaria a cargo del servicio y ante los Estados intervinientes; el tipo de interacción mantenido entre los gremios; la posición adoptada por la empresa y por cada uno de los Estados ante los sindicatos y los resultados del proceso paritario analizado.

Las paritarias de 2012 se han desarrollado en el contexto de un enfrentamiento político mantenido entre el Gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con relación al traspaso de la titularidad del control del servicio de subterráneos. Esto le ha impreso algunas particularidades a las mismas. En este sentido, las paritarias de 2012 han sido sumamente e inusualmente conflictivas y prolongadas en gran parte debido a este enfrentamiento político. Sin embargo, a pesar de desarrollarse en un contexto singular, es viable en las mismas analizar el problema que nos convoca, en la medida en que consideramos posible distinguir los elementos propios de las paritarias de los elementos particulares del conflicto por el traspaso del servicio. Es más, la prolongación de las paritarias y la intensidad de los conflictos que se dieron en el marco de las mismas nos permiten contar con numerosos episodios en los que observar la dinámica sindical en este espacio laboral en un contexto de diversidad organizativa.

1- El origen de la diversidad sindical en el subterráneo de Buenos Aires

Al menos desde la década del 70, han sido recurrentes los conflictos desarrollados en el subterráneo de Buenos Aires entre los trabajadores y la dirección de su representación sindical, la Unión Tranviarios Automotor (UTA). Los mismos se han originado a partir de las diferencias que la mayoría de los trabajadores ha tenido respecto de las estrategias sindicales desarrolladas por la conducción de este sindicato frente a las distintas gestiones del servicio, ya sean públicas, como sucedió hasta fines de 1993, como privadas, a partir de la concesión del servicio en 1994. Estas diferencias estratégicas así como también los conflictos que desataron han dado lugar a una relación sumamente tensa entre la mayoría de los trabajadores del subte y las distintas conducciones que se sucedieron en el tradicional sindicato del sector (Compañey y Ledesma, 2006: 22; Rouspil, 2007: 85; Bouvet, 2008: 69; Vocos, 2012: 161; Ventrici, 2012: 45; Cresto, 2012: 13).

A pesar de ello, los trabajadores se mantuvieron encuadrados en este sindicato, si bien en ocasiones estuvo muy presente la idea de autonomizarse gremialmente, como sucedió en la década del 80 cuando un grupo de trabajadores conformó un sindicato propio que finalmente no prosperó.

Sin embargo, hacia 2008, esta conflictiva relación alcanzó su fin. Luego de una serie de enfrentamientos sostenidos entre el cuerpo de delegados, conformado casi en su totalidad (21 de 23 delegados) por activistas opositores, y la conducción de la UTA, esta última desató una ofensiva sobre los delegados que no respondían a su línea. En un marco de constantes agresiones verbales y físicas sobre los delegados opositores y de un proceso interno iniciado por el Tribunal de Ética del sindicato orientado a desplazar a los representantes de base disidentes, un grupo de activistas decidió conformar un nuevo gremio e impulsar la escisión de la mayoría de los trabajadores del sector respecto de la UTA.

Fue así que se conformó la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y el Premetro (AGTSyP) en septiembre de 2008, generándose de este modo una situación original de diversidad sindical en este ámbito laboral. Con posterioridad a la conformación de este nuevo sindicato, el grupo de activistas que lo fundó promovió la afiliación al mismo, la desafiliación de la UTA y un plebiscito –en febrero de 2009– en el que la mayoría de los trabajadores del sector ratificó masivamente la decisión de autonomizarse gremialmente impulsada por el grupo inicial de activistas.

A partir de allí, mientras luchaba por mejorar las condiciones salariales y laborales de los trabajadores del subte, el nuevo gremio luchó por obtener el reconocimiento legal del mismo ante el Ministerio de Trabajo de la Nación.

Después de un largo proceso de enfrentamientos en el que el Estado se negó recurrentemente –contra lo que disponía la ley– a reconocer a la AGTSyP como sindicato, este logró la inscripción gremial en noviembre de 2010. Desde ese momento, ya oficialmente, conviven dos sindicatos en el subterráneo de Buenos Aires, uno de ellos mayoritario, pero que solamente posee la personería jurídica, la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y el Premetro (AGTSyP), y otro minoritario, que aún conserva la personería gremial en el sector, la Unión Tranviarios Automotor (UTA).

2- Personería jurídica y personería gremial. Límites a la libertad sindical en la Argentina

En la Argentina, según lo establece la ley 23.551, de asociaciones sindicales, los trabajadores tienen derecho a conformar libremente y sin necesidad de contar con autorización previa las organizaciones sindicales que crean convenientes para la defensa de sus intereses económicos. Por tal motivo, la legislación argentina contempla la

posibilidad de que en un determinado ámbito de actuación puedan existir más de una organización sindical; tantas como lo consideren necesario los trabajadores del mismo.

En concordancia con esta perspectiva, para ser reconocidas legalmente, esta ley exige que las organizaciones realicen un trámite administrativo ante el Ministerio de Trabajo, solicitando su inscripción en un registro especial de sindicatos. Una vez finalizado dicho trámite, las organizaciones sindicales adquieren personería jurídica y una serie mínima de derechos, a saber: el derecho a peticionar y representar a solicitud de parte los intereses individuales de sus representados, a representar los intereses colectivos cuando en la actividad no hubiera un sindicato con personería gremial, a formar cooperativas y mutuales, a promover el perfeccionamiento de la legislación laboral, a impulsar la formación de los trabajadores, a imponer cotizaciones a sus afiliados y a realizar reuniones sin autorización previa.

Ahora bien, en contraposición con estas disposiciones de carácter liberal, esta ley estipula asimismo que una sola organización sindical –de todas las reconocidas legalmente– contará con una serie exclusiva de derechos que le permitirá ejercer las funciones sindicales significativas en un determinado ámbito de actuación personal y territorial. Estas serán las organizaciones sindicales que cuenten con la denominada personería gremial.

La personería gremial es una categoría otorgada por el Estado al sindicato “más representativo” en su ámbito de actuación personal y territorial, es decir, al sindicato que tenga el mayor número promedio de afiliados cotizantes sobre la cantidad promedio de trabajadores que busca representar en los seis meses anteriores a la solicitud.¹

Asimismo, según lo determina la ley de asociaciones sindicales, la posesión de la personería gremial no es permanente. Por el contrario, la legislación contempla la posibilidad de que pase de un sindicato a otro. En este sentido, si un sindicato simplemente inscripto demuestra que tiene una cantidad “considerablemente superior” de afiliados cotizantes “durante un período mínimo y continuado de seis meses” que el que detenta la personería gremial hasta ese momento, esta pasará a sus manos.² Sin embargo, según señala Álvaro Abós, a pesar de esta disposición formal esto se ha dado en muy escasas ocasiones en la historia argentina (Abós, 1989: 13).

A diferencia de las organizaciones sindicales simplemente inscriptas, las que poseen la personería gremial tienen derecho a: defender y representar ante el Estado y los empleadores los intereses individuales y los colectivos de los trabajadores, a participar en instituciones de planificación y control, a intervenir en negociaciones colectivas y vigilar el cumplimiento de las normas laborales y de la seguridad social, a colaborar con el Estado en el estudio y la solución de problemas relativos a los trabajadores, a constituir patrimonios de afectación con los mismos derechos que las cooperativas y las mutualidades y, por último, a administrar obras sociales.

En suma, el modelo de organización sindical argentino combina, en virtud de la ley 23.551, la plena libertad para conformar sindicatos con el otorgamiento de los principales derechos sindicales exclusivamente a los sindicatos que detentan la personería gremial en un determinado ámbito de actuación personal y territorial.

En tal sentido, si bien en un ámbito particular los trabajadores pueden conformar todos los sindicatos que crean convenientes sólo uno de ellos contará con los derechos que le permitan ejercer efectivamente la función sindical, estableciéndose así una diferenciación de estatus.

El sistema de la personería gremial, pilar fundamental del modelo sindical argentino, ha concitado apoyos y críticas desde distintos actores sociales relacionados a la cuestión sindical.

Quienes valoran positivamente el sistema de la personería gremial tal y como está planteado en la ley 23.551 señalan que, al reconocer mejores derechos al sindicato “más representativo”, éste contribuye a la unidad del movimiento obrero y, en consecuencia, a su fortaleza frente a los empleadores y el Estado.³ En cambio, quienes evalúan negativamente al mismo señalan que esta característica del modelo argentino atenta contra la libertad sindical.⁴

¹ Según la ley 23.551, para poder obtener la personería gremial, además de ser el más representativo un sindicato debe estar inscripto en el registro pertinente, tener una actuación no menor a los seis meses y afiliarse a más del 20% de los trabajadores que aspira a representar.

² El artículo 28 de la ley 23.551 establece el mecanismo por el cual un sindicato simplemente inscripto puede adquirir la personería gremial que hasta ese momento se encontraba en poder de otro.

³ En esta línea, Héctor Recalde, ex asesor legal de la CGT, señala: “Para una eficaz defensa de los intereses y derechos de los trabajadores, el sindicato debe ser fuerte; si el sindicato no posee poder de conflicto tampoco lo posee de negociación, y tales carencias redundan en ineficacia en la representación de sus trabajadores. Precisamente la fortaleza del movimiento obrero argentino surgió, en gran medida, del régimen legal promotor de la unidad, impulsor de la concentración y disuasivo de la atomización” (Recalde, 2011: 1).

Ahora bien, en paralelo al desarrollo de este debate, en los últimos años, la Justicia ha dictado una serie de fallos contra las restricciones que impone la ley de asociaciones sindicales en materia de libertad sindical. El caso más significativo en este sentido lo emitió la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en noviembre de 2008, cuando interpretó que “el artículo 41, inciso a, de la ley 23.551, que establece que para ser delegado de personal o miembro de una comisión interna o similar se debe estar afiliado a un sindicato con personería gremial y haber sido elegido en comicios convocados por esta, viola el derecho a la libertad de asociación sindical amparado por el artículo 14 bis de la Constitución Nacional y por diversas normas internacionales con rango constitucional en la Argentina” (CSJN, 2008). Este y otros fallos emitidos en la misma sintonía han generado, en consecuencia, una apertura del modelo sindical tal y como es estipulado por la respectiva ley.

Vayamos ahora a analizar la dinámica sindical en el subterráneo de Buenos Aires a partir del estudio de las paritarias de 2012.

3.1-Las paritarias de 2012. El inicio del conflicto

Cuando faltaban pocos días para que vencieran los acuerdos paritarios del año anterior, los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires nucleados en la AGTSyP comenzaron a delinear, en febrero de 2012, la propuesta de mejoras que elevarían para ese año a Metrovías, la empresa concesionaria del servicio, en lo que respecta a las condiciones salariales y laborales.

Luego de las discusiones mantenidas en las asambleas de los distintos sectores del subte, así como también en el plenario de delegados que llevaron adelante a fines de febrero, los trabajadores organizados en la AGTSyP conformaron un pliego de reclamos consistente en: incremento de 28% del sueldo básico, 28% de aumento en los viáticos, que la antigüedad pasara del 1,3% al 2% del sueldo básico, re categorizaciones para trabajadores de ciertos sectores y una serie de licencias.

Sin embargo, hacia comienzos de abril, con las paritarias del año anterior vencidas el 28 de febrero, la AGTSyP no había logrado ser convocada a una mesa de negociaciones en la cual presentar sus reclamos a pesar de haber solicitado la misma. No era esta la primera vez que la empresa concesionaria así como también las autoridades estatales desconocían a la AGTSyP. Tanto antes como después de que esta entidad sindical obtuviera la inscripción gremial en el Ministerio de Trabajo de la Nación, en noviembre de 2010, la concesionaria del servicio y las autoridades estatales buscaron negociar cuestiones de orden gremial exclusivamente con la UTA, el sindicato con personería gremial en este ámbito de trabajo. La exclusión de la AGTSyP de las negociaciones paritarias se sustentaba, tanto para la concesionaria como para el Estado nacional, en que esta organización poseía solamente personería jurídica en un ámbito laboral en el que ya existía un sindicato con personería gremial. Romper con este tipo de limitación –al menos en algún grado– había exigido hasta ese entonces a este grupo de trabajadores recurrir a medidas de fuerza. En este sentido, la posibilidad de que la AGTSyP fuera reconocida como legítima representante de los trabajadores del subte dependía de su capacidad de conflicto en el espacio de trabajo.

Por el contrario, la realidad de la UTA, el sindicato con personería gremial en el subte, era muy diferente. Para comienzos de abril, este sindicato ya había mantenido tres reuniones consecutivas con la empresa concesionaria en el marco de las paritarias de 2012.

Ante el desconocimiento de parte de Metrovías, tal como habían realizado en ocasiones anteriores, los trabajadores nucleados en la AGTSyP lanzaron un plan de lucha con el objetivo de ser convocados a negociar en paritarias para el 10, 11 y 12 de abril. El mismo consistía en un levantamiento de molinetes en diversas estaciones de la red de subtes entre las 7 y las 10 de la mañana para los dos primeros días y en un paro total de actividades de 3 horas, entre las 5 y las 8 de la mañana, el 12.

Al anuncio realizado por la AGTSyP se sumó una amenaza de paro total del servicio de parte de la UTA, exigiendo un pronto acuerdo salarial para 2012. Si bien esta organización venía manteniendo reuniones con la empresa concesionaria, es decir que a diferencia de lo que sucedía con la AGTSyP sí tenía el reconocimiento como

⁴ Esta posición puede observarse en el siguiente párrafo de José Tribuzio, asesor legal de la Central de Trabajadores Argentinos (CTA): “La unidad sindical es deseable en cuanto opción estratégica decidida por los trabajadores en aras de concretar sus intereses; la unión –claro– hace la fuerza. Sin embargo, la unidad sindical no es un valor en sí mismo. Por tanto, toda situación de monopolio impuesta por vía legal se halla en contradicción con el principio de la libertad de elección y, por ende, con la libertad de organización sindical” (Tribuzio, 2012: 32).

representante económico de los trabajadores del subte, no había concretado para ese entonces avances importantes sobre este punto.

Los anuncios realizados por ambos sindicatos hicieron que el Ministerio de Trabajo de la Nación dictara la conciliación obligatoria por 15 días hábiles, con el fin de evitar la obstaculización y paralización de un medio de transporte de vital relevancia para el área metropolitana de mayor importancia del país. Sin embargo, mientras la UTA acató la decisión ministerial, la AGTSyP decidió llevar adelante el paro total del servicio que había anunciado. El diferente posicionamiento frente a la decisión del Estado nacional permitía observar en un hecho concreto las diferentes estrategias que caracterizaban a ambos sindicatos. La UTA priorizaba históricamente una estrategia conciliadora, mientras que la AGTSyP se caracterizaba por desarrollar una estrategia combativa, coherente con la etapa anterior en la que sus principales dirigentes habían conducido entre 2000 y 2008 al cuerpo de delegados del subte que había obtenido conquistas muy significativas (Cresto, 2010: 122).

A pesar de la contundencia del plan de lucha, este no dio el resultado esperado por la AGTSyP. Por el contrario, el paro impulsado por esta organización no sólo no forzó la convocatoria a paritarias buscada, sino que reavivó el enfrentamiento existente entre los dos sindicatos activos en el subte. Desde la conformación de la AGTSyP, la relación entre los dos gremios carecía de momentos de cooperación, siendo la confrontación el rasgo distintivo de su relación.⁵ En concordancia con esta realidad, Roberto Fernández, secretario general de la UTA, rechazó el paro, anunció que reclamaría la quita de la personería jurídica de la AGTSyP y reivindicó a su sindicato como el único autorizado a discutir salarios en el subte en la medida en que poseía la personería gremial en el sector.

Previamente a la implementación del paro, Roberto Pianelli, secretario general de la AGTSyP, criticó duramente la actitud de la UTA ante la conciliación obligatoria: "La UTA siempre acata todo. Le ladran y se doblega. Pero no ocurre lo mismo con los representantes de base del servicio, que cumplirán el paro en demanda de un salario de 7 mil pesos".⁶

Al no lograr el objetivo buscado con las medidas de fuerza, los trabajadores del subte organizados en la AGTSyP decidieron profundizar las mismas. En esta dirección, levantaron molinetes de 17 a 19 horas, el 17 y el 18 de abril, e implementaron un paro total del servicio de 19 a 23 el 19 de abril. A la semana siguiente, volvieron a levantar molinetes el 24 y el 25, de 9 a 11 de la mañana, y a realizar un paro total del servicio aún más largo, de 11 a 16, el 26. Mientras los trabajadores nucleados en la AGTSyP profundizaban la lucha en la dirección de iniciar las paritarias con la empresa, la UTA era convocada nuevamente por el Ministerio de Trabajo a mantener negociaciones con Metrovías, quedando afuera del llamado del gremio mayoritario del sector.

Aunque había sido convocada a negociar, la UTA fracasó una vez más en conseguir un acuerdo salarial.

Ante el reclamo gremial, la empresa concesionaria argumentó que no estaba en condiciones de otorgar incrementos salariales debido al conflicto que por ese entonces se desarrollaba entre el Gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires por la titularidad de la concesión del servicio del subterráneo. El mismo se había iniciado cuando el 29 de febrero de ese año el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) había rechazado el traspaso del servicio de subterráneos desde el Gobierno nacional, luego de haber firmado el 3 de enero de 2012 un acta acuerdo aceptando la transferencia de este.⁷ Al no haber un claro titular de la concesión del servicio, no existían certezas sobre qué gobierno aportaría a la empresa concesionaria los subsidios correspondientes para otorgar el incremento salarial reclamado por los gremios, según lo establecido por el convenio de concesión del servicio.⁸

⁵ Según entrevista a Manuel Compañez (27/04/2012).

⁶ Diario Página 12, 11/4/2012.

⁷ Como parte del acuerdo firmado el 3 de enero entre ambos gobiernos sobre el traspaso del control de la concesión, la Nación se comprometió a aportar por un año a Metrovías la mitad de los subsidios que venía otorgando a la misma para el funcionamiento del subte. El Gobierno de la Ciudad, por su parte, en lugar de aportar la otra mitad de los subsidios, decidió aumentar la tarifa un 127% como medio para completar el dinero que requería Metrovías para la prestación del servicio. Ahora bien, para no convalidar el traspaso del servicio una vez rechazado el mismo, el Gobierno de la Ciudad no giró los fondos que depositaba la Nación en una cuenta bancaria a su nombre en concepto de la mitad del subsidio, según el compromiso asumido el 3 de enero. Asimismo, según la empresa, el brusco aumento de la tarifa había generado una merma de un 20% de pasajeros, lo que impedía que lo recaudado por esta vía equivaliera a la mitad del subsidio anual que exigía Metrovías para hacer funcionar el subte. Según la empresa, esta situación la había sumido en una crisis económica.

⁸ 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 (Addenda contrato de concesión Grupo de servicios 3 (Línea Urquiza-SBASE), 1999).

Con posterioridad al contundente paro del 26 de abril, el Ministerio de Trabajo convocó a la AGTSyP a la mesa de negociaciones. Finalmente, después de tres semanas de lucha, la AGTSyP obtenía el reconocimiento como legítima representante de los intereses de los trabajadores del subte. En suma, si el Estado y la concesionaria excluían a la AGTSyP en virtud de carecer de la personería gremial, la capacidad de conflicto que poseía le permitía posicionarse nuevamente como un interlocutor válido, tal como lo había realizado en los años previos (Cresto, 2012: 35).⁹

Sin embargo, las negociaciones fracasaron una vez más. El conflicto político por el traspaso continuaba en el mismo punto y ningún gobierno estaba dispuesto a aportar los subsidios para resolver las demandas de los trabajadores. El Gobierno de la Ciudad, que se había negado reiteradamente a participar de las negociaciones, envió finalmente un representante el 9 de mayo. A pesar de ello, en la reunión argumentó que no tenían responsabilidad sobre el contrato de concesión del subte. Por tal motivo, la empresa concesionaria insistió nuevamente en que “producto de la falta de certezas sobre la disponibilidad de recursos necesarios para cumplir los acuerdos” no podía hacer una oferta salarial concreta.¹⁰

Frente al fracaso de las negociaciones, tanto la UTA como la AGTSyP decidieron implementar medidas de fuerza. El 16 de mayo al mediodía, los trabajadores enrolados en la AGTSyP iniciaron un paro total del servicio por 36 horas, mientras que la UTA inició su propio paro al día siguiente, por 24 horas. De esta manera, sin ningún tipo de coordinación entre ambos, los dos sindicatos presentes en el subte coincidieron en los hechos en la implementación de un paro total del servicio con el objetivo de alcanzar un acuerdo salarial para 2012, entre otras cuestiones.

Cuando todavía no había finalizado la medida de fuerza de 36 y de 24 horas que llevaban adelante la AGTSyP y la UTA, ambos sindicatos anunciaron –ante el fracaso de una nueva ronda de negociaciones– un nuevo paro total del servicio por 48 horas para la semana siguiente; el primero de ellos, para el martes y miércoles, mientras que el segundo, para el miércoles y el jueves. La propia dinámica del conflicto, es decir, la falta de respuestas a sendos reclamos, hizo que los dos sindicatos enfrentados volvieran a coincidir en una medida de fuerza.

Ante el inminente paro de subtes por un total de 72 horas, entre las medidas de la AGTSyP y de la UTA, el Ministerio de Trabajo de la Nación convocó a nuevas negociaciones a ambos sindicatos, a la empresa concesionaria y al GCBA. Si bien reafirmó que el GCBA no era parte de la discusión paritaria, el titular de SBASE, Juan Pablo Piccardo, concurrió finalmente “en calidad de oyente” a las mismas después de no participar de las últimas convocatorias realizadas por el Ministerio por este tema.¹¹

Durante las negociaciones, llevadas adelante durante varias horas el 21 de mayo, las partes arribaron a un acuerdo transitorio que permitió el levantamiento de las medidas de fuerza anunciadas por los dos gremios. El mismo consistió en el pago de una suma fija retroactiva a marzo, la re categorización en la escala salarial para peones y boleteros y el compromiso de reiniciar las paritarias en agosto con el objetivo de alcanzar un acuerdo definitivo para 2012.

De esta manera, se cerró la primera parte del conflicto, sin medidas de fuerza a la vista, pero también sin un acuerdo definitivo que alejara categóricamente la llegada de nuevos conflictos por este tema.

3.2- El paro histórico de 10 días

Los más de 70 días de tregua acordados en mayo entre la empresa concesionaria y las representaciones sindicales por las paritarias correspondientes a 2012 se cumplieron sin mayores sobresaltos. Durante ese tiempo, no se desarrollaron conflictos relativos a este tema. Sin embargo, al mismo tiempo, tampoco se registraron hechos que permitieran pensar en un reinicio de las negociaciones en agosto que excluyera el surgimiento de nuevos enfrentamientos. Especialmente, en lo relativo al traspaso del control de la concesión del subte, ya que no se produjeron en ese lapso avances sobre este tema. El Gobierno nacional siguió sosteniendo que la titularidad de la concesión del servicio le pertenecía a la Ciudad, mientras que esta argumentaba que el traspaso no se había concretado.

⁹ Empero, en la medida en que no reunía los requisitos legales para participar de las paritarias de manera oficial, este sindicato fue convocado a negociaciones en una mesa diferente de la que participaba la UTA.

¹⁰ Diario Página 12, 10/5/2012.

¹¹ Diario Página 12, 21/05/2012.

Coherente con esta realidad, la percepción presente en los distintos actores intervinientes en la cuestión era la de que –al vencimiento de la tregua– se desarrollarían nuevas confrontaciones.¹²

Con este trasfondo, cuando a la tregua le quedaban escasas horas de vigencia, tanto la UTA como la AGTSyP anunciaron duros paros totales del servicio ante la falta de convocatoria a una mesa de negociación para alcanzar un acuerdo paritario definitivo para 2012. En la medida en que el Gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad consideraban que no eran responsables del servicio, ninguno de ellos había realizado una convocatoria para reiniciar las negociaciones una vez vencido el acuerdo de mayo.

Exigiendo avances en la situación, tal como lo había previsto, la AGTSyP implementó un paro de 48 horas, entre la noche del 3 de agosto y la noche del 5. Por su parte, la UTA, que también había anunciado un paro pero de 72 horas, levantó la medida, acreditándose así nuevas críticas, especialmente desde la dirigencia de la AGTSyP.

La falta de avances concretos, a pesar de los contactos informales que los dirigentes de la AGTSyP mantuvieron con funcionarios de la Ciudad y la Nación durante el paro, hizo que este sindicato decidiera continuar con las medidas de fuerza por 24 horas más.

En este marco, dirigentes de la UTA y la AGTSyP, funcionarios del GCBA y del Estado nacional y representantes de la concesionaria fueron convocados por la jueza en lo Contencioso, Administrativo y Tributario de la Ciudad de Buenos Aires Patricia López Vergara para alcanzar algún acuerdo que permitiera destrabar la situación.

Sin embargo, en los encuentros mantenidos el 6 y el 7 de agosto en el ámbito judicial las partes involucradas en el conflicto no lograron ponerse de acuerdo. Por tal motivo, la AGTSyP decidió continuar con el paro, mientras la UTA mantuvo su postura de no realizar medidas de fuerza.

Frente a esta determinación de la AGTSyP, Metrovías envió telegramas a 30 trabajadores con el objetivo de intimarlos a retomar el trabajo. A pesar de ello, el gremio mayoritario del sector decidió continuar con la medida.

El 9 de agosto, tras más de cinco días consecutivos de paro y después de negar su responsabilidad reiteradamente, el GCBA intervino finalmente en el conflicto. En tal dirección, la Subsecretaría de Trabajo de la Ciudad de Buenos Aires convocó –con el fin de discutir paritarias– a los distintos actores del conflicto a una mesa de negociaciones. La intervención del GCBA en el conflicto no respondió a un cambio de actitud del gobierno local sobre el subte. Por el contrario, la misma fue ordenada por un fallo de la jueza López Vergara en el cual instaba a este a interceder en el conflicto.

La convocatoria del GCBA permitió el reinicio de las negociaciones paritarias. Empero, luego de varias horas de negociaciones, los actores intervinientes no lograron ningún acuerdo. Tras el fracaso de la reunión, la Subsecretaría de Trabajo porteña dictó la conciliación obligatoria por 15 días hábiles, con el objetivo de reestablecer el servicio del subte.

Al día siguiente, el 10, representantes de la empresa y de los trabajadores volvieron a reunirse en la Subsecretaría de Trabajo. En la segunda ronda de negociaciones, la UTA llegó a un acuerdo con la compañía concesionaria. Empero, el mismo no era de carácter efectivo, ya que consistía en un incremento salarial de 23% a pagarse en un futuro incierto, cuando la concesionaria pudiera acceder a los subsidios que se encontraban trabados por el conflicto del traspaso de la concesión del subte.

Este hecho reavivó el enfrentamiento de largo aliento entre los dos gremios del sector. Frente al acuerdo rubricado por la UTA, la AGTSyP señaló: “La vieja estructura gremial de la UTA ha cerrado filas con la empresa y el gobierno (porteño), sin pensar nunca en los trabajadores”.¹³ Para la dirección de la AGTSyP, el acuerdo era una “maniobra” destinada a “generar una confusión entre los usuarios y la sociedad” con el objetivo de responsabilizar a los trabajadores ligados a este gremio por la falta de servicio y quitarle responsabilidad a Metrovías y el GCBA.¹⁴

Coherente con su tradición combativa, la AGTSyP se mantuvo firme en sus reclamos originales. Asimismo, contra lo que indicaba la conciliación obligatoria, los trabajadores enrolados en este gremio mantuvieron las medidas de fuerza.

¹² Diario Página 12, 22/07/2012.

¹³ Comunicado de prensa de la AGTSyP, 10/08/2012.

¹⁴ Diario Página 12, 12/08/2012.

La opuesta posición asumida reflejaba una vez más las distintas estrategias gremiales seguidas por cada uno de los sindicatos.

La desobediencia del gremio ante la conciliación obligatoria fue contestada por el GCBA con una multa de casi 5.000.000 pesos y denuncias en la Justicia y en el Ministerio de Trabajo de la Nación reclamando que se le quitara la personería jurídica. En congruencia con estas determinaciones, diversos funcionarios del gobierno local, entre los que se destacó Mauricio Macri, jefe de Gobierno de la Ciudad, buscaron desprestigiar la protesta del nuevo gremio calificando a sus dirigentes como agentes del Gobierno nacional que actuaban contra el gobierno local.¹⁵

Llegado a este punto del conflicto, el paro continuaba y no existían negociaciones formales. Así, el 11 y el 12 de agosto, los trabajadores del subte enrolados en el nuevo sindicato mantuvieron la medida de fuerza, paralizando totalmente el servicio.

El 13, cuando se estaban cumpliendo 10 días consecutivos de huelga, un récord histórico en este medio de transporte, las partes involucradas volvieron a reunirse en la Subsecretaría de Trabajo de la Ciudad de Buenos Aires para reiniciar las negociaciones. Allí, los trabajadores nucleados en la AGTSyP llegaron finalmente a un acuerdo con la concesionaria. El mismo otorgaba mejoras en las licencias por maternidad, adopción y fallecimiento de un familiar, en las vacaciones, un reordenamiento de los niveles salariales, un monto por los días no trabajados durante la huelga y el pago de una suma no remunerativa de carácter extraordinario a cuenta de un futuro acuerdo definitivo.¹⁶

La UTA, por su parte, firmó un acuerdo que en términos generales contenía condiciones similares.

El balance indicaba en tal sentido que se trababa de un acuerdo medianamente valioso en la perspectiva obrera, en comparación con las aspiraciones originales, rubricado en un contexto de agotamiento generalizado de las fuerzas obreras tras la extensa huelga.¹⁷ Sin vislumbrar otra salida más beneficiosa, posteriormente los trabajadores ratificaron mayoritariamente en asambleas el acuerdo firmado por su dirección, poniendo así fin al paro más extenso en la historia del subte.¹⁸ El conflicto, sin embargo, no terminaba con el mismo.

3.3- La reanudación de las negociaciones

Hacia fines de agosto, la jueza López Vergara intervino nuevamente en el ámbito del subte. En esta ocasión, ordenó al GCBA transferir a Metrovías los fondos que la Nación había depositado en una cuenta a nombre del gobierno local en concepto de subsidios, según lo acordado por ambas jurisdicciones en el acta acuerdo firmada en enero de 2012.

De esta manera, una vez que el GCBA cumplió con la resolución judicial, la empresa concesionaria del servicio comenzó a pagar a los trabajadores del subte el aumento de 23% que había acordado con la UTA en medio del contundente paro impulsado y sostenido por la AGTSyP en la primera quincena de agosto, incluso contra la oposición del gremio tradicional del sector. Ese aumento, sin embargo, no era retroactivo a marzo, cuando se habían vencido las paritarias del año anterior.

Si bien esto significaba una mejora para los trabajadores del subte, la paritaria correspondiente a 2012 seguía sin resolverse.

Por tal motivo, los trabajadores enrolados en la AGTSyP comenzaron hacia fines de octubre a reclamar la reapertura de las mismas tal como lo habían realizado en ocasiones previas durante ese año.

En un comunicado difundido por esta organización el 24 de octubre, consignaron: “Desde la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro exigimos la inmediata convocatoria a la mesa de discusión paritaria, a efectos de

¹⁵ Por estos hechos, la AGTSyP presentó el 22 de agosto de 2012 una queja ante la Organización Internacional del Trabajo contra el GCBA por violación de la libertad sindical.

¹⁶ Diario Clarín, 14/8/2012.

¹⁷ Comunicado de la Agrupación Trabajadores de Metrovías, 17/08/2012.

¹⁸ Cabe señalar que un sector del activismo de la AGTSyP y de los trabajadores, a pesar de la particular extensión de la huelga, priorizaban continuar la lucha y no firmar el acuerdo.

cerrar la negociación salarial que fuera suspendida el 13 de agosto pasado y en la que sólo se acordó un adelanto de haberes. Nos encontramos en el último trimestre del año y por no haberse llegado a un acuerdo definitivo, se está generando un daño económico importante al conjunto de trabajadores que aguardan desde el mes de marzo pasado la resolución de sus reclamos salariales”.¹⁹

La falta de respuestas de Metrovías al reclamo obrero hizo que la AGTSyP anunciara medidas de fuerza para el 29 de octubre. Las mismas consistían en el levantamiento de los molinetes de las principales estaciones del sistema de transporte subterráneo entre las 8 y las 10 de la mañana. De esta manera, la lucha por un acuerdo definitivo quedaba una vez más exclusivamente en las manos de la AGTSyP.

Sin embargo, estas medidas de fuerza no llegaron a aplicarse. Ante el anuncio gremial, la Subsecretaría de Trabajo de la Ciudad de Buenos Aires intervino nuevamente en el subte convocando a la representación sindical de los trabajadores y a la concesionaria del servicio a una mesa de negociaciones paritarias para el 31 de octubre.

Después de la fuerte ofensiva discursiva y jurídica que el GCBA había desarrollado a mediados de agosto contra la AGTSyP, que buscaba entre otras cuestiones que se le quitara la personería jurídica al mismo, el gobierno local volvía así a reconocer la legitimidad del nuevo sindicato del subte como representante de los intereses de los asalariados del sector. Una vez más, la capacidad de conflicto de este sindicato le permitía posicionarse nuevamente en ese lugar.

El 31 de octubre, luego de intensas negociaciones en la Subsecretaría, las partes no lograron ponerse de acuerdo y decidieron pasar a un cuarto intermedio hasta la semana siguiente. En la reunión, la representación sindical reclamó nuevamente un incremento salarial de 28%, mientras que la empresa concesionaria insistió en que debido a la falta de definiciones sobre la titularidad de la concesión no se encontraba en condiciones económicas de otorgar dicho aumento.

Una semana más tarde, representantes de los trabajadores y de Metrovías volvieron a reunirse en la Subsecretaría de Trabajo, tal como estaba previsto. Empero, una vez más, las partes no llegaron a un acuerdo en lo que respecta a la cuestión salarial. A pesar de ello, ambos actores decidieron continuar negociando.

En un marco de creciente tensión entre capital y trabajo, debido a que Metrovías no estaba cumpliendo algunos puntos acordados con la AGTSyP en agosto, los trabajadores del subte y la empresa concesionaria del servicio retomaron las negociaciones paritarias el 27 de noviembre en el ámbito de la Subsecretaría de Trabajo de la Ciudad de Buenos Aires.

En esa ocasión, las partes avanzaron significativamente en las negociaciones y quedaron muy cerca de concretar un acuerdo que pusiera fin a la discusión paritaria correspondiente a 2012. Sin embargo, la firma de un acta-acuerdo entre Metrovías y la UTA en esa coyuntura, que incluía condiciones diferentes a las planteadas por la AGTSyP y una cláusula sumamente irritante para estos obreros por la cual todos los empleados del subte debían aportar compulsivamente el 1% de sus salarios al sindicato tradicional, frustró las negociaciones entre la concesionaria y el nuevo sindicato.²⁰ La rúbrica del acuerdo se había realizado con el absoluto desconocimiento del nuevo gremio del sector.

Ante la firma del acuerdo, la AGTSyP sostenía en un comunicado de prensa: “La Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro comunica que ha fracasado la negociación paritaria por exclusiva responsabilidad de la firma inconsulta de un acuerdo entre Metrovías y la UTA, donde además de violar acuerdos previos se impone un descuento compulsivo y claramente ilegal del 1% en concepto de “Aporte sindical solidario” a todo trabajador que no esté afiliado a esa organización. Resulta llamativa además la participación cómplice en esa firma del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, con quien se estuvieron llevando a cabo las negociaciones en un marco de buena fe hasta hoy”.²¹

A pesar de que en dicho acuerdo las reivindicaciones de la AGTSyP quedaban sin atenderse y de que se imponía una cláusula que perjudicaba directamente a sus afiliados, para el GCBA, el acuerdo rubricado entre la UTA y Metrovías ponía un punto final a las paritarias de 2012.

¹⁹ Comunicado de la AGTSyP, 24/10/2012.

²⁰ Los trabajadores del subte habían ya luchado en años previos contra este descuento compulsivo y habían logrado que la empresa dejara de efectuarlo.

²¹ Comunicado de la AGTSyP, 28/11/2012.

De esta manera, si bien había convocado a la AGTSyP a la mesa de negociaciones, el GCBA no pensaba darle a este gremio mayores reconocimientos que estos, en contraposición a la fuerte representatividad que tenía entre los asalariados del subte. Para el GCBA, la prioridad en cuanto interlocutor sindical lo tenía la UTA.

Tras la firma del acuerdo UTA-Metrovías, así lo explicaba Ezequiel Sabor, subsecretario de Trabajo de la Ciudad de Buenos Aires: “La AGTSyP tiene inscripción simple, no representa a los trabajadores en la discusión salarial ni en la paritaria, o sea, en la convención colectiva de trabajo. Como tienen representación, en la Nación se los consultaba. Nosotros los consultamos porque ellos hacen medidas de fuerza y tratamos de mantener la paz social. Las paritarias siempre se cerraron igual, la cerró la UTA”.²²

El desenlace de estos hechos implicaba un negativo precedente para el gremio mayoritario del sector en la medida en que para ese entonces el GCBA había decidido reiniciar el proceso de traspaso del subte y se constituiría pronto en un interlocutor de la AGTSyP en materia de negociaciones económicas. En tal sentido, el futuro se tornaba así un tanto incierto para este gremio.

De acuerdo con su tradición de lucha, era de prever que los trabajadores enrolados en esta organización no aceptarían sin protestar la realidad que se les intentaba imponer.

A la firma del acuerdo, la AGTSyP respondió con una serie de paros de tres horas el 29 de noviembre que afectaron de manera escalonada a las distintas líneas que integraban el subte, abriéndose así un nuevo e impredecible conflicto en el subte tras el histórico paro de 10 días.

A pesar de las críticas que recibió este gremio desde el Gobierno de la Ciudad y la empresa concesionaria del servicio, las medidas de fuerza continuaron bajo la misma metodología el 30 de noviembre y el 3 de diciembre. La decisión adoptada en el gremio era mantener las medidas hasta que se revirtieran dos de los puntos más polémicos del acuerdo Metrovías-UTA: el aporte obligatorio del 1% del salario de todos los trabajadores del subte para la UTA y el descuento de los 10 días no trabajados en el marco de la huelga de agosto.

Hasta ese momento, la protesta llevada adelante por la AGTSyP se había desarrollado sin mayores inconvenientes. Sin embargo, el 3 de diciembre, integrantes de la AGTSyP fueron agredidos por miembros de la UTA en la estación Congreso de Tucumán, mientras estaban por reestablecer el funcionamiento de la línea D del subterráneo tras las medidas que habían implementado ese día.

La irrupción de los activistas de la UTA buscaba, como en ocasiones anteriores, desarticular la protesta. Paradójicamente, luego de la agresión, los miembros de la UTA paralizaron totalmente el servicio en reclamo de “seguridad para trabajar”. En esta misma línea, el secretario general de este gremio acusó a la AGTSyP de buscar “manejar el subte” y de emplear para ello “cualquier artimaña”.²³ Según la lectura realizada por la AGTSyP, el paro estaba destinado a “defender el acuerdo paritario” que contemplaba el descuento del 1% de los sueldos en carácter de cuota solidaria.²⁴ Es decir, a defender un interés que beneficiaba exclusivamente a su organización.

Por su parte, ante el paro total, la Subsecretaría de Trabajo de la Ciudad convocó a las representaciones sindicales a una audiencia y dictó la conciliación obligatoria en el subte. Asimismo, ante la posibilidad de que la AGTSyP desobedeciera nuevamente la conciliación obligatoria, diversos funcionarios del GCBA advirtieron que se aplicarían nuevamente multas si esta organización no acataba dicha resolución.

A pesar de las agresiones implementadas por la UTA, de la conciliación obligatoria y de los anuncios de nuevas sanciones, los trabajadores enrolados en el nuevo gremio del sector no se amedrentaron y decidieron –en el marco de un plenario de delegados– continuar con las medidas de fuerza en el espacio laboral bajo la misma metodología.

En este contexto, la Subsecretaría de Trabajo de la Ciudad convocó a una nueva audiencia con el objetivo de poner fin al conflicto. La convocatoria hizo que los trabajadores suspendieran las medidas de fuerza como “un gesto conciliador de cara a este llamado”.²⁵

²² Diario Página 12, 28/11/2012.

²³ Diario Página 12, 3/12/2012.

²⁴ Diario Página 12, 3/12/2012.

²⁵ Comunicado de la AGTSyP, 5/12/2012.

En la audiencia, el gremio en lucha y la empresa concesionaria del servicio llegaron a un acuerdo: Metrovías se comprometió a reponer el descuento del 1% de los salarios en carácter de aporte solidario y dio marcha atrás con el descuento por los días no trabajados durante el paro de agosto a los trabajadores que habían participado de la huelga. De esta manera, luego de varios meses de negociaciones y numerosos conflictos, se cerraba la paritaria del subte de 2012.

Conclusiones

Las paritarias del subterráneo de Buenos Aires relativas al año 2012 fueron inusualmente conflictivas y prolongadas. Mientras en la Argentina se cerraban numerosas negociaciones paritarias, los trabajadores del subte debieron esperar hasta casi la finalización de 2012 para cerrar la paritaria relativa a ese año. En este sentido, pudieron cerrar la misma tan sólo unos pocos meses antes de iniciar las negociaciones para el año siguiente, llegándose así a contar con cerca de un año de demora, y después de haber sostenido numerosos enfrentamientos.

En gran parte, esta conflictividad y dilación excesiva encuentran su explicación en el conflicto político mantenido durante ese año entre el Gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con relación al traspaso del servicio de la órbita del primero a la del segundo. Esto implicó una incertidumbre respecto de la titularidad de la concesión y, por lo tanto, sobre qué gobierno debía pagar los subsidios a la empresa para que esta afrontara los incrementos salariales que los trabajadores solicitaban, según lo establecido por el contrato de concesión del servicio. A pesar de la particularidad que alcanzó esta paritaria debido al conflicto político mencionado, es posible analizar a partir de la misma la dinámica sindical en este ámbito en un marco de diversidad sindical.

En primer lugar, hemos observado que durante las paritarias se han desarrollado dos estrategias sindicales diferentes. De acuerdo con los objetivos planteados y con los medios implementados para obtener los mismos, la UTA desarrolló una estrategia más conciliadora y la AGTSyP, una más combativa. En tal sentido, si la UTA reclamó una serie de mejoras económicas moderadas y aceptó con cierta facilidad la negativa de la concesionaria a otorgarlas, la AGTSyP exigió una serie de mejoras económicas más relevantes que la primera y apeló a reiteradas medidas de fuerza para obtener las mismas cuando se encontró con la resistencia de la concesionaria y de las autoridades estatales.

Esto ha sido coherente con la tradición de cada uno de los gremios. Antes de iniciarse el conflicto analizado, cada uno de los sindicatos presentes en el subte tenía un perfil claro. Si la UTA se caracterizaba por desarrollar históricamente una estrategia sindical conciliadora ante la empresa concesionaria así como también frente al Estado, la AGTSyP había demostrado desde sus inicios mantener la misma estrategia combativa que venía desarrollando en los años previos la camada de delegados que la fundó. Por tal motivo, todo hacía prever que ante la finalización de los acuerdos paritarios de 2011 cada uno de ellos presentaría a la empresa concesionaria una serie de desafíos diferentes, es decir, diferentes reclamos y diferentes medidas, para avanzar en la concreción de los mismos.

De esta manera, quedaba constatado lo complejo de las relaciones laborales en el subte, cuyo origen, es necesario dejar en claro, no se encuentra en el nacimiento del nuevo sindicato, sino a partir del año 2000, cuando una nueva camada de activistas asumió el control del cuerpo de delegados y desplegó una estrategia sindical alternativa a la de la conducción de la UTA.

En segundo lugar, hemos visto que no ha existido ningún tipo de cooperación entre los sindicatos. Por el contrario, la interacción entre los mismos se ha caracterizado por la confrontación constante. Como se desprende del punto anterior, las diferencias entre la UTA y la AGTSyP eran muy significativas y, asimismo, tenían una larga historia que había estado en el origen de la escisión de la mayoría de los trabajadores del subte del tradicional gremio. En tal sentido, y en la medida en que las diferencias seguían presentes, eran nulas las posibilidades de que se diera para esas paritarias algún tipo de cooperación. Por el contrario, ambos gremios confrontaron entre sí en más de una oportunidad y por diversos medios, confirmando de esta manera la conflictiva relación sostenida entre ambas representaciones sindicales.

En tercer lugar, en lo que respecta a la empresa concesionaria, de acuerdo con la letra de la Ley de Asociaciones Sindicales vigente en la Argentina, privilegió a la UTA como interlocutor sindical, es decir, al gremio que detentaba la personería gremial en el ámbito del subte, que era también el que menores desafíos le presentaba.

El Gobierno nacional y el GCBA se posicionaron también de diferente manera ante cada uno de los sindicatos. Cada uno a su modo, ambos gobiernos privilegiaron a la UTA como interlocutor en el subte, relegando a un lugar menor a la AGTSyP.

En cuarto lugar, esta organización no se resignó a ocupar el papel menor al que la empujaba la empresa concesionaria y los gobiernos de acuerdo con la mencionada ley sindical. Tal como lo había hecho antes, apeló a su capacidad de conflicto para ser considerado de otro modo. De acuerdo con lo sucedido en este caso, este gremio demostró una gran capacidad de veto de las iniciativas que no compartía y de imposición de algunas iniciativas, arrogándose así muchos atributos que escapaban por lejos a la ley sindical, poniendo en los hechos en crisis los principales supuestos de la misma al menos en el subte.

Por último, desde nuestro punto de vista, la diversidad sindical no ha debilitado a la fuerza de trabajo ante el capital y el Estado en el ámbito del subte. Si bien en otros ámbitos laborales esto puede ser diferente, las particularidades del subte, un espacio en el que fácilmente se obstaculiza el funcionamiento de una línea –por ejemplo, arrojándose a las vías– hacen que un grupo aunque no sea sumamente numeroso pueda generar una interrupción del servicio, lo que le otorga una gran capacidad de negociación. Si la posibilidad de obtener conquistas depende de la capacidad de conflicto, por las características particulares de funcionamiento del subterráneo esta no se ha visto entonces disminuida por la diversidad organizativa. En tal sentido, hemos observado que los trabajadores del sector han obtenido una serie de conquistas importantes. Creemos, en cambio, que la presencia de la AGTSyP junto a la UTA ha enriquecido la vida sindical en el subte, generando alternativas de acción.

Bibliografía

- ABÓS, Alvaro (1989), *El modelo sindical argentino. Autonomía y Estado*, Buenos Aires, Fundación Friedrich Ebert.
- BOUVET, Virginia (2008), *Un fantasma recorre el subte. Crónica de la lucha de los trabajadores de Metrovías*, Desde el Subte, Buenos Aires.
- COMPAÑEZ, M. y LEDESMA, F. (2006), *Cuando el terror no paraliza, 1974-1982*, Desde el Subte, Buenos Aires.
- CRESTO, Jorge (2010), *La reversión de los efectos de la ofensiva capitalista sobre la fuerza de trabajo en el subterráneo de Buenos Aires (2001-2006)*, Buenos Aires, Revista Theomai, número 20.
- CRESTO, Jorge (2012), *El proceso de autonomización sindical de los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires. Conformación y desarrollo de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y el Premetro (AGTSyP)*, Buenos Aires, revista Conflicto Social, Año 5, N° 7.
- LASTRA José Manuel (2000), *La libertad sindical*, México, Boletín Mexicano de Derecho comparado, nueva serie, año XXXIII, N° 98, mayo-agosto de 2000.
- MURILLO, María Victoria (2008), *Sindicalismo, coaliciones partidarias y reformas de mercado en América Latina*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- PÉREZ CRESPO, Guillermo (2006), *Organización sindical libre y democrática. El modelo sindical argentino*, ponencia presentada en XXXII Jornadas de Derecho Laboral de la Asociación de Abogados Laboralistas.
- RADICCIOTTI, Luisina (2012), *¿Democracia sindical en Argentina? Un análisis sobre sus condiciones y posibilidades*, Santiago del Estero, Revista Trabajo y Sociedad, N° 18, Vol. XV.
- RECALDE, Héctor (S/F), *El modelo sindical argentino*, en Revista de la Fundación Rucci.
- ROUSPIL, Celeste (2007), *Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del Subte. Su organización y sus luchas*, en Castillo, C., Collado, A., Elbert, R., Feijoo, C., RICCIARDELLI, C., ROUSPIL, C. Y STRICKER, D., "Experiencias subterráneas. Trabajo, organización gremial e ideas políticas de los trabajadores del Subte", Ediciones del IPS, Buenos Aires.
- RYDER, Guy (2012), *Los sindicatos deben cuidar su autonomía política*, entrevista publicada en el diario La Nación, 3/02/2013.
- TRIBUZIO, José (2012), *¿Un nuevo modelo sindical argentino?*, ponencia presentada en el XIX Congreso Nacional de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, 10, 11 y 12 de mayo de 2012.

VENTRICI, Patricia (2012), *“Terroristas. Historia del Cuerpo de Delegados del subterráneo”*, en VENTRICI, Patricia, VOCOS, Federico y COMPAÑEZ, Manuel, *Metrodelegados. Subte: de la privatización al traspaso*, Buenos Aires, Desde el Subte.

VOCOS, Federico (2012), *La defensa del puesto de* VENTRICI, Patricia, VOCOS, Federico y COMPAÑEZ, Manuel, *Metrodelegados. Subte: de la privatización al traspaso*, Buenos Aires, Desde el Subte.

Sentencias judiciales, leyes y documentos

Ley de Asociaciones Sindicales N° 23.551.

Fallo “ATE”, 11/11/2008, Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Fallo “Rossi”, 9/12/2009, Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Queja presentada por la AGTSyP ante la O.I.T. el 22/08/2012.

Acta acuerdo firmada por el Estado nacional y el GCBA relativo a la transferencia de la concesión del servicio del subterráneo, 3/1/2012.

Addenda contrato de concesión Grupo de Servicios 3 (Línea Urquiza-SBASE), 1999.

Diarios

La Nación, Página 12 y Clarín (2012).

Páginas web

Metrodelegados.com.ar

Sindicatodelsubte.com.ar

Atmsubte.blogspot.com

Entrevistas

Manuel Compañez (27-4-2012).

Claudia Salud (3-5-2012).

Comunicados

Comunicados y notas de la AGTSyP