

Aerolíneas Argentinas re-estatzada. Lógica de funcionamiento y gestión de la actividad.

Fabio Troncoso.

Cita:

Fabio Troncoso (2017). *Aerolíneas Argentinas re-estatzada. Lógica de funcionamiento y gestión de la actividad. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/267>

Acción colectiva y conflicto. Aerolíneas Argentinas en 2001.

Fabio Alejandro Troncoso

Estado y Políticas Públicas

Transporte urbano y movilidad

Instituto de Investigaciones Gino Germani

Fabiotroncoso17@gmail.com

Resumen

En un marco de agotamiento del modelo de convertibilidad vigente durante los últimos diez años, y de una escalada creciente de la protesta y el malestar social, así como la emergencia de movimientos de trabajadores y del conflicto laboral, se desenvolverá un conflicto por demás significativo en la línea aérea de bandera, Aerolíneas Argentinas, desde el mes de abril hasta octubre de 2001. La privatización de la compañía, a comienzos de los noventa, estuvo envuelta en incontables irregularidades, a lo que se le suma la desidia e inoperancia con que los capitales privados españoles (primero Iberia, luego Marsans) gerenciaron la empresa mientras la controlaron. El accionar de los gremios involucrados, y su notable repercusión en la opinión pública generalizada, caracterizó a dicho conflicto como un ejemplo de comportamiento colectivo sin precedentes en la historia de la empresa. Esta ponencia brindará, en primer lugar, una descripción de los principales eventos ocurridos durante 2001, para luego, en segundo lugar, realizar un aporte al campo de estudio de la acción colectiva y la conflictividad social en la Argentina del siglo XXI.

Palabras claves

Aerolíneas Argentinas – Conflicto – Privatización

La presente ponencia aborda un análisis del conflicto ocurrido en 2001 en la línea aérea de bandera, Aerolíneas Argentinas, en el cual se vieron involucrados los gremios más significativos del sector, y por supuesto, las autoridades privadas de la empresa y los representantes del gobierno del Estado. El marco político, económico y social en el que se desenvuelven los hechos contiene una cierta complejidad histórica y analítica. Sin entrar en una descripción pormenorizada del contexto histórico que caracterizó a la década del noventa en la Argentina, la cual escaparía a los objetivos del presente trabajo, cabe señalar algunas cuestiones nodales. En primer lugar, a finales del siglo XX en Argentina, comienza a avizorarse un agotamiento del modelo de convertibilidad vigente durante los últimos diez años, caracterizado por una fuerte regresión de los principales indicadores económicos y sociales, y una severa crisis orgánica de la estructura económica neoliberal, desde sus cimientos (Basualdo, 2006). En segundo lugar, este período se encuentra representado por una escalada creciente de la protesta y el malestar social, así como la emergencia de movimientos de trabajadores y del conflicto laboral. Mientras se desenvuelven distintos escenarios de acción colectiva por vías institucionales (petitorios, paros, huelgas, etc.) también proliferarán procesos de autonomización de actores cuyas demandas no se verán resueltas ni interpeladas por los canales institucionales dominantes de procesamiento de los conflictos (Antón, Cresto, Rebón y Salgado, 2010). Ejemplo claro de estos tipos de acción colectiva serán los piquetes.

No todos los sistemas sociales contienen el mismo grado de conflicto y tensión. Una de las afirmaciones centrales de Lewis Coser en torno a los análisis de los conflictos sociales (1970) es aquella donde se asevera que las fuentes y la plena incidencia de la conducta conflictiva varían para cada uno de los sistemas particulares, según el tipo de estructura, y la distribución de poder en el espacio en disputa. En este conflicto, los gremios han sabido conseguir un lugar de poder capaz de interpelar a las autoridades empresariales y estatales tanto argentinas como españolas mediante huelga, movilización, y medidas de fuerza (pacíficas) variadas. Esta resistencia por parte de los gremios y trabajadores a la imposición de la voluntad de las autoridades de la empresa, será vista por éstos, como un ataque no solo a su posición en la relación, sino un ataque al sistema mismo. Por este motivo, eran asiduas las continuas acusaciones recaídas sobre las medidas de fuerza de los gremios combativos (APA y APTA), no solo por parte de las autoridades de Iberia sino del propio gobierno argentino, de ser los culpables de la crisis final a la que estaba llegando Aerolíneas Argentinas.

Es insoslayable afirmar la fuerte capacidad de presión que evidenciaron en su accionar los gremios más combativos durante el conflicto en AA y Austral. El choque de valores, o más bien, la tensión entre lo que la realidad *es* y lo que ciertos grupos piensan que *debe ser*, genera vitalidad, es decir,

consecuencias funcionales para la sociedad (Coser, 1970). El freno a una flexibilización aún más acuciante y a la profundización del desguace, o quién sabe, la quiebra final de la empresa, puede verse en esa fuerte presión política y social que fue ganando espacio en el debate público.

Las acciones colectivas, en tanto acciones que requieren de una marcada participación cooperativa entre actores, son contingencias, que, de alguna manera, conectan determinadas condiciones sociales preexistentes con nuevos escenarios emergentes en donde los actores se encuentran posicionados de manera sustancialmente diferente (Schuster, 2005). Nadie asegura que, de una situación de crisis, flexibilización laboral y falta de pagos de sueldos en el caso de Aerolíneas Argentinas en 2001, surja una acción colectiva que desencadene un conflicto. El hecho está, en que cuando esto ocurre, se está en presencia de un sujeto o entidad política cuyo poder reside en su capacidad de acción. La acción de los gremios en disputa demuestra a quienes se encuentran involucrados en el escenario de conflicto que son algo más que *su* posición estructural, evidenciando un cambio en sus identidades políticas. Esta definición de los gremios en el conflicto, activa y enraizada en demandas concretas, se va a ver evidenciada en los numerosos episodios de protesta.

Con el fin de hacer una breve descripción de los sucesos acaecidos en 2001, es de suma trascendencia comenzar el relato a partir de la privatización de Aerolíneas Argentinas (AA) en noviembre de 1990, que como afirma Thwaites Rey (2001), se impulsó en el marco de un clima cultural, político e ideológico, en el cual se recomendaba un Estado replegado a sus funciones mínimas, dejando que los capitales privados se encarguen del manejo de la economía, respaldado, por un lado, en el aporte de capitales necesarios para dicha actividad, y por otro, en una supuesta eficiencia en el gerenciamiento privado de las actividades de la que el sector público carecería. Aerolíneas Argentinas sería un potencial ejemplo de puesta en práctica de dichas prerrogativas. A posteriori, la privatización de la línea aérea de bandera estará envuelta en incontables irregularidades, a lo que se le adiciona la desidia e inoperancia con que los capitales privados españoles gerenciaron la empresa mientras la controlaron. Tanto Iberia como Marsans, ambos capitales españoles, aplicaron sobre los bienes de AA los costos de su adquisición, siendo ésta la principal variable de ajuste. El vaciamiento estaba en marcha.

En 1994, el ministro Cavallo firma un acuerdo por el cual, el Estado argentino vende la mayor parte de sus acciones, dejándole a Iberia el 85% del capital de AA, perdiendo así el poder de decisión (poder de veto) sobre el rumbo estratégico que podía tomar la compañía. De esta manera, AA se convierte en un apéndice subsidiario de la multinacional Iberia. De todas formas, el Estado no dejó

de estar ligado a la empresa. Al retener un porcentaje accionario, aunque mínimo, se vio obligado a enviar fondos y “apagar incendios”.

La renuncia a la fiscalización de las decisiones estratégicas tomadas por la conducción de la empresa, sumado al permiso otorgado a Iberia para vender los activos de la compañía con el fin de disminuir pérdidas cuantiosas, avizoraba no solo una escandalosa caída sino una liquidación total de sus bienes: pérdida de una flota original de 28 aeronaves originales; cierre de oficinas comerciales en el exterior; pérdida de simuladores de vuelo únicos en Latinoamérica; desmantelamiento de talleres y hangares; baja de decenas de escalas en el exterior e interior del país; retiro de AA de la mayoría de los aeropuertos internacionales en beneficio de Iberia, etc. Así, se llegó al año 2001 casi sin activos físicos, con una deuda de u\$s 900 millones de dólares y una fuerte flexibilización en las condiciones de trabajo.

Como afirma Thwaites Rey (2001), el contexto de los reclamos de los trabajadores aeronáuticos fue bien recibido por el común de la sociedad y el debate público en general, demostrándose ostensiblemente acciones de solidaridad a los trabajadores enmarcados en el conflicto. La cuestión de la privatización de los servicios públicos volvía a figurar en los debates, ahora con una valoración negativa y fuertemente criticada. Esta idea conecta con el aumento exponencial de la desocupación y la fuerte precarización laboral, proceso en el que también AA se veía envuelta.

En el marco de la crisis general de la aerolínea, la SEPI (la entidad pública encargada de administrar y liquidar las tenencias accionarias del Estado español en diversas empresas) comunicaba su intención de aplicar el llamado *Plan Director*, que implicaba un achicamiento de la empresa, con un recorte de rutas comerciales y, sobre todo, una fuerte flexibilización y despidos masivos de la planta de personal. La SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) le exigía al Estado argentino un aporte de capital en proporción a su tenencia accionaria, luego de una reducción del papel administrador de Iberia y de la salida inmediata, tras una breve incursión en los destinos de AA, de American Airlines. Ante el atraso en el pago de los sueldos del mes de abril de 2001, los gremios aeronáuticos comenzaron a movilizarse, siendo APA (Asociación de Personal Aeronáutico) la punta de lanza del conflicto. Luego de la declaración explícita de la baja de 1.500 puestos de trabajo y el abandono de rutas de la región, consideradas no rentables, Iberia anunciaba el 4 de mayo el cierre de rutas internacionales de AA.

La huelga comienza tras la demora en el pago de sueldos correspondientes, y ante la exigencia impuesta por la SEPI de flexibilizar la planta de trabajadores. El 2 de mayo se anuncia una conciliación obligatoria, estipulada por el Ministerio de Trabajo, para evitar una agudización en el conflicto donde la Asociación de Personal Técnico Aeronáutico (APTA) comenzaba a tener

protagonismo. También se pedía que Iberia deje sin efecto 500 despidos, a cambio de que el gremio de los aeronáuticos normalice los vuelos a partir de las 0 horas del 3 de mayo. El Ministerio de Trabajo, a cargo de Patricia Bullrich, otorgaba la conciliación obligatoria por única vez, ya que acusaba de pérdidas millonarias por culpa de la huelga de trabajadores. Por su parte, el titular de APTA, Ricardo Cirielli, afirmaba que su gremio aceptaba la conciliación obligatoria decretada por la cartera de trabajo, en el marco de huelga que paralizó AA y Austral por nueve días, garantizando que el primer avión de la línea aérea de bandera retomaría vuelo a partir del 3 de mayo, y que con el correr de los días, se normalizaría el servicio. El plazo de la conciliación obligatoria duraría 10 días. Durante el plazo de la misma, la empresa anunciaba en un comunicado el próximo pago de los salarios correspondientes a abril último a partir del 22 de mayo. Esta medida sería luego rechazada por los empleados agrupados tanto en APTA como APA, quienes decidieron retomar el estado de alerta y movilización, aunque conservando la voluntad de gradual normalización del servicio.

El conflicto poseía, con el devenir de los días, una plena repercusión mediática y un apoyo masivo tanto de gremios como de diversos sectores políticos. El hall de entrada del aeroparque metropolitano contaba con una asamblea permanente, de carácter básicamente informativa para todos aquellos que se solidarizaban y acercaban al escenario del conflicto. Desde la empresa, seguían acusando al paro de nueve días por la falta de dinero para pagar los sueldos de abril. Justificaban la demora a través de un comunicado interno, a partir del cual APA y APTA ratificaron el estado de alerta y asamblea permanente. El 9 de mayo fue el día de mayor tensión, al tensarse aún más las negociaciones entre los gremios y las autoridades de Aerolíneas Argentinas, por el atraso en el pago de los sueldos de abril. Ese mismo día, en la Cámara de Diputados se presentaba un proyecto de resolución que reclamaba el salvamento de Aerolíneas Argentinas y Austral, el cual constaba en la exigencia tanto al Estado nacional como a las autoridades españolas de la empresa, la búsqueda inmediata de mecanismos destinados a la normalización de las actividades en AA y Austral. Entre tanto, el personal de Aerolíneas realizó ese mismo día un abrazo simbólico a la sede de la empresa, en la esquina de Perú y Rivadavia de la Capital Federal, a la vez que también se instaló un campamento y se realizó una olla popular en dependencias del Aeroparque Jorge Newbery como medida simbólica. Desde APTA no descartaban la posibilidad de volver al paro de actividades y suspensión de vuelos una vez se termine el plazo de la conciliación obligatoria, dictada por el Ministerio de Trabajo, si para entonces, no se llegaba a una solución del conflicto. El secretario general del gremio de técnicos aeronáuticos, Ricardo Cirielli, planteaba, junto al resto de los gremios, que el gobierno nacional no podía desentenderse del conflicto laboral de Aerolíneas, y que debía exigir al Estado español hacerse cargo de la deuda, o directamente, que la empresa sea

reprivatizada. Una amenaza de bomba en las oficinas de AA en el aeroparque metropolitano la noche del 8 de mayo, complicaba aún más el panorama de caos por el que transitaban los hechos.

Poco a poco, la causa Aerolíneas se convertía una causa nacional. Iba ganando fuerte apoyo en la opinión pública. Luego de idas y venidas, reuniones en España entre Cavallo y Bullrich con autoridades españolas de la SEPI y el gobierno de ese país, para el 30 de mayo todo estaba en veremos. Resulta que AA y Austral quedaban al borde de la quiebra, y de ello se culpaba a la medida gremial, tanto desde sectores del gobierno como desde las autoridades españolas de la compañía. La Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA) de Cirielli, se negaba a firmar el convenio de flexibilización laboral. Bullrich amenazaba con quitarles la personería jurídica. El episodio de protesta que siguió a continuación fue instantáneo y ampliamente difundido por los medios de comunicación. Se realizó una toma de la pista de Aeroparque y un abrazo simbólico a los aviones que se encontraban en pista, paralizando el normal funcionamiento por cuatro horas. Para el 8 de junio, la huelga general convocada por la CGT disidente de Hugo Moyano, incluía dentro de sus prerrogativas el pedido de salvataje de Aerolíneas Argentinas. Las actividades de la compañía funcionaban con irregularidades, aunque no se volvía al paro. APTA aún se negaba a aceptar el “*Plan director*” que proponían las autoridades de la compañía, que incluía rebajas salariales, reestructuración de horarios y despidos. El 13 de junio una veintena de empleados de AA eran desalojados y reprimidos por la guardia de infantería de la policía federal en la terminal de Retiro, durante una “sentada” pacífica en las puertas del hotel Sheraton, con el objetivo de evitar la salida de ómnibus que trasladan a pasajeros con destino al Aeropuerto internacional de Ezeiza.

Bajo el lema “Todos somos Aerolíneas” se realizó un festival en el Luna Park convocado por los sindicatos y trabajadores, con más de diez mil asistentes. AA continuaba cancelando vuelos internacionales y de cabotaje, cediendo ese mercado a la competencia. Las autoridades seguían culpando de ello a los trabajadores que no aceptaban la pérdida de sus derechos. El empresario argentino Eurnekian, se ubicaba como un potencial comprador de la empresa, dialogando inclusive con ciertos gremios y trabajadores sobre su supuesto operativo de salvataje. Las metodologías de lucha para los meses de junio y julio, incluían escraches, tomas intempestivas de la pista, movilizaciones a las oficinas comerciales tanto de AA como Austral, asambleas permanentes, bajo una cobertura mediática amplia y continua. Para julio estaban suspendidos todos los vuelos internacionales y una gran parte de los vuelos de cabotaje, debido a la insolvencia económica. La SEPI, controladora del 91,2% del paquete accionario de AA afirmaba que para entonces cuatro propuestas se venían considerando para una posible venta: la del empresario Eduardo Eurnekian, la

de la aerolínea peruana AeroContinente, la del ex presidente de Aerolíneas Juan Carlos Pellegrini y la de la filial local de Air Plus, con el grupo de turismo Marsans.

Mientras, la conflictividad seguía tomando causas cada vez más originales: en este caso, trabajadores de AA y Austral se manifestaban frente a la embajada española vistiendo solamente ropa interior, haciendo alusión al vaciamiento de la línea aérea de bandera. Las asambleas permanentes continuaban en Aeroparque, así como las movilizaciones y las tomas repentinas de las pistas tanto de Ezeiza como del aeropuerto metropolitano. Uno de los momentos más violentos del conflicto, sucedió el 22 de septiembre en Ezeiza, cuando trabajadores de AA reclamaban por la demora en el pago de los salarios aún adeudados, siendo luego reprimidos por la policía aeronáutica, generando este episodio heridos entre los manifestantes.

Luego de cinco meses de conflicto, el 2 de octubre de 2001 Marsans compraría Aerolíneas Argentinas, asumiendo la mitad de la deuda contraída, la cual oscilaba en U\$S 615 millones de dólares, comprometiéndose a mantener a los casi siete mil empleados que por entonces tenía la empresa. AA sólo conservaba el 10% de los vuelos internacionales y el 30% de los de cabotaje que supo alguna vez tener. Aún se adeudaban sueldos, y la flexibilización y pérdida de derechos laborales eran una realidad. Sin embargo, bajo la promesa de recuperación de la operatividad, vuelos y frecuencias anteriores a la crisis, así como la regularización progresiva del pago de sueldos, el conflicto entre los gremios y las autoridades cesaba para octubre.

Luego de describir sucintamente los hechos, es necesario establecer algunas aclaraciones conceptuales. Schuster (2005) define a la noción de protesta social como aquellos “acontecimientos visibles de acción pública contenciosa de un colectivo, orientados al sostenimiento de una demanda (en general con referencia directa o indirecta al Estado)” (p.56). Lo principal de esta definición es el carácter contencioso e intencional de la protesta, así como su visibilidad pública. Tomar una pista de aterrizaje, movilizarse colectivamente, concentrarse y ocupar lugares estratégicos, son ejemplos de este tipo de acciones colectivas contenciosas. Tilly (2000) afirmará que no solo son contenciosas sino discontinuas, ya que no están construidas sobre rutinas diarias y tienen implicancias, positivas para los miembros del grupo que las encauzan, y negativas para los grupos con intereses contradictorios a aquellos. Agregaré, además, que estas acciones colectivas discontinuas y contenciosas plantean amenazas a la distribución existente del poder e incitan a la vigilancia, intervención efectiva o represión por parte de la autoridad pública.

Un episodio de protesta o acción conflictiva implica siempre intereses contrapuestos. Un actor que se resiste mediante su accionar a la voluntad de poder de otro actor. Ahora bien, un conflicto remite a una totalidad de episodios de protestas o acciones conflictivas. Un conflicto reviste un carácter

procesual de interacción contenciosa por parte de grupos sociales que se movilizan en pos de una demanda particular. El interlocutor característico de dichas demandas es el Estado o alguna forma de autoridad institucional. Volviendo a presupuestos teóricos a partir de los cuales apoyarnos y continuar con el análisis, cabe destacar algunos aspectos importantes del concepto de acción colectiva de Tilly. Para el autor, los participantes de la acción aprenden, innovan y construyen historias en el propio curso de la acción colectiva. El encadenamiento de sucesos durante el conflicto de Aerolíneas Argentinas construyó un acervo de experiencias de protesta que nutrió la percepción sobre los gremios de base. Tilly enuncia que estas interacciones históricamente situadas, crean acuerdos, memorias, antecedentes, prácticas y relaciones sociales. Así mismo, nuevas prácticas colectivas modificarían esos acervos culturales en común. La forma de acción colectiva “huelga” para los trabajadores aeronáuticos tendrá una impronta particular debido a las características en que se dieron los hechos de 2001, esto es, tendrá una especificidad en su forma histórica particular.

Continuando con el análisis de Schuster sobre la acción colectiva, podemos diferenciar cinco dimensiones que ayudan a encuadrar el conflicto desarrollado en esta ponencia. La primera dimensión, habla de una matriz identitaria propia de los miembros de los grupos que participan del conflicto. Quiénes son los que protestan o qué tan homogénea es la identidad que congrega a los miembros del grupo o a los grupos que se movilizan, son preguntas centrales para responder sobre la identidad en un conflicto. Claramente la pertenencia de los miembros de los grupos en conflicto se centra en su condición de trabajadores de la empresa aeronáutica, aunque se construyan identitariamente como actores políticos. La emergencia de esa identidad política es contingente, como lo es así también el surgimiento del conflicto. La configuración identitaria del colectivo abarca, dice Schuster, desde procesos de identificación de los actores con su categoría de pertenencia (trabajador de AA) hasta la constitución de lazos de interacción entre los miembros del colectivo o entre ellos y otros actores de la sociedad. Esto puede verse principalmente en las redes de solidaridad forjadas entre gremios así como el alcance de la problemática a otros ámbitos de la clase trabajadora y sectores de la sociedad: el lema *Todos somos Aerolíneas* se convirtió en una consigna universalizante. Tales redes de conocimiento mutuo, como afirma el autor, son tanto previas como reconfiguraciones que se suceden durante el devenir de la acción colectiva misma. Esta idea tiene puntos de contacto con lo que McAdam, McCarthy y Zald (1999) describen como *procesos enmarcadores*. Estos procesos son todos aquellos significados compartidos y conceptualizaciones a partir de las cuales los miembros de un grupo se definen a sí mismos. Estos procesos enmarcadores dan cuenta de la importancia de la cultura, fruto de la interacción mutua, en el surgimiento y desarrollo de los movimientos sociales. Estos procesos son *esfuerzos estratégicos*

realizados en el seno de los grupos con el objetivo de formar una misma concepción de la realidad y a sí mismos, que legitimen y palanqueen la acción colectiva.

Una segunda dimensión de análisis gira en torno a la idea de las condiciones o configuraciones estructurales del conflicto. Estos condicionantes estructurales, afirma Schuster, pueden ser tanto externos como internos a la constitución de un agente de acción colectiva. Remiten a los aspectos sociales, económicos, políticos y culturales en las que el agente colectivo se configura y modela. El análisis de las condiciones estructurales de la acción incluirá el marco de oportunidades para que dicha acción se desenvuelva. Esto da cuenta de la fortaleza o debilidad relativas del antagonista. Esta dimensión de análisis también se conecta con lo denominado por McAdam, McCarthy y Zald (1999) como *Oportunidades políticas* para la acción colectiva. La existencia de transformaciones en la estructura institucional en un momento dado de la historia, influyen significativamente en el desenvolvimiento de la acción colectiva y en el devenir de un escenario de conflicto. Todos los movimientos sociales y los agentes de acción colectiva adoptan una forma u otra de acuerdo al contexto político institucional y cultural. Un abanico de oportunidades políticas puede abrirse en momentos de debilidad institucional o, en cambio, pueden sucederse instancias de constricción política en el caso de una institucionalidad fuerte y consolidada. Durante el conflicto de AA en 2001, la creciente debilidad del gobierno de la Alianza pudo ser una fuente de impulso político, de donde los gremios supieron nutrirse. El desgaste institucional facilitó que el conflicto se universalizara, alcanzando instancias de solidaridad no vistas con anterioridad, como bien afirmara Thwaites Rey (2001), mencionado anteriormente. Otro factor estructural es propuesto por los autores McAdam, McCarthy y Zald (1999): *la estructura de movilización*. Claro está que existen diversos tipos de estructuras de movilización a través de las cuales los grupos intentan organizarse. Esto son los *canales colectivos*, tanto formales como informales, a través de los cuales los miembros de un grupo comienzan a movilizarse e implicarse en la acción colectiva. Estamos hablando de la dinámica organizacional de la acción colectiva. La propia configuración del agente de acción le va dando una estructura de movilización al grupo. Esta estructuración presentará un acervo histórico y una memoria de movilización y accionar ante los conflictos, como puede ser la historia de un gremio en el marco de las luchas de trabajadores en la historia reciente. Pero estas estructuras pueden transformarse a la luz de los cambios en los repertorios de acción. La combinación de factores tales como *oportunidades políticas*, *estructuras de movilización* y *procesos enmarcadores* explican, dan cuenta en cierto modo, del surgimiento y desarrollo de los movimientos sociales.

Una tercera dimensión en el análisis de Schuster (2005) refiere a la demanda de la acción colectiva. Esta dimensión solo nos permite afirmar que, si bien la demanda en el conflicto de AA remitía a un origen salarial, el trasfondo era mucho más trascendental. Se estaba dando cuenta de un pedido general de salvataje ante un vaciamiento de la línea aérea de bandera nacional. Una exclamación de inversión, ya sea estatal o privada, no solo para el aseguramiento del pago de los salarios, sino para apuntalar una aerolínea que estaba al límite de la quiebra financiera. El *Todos somos Aerolíneas* daba cuenta de un pedido totalizante, de soberanía nacional y de salvaguarda de un símbolo del desarrollo económico extraviado década atrás.

Como cuarta dimensión, Schuster (2005) menciona a los repertorios de acción colectiva. Esto son, los *formatos*. Los modos en que un conflicto se visibiliza en la esfera pública: sea una huelga, marchas, asambleas, tomas de espacios estratégicos, cortes de ruta o cualquier modalidad de movilización. Tilly (2000) agrega que toda acción colectiva se desenvuelve dentro de repertorios bien definidos, correspondientes a los actores que los llevan a cabo, los objetos de acción, el tiempo y el lugar. Dicho autor afirma que estos repertorios de acción colectiva cambian, ya sea, por aprendizaje, innovación o negociación en el curso propio de la acción, o por alteraciones en el medio institucional. Para Schuster (2005), abarca aspectos estéticos y estratégicos de la acción, por lo cual logra integrarse factores que hacen a la identidad del agente colectivo y lo que el actor llama *la racionalidad* de la misma. Decidir llevar adelante un conflicto donde el repertorio de acción colectiva sea una huelga, o una ocupación, por ejemplo, supone una dimensión de *racionalidad estratégica*. No quiere decir que la consecución de un conflicto sea producto de una acción racional con arreglo a fines estratégicamente calculados en un inicio, ya que el conflicto es ante todo una contingencia en su desenvolvimiento. Pero, no obstante, la dimensión racional y de planeamiento estratégico existe en paralelo al factor contingente. También estos formatos de acción tienen que ver con una historia cultural y con las tradiciones de movilización y protesta social existentes en el acervo de conocimiento de los grupos. Las tradiciones culturales, la identidad y la imaginación creativa son variables que definen las variedades de formatos. Y aquí es preciso detenerse para el caso de Aerolíneas. La imaginación creativa tuvo su cuota sensible, ante un panorama desalentador y un agotamiento en las medidas tradicionales de lucha. El episodio de la embajada española es sumamente original y de gran repercusión mediática. Su forma de visibilizarse es fruto no tanto del planeamiento racional de antemano, sino más bien una consecuencia del devenir azaroso de los acontecimientos, así como su particularidad estética da cuenta del agotamiento de las formas tradicionales de protesta, en el marco específico del conflicto de Aerolíneas Argentinas en 2001, generando repercusión mediática.

Por último y finalizando, una quinta dimensión de análisis de la protesta social y del conflicto, tiene que ver con la *performatividad*, esto es, con el impacto político del conflicto. Considerando la acción colectiva en el espacio público, ésta puede inducir efectos tanto simbólicos como materiales, capaces de transformar las condiciones políticas de la sociedad. A la hora de analizar el conflicto de Aerolíneas Argentinas y Austral a partir de esta dimensión, podemos determinar cierto nivel de impacto simbólico y político. En primera medida, el apoyo social masivo a la causa de los trabajadores de AA y Austral, fue mermando progresivamente la capacidad de constricción de las autoridades gubernamentales del Estado argentino, reduciendo su accionar, avanzado el conflicto, a las meras acusaciones cruzadas. Esta afirmación no niega la serie de actos represivos que se sucedieron, en paralelo, durante lo que Sidney Tarrow (2009) denominaría, *el ciclo de protesta*. Este ciclo de protesta, según este autor, representa el conjunto de fases por las que atraviesa un conflicto, las cuales van desde el alcance de la acción colectiva de los sectores más movilizados a los menos movilizados, la innovación en los formatos de acción colectiva, una combinación de participación organizada y espontánea, intensificación de la interacción entre quienes protagonizan la acción contenciosa (en este caso, los representantes gremiales y las autoridades tanto españolas como del gobierno argentino), la latencia de la represión, y finalmente, la potencial resolución del conflicto (demanda original salarial o demanda subyacente de salvataje e impedimento de quiebra de la compañía).

A modo de cierre, no es posible asegurar cuál hubiese sido el destino de la línea aérea de bandera durante los meses que van desde abril hasta octubre del 2001 sin la presión ejercida por parte de la férrea oposición de gremios tales como APA y APTA sobre la mesa de negociaciones conformada por la cúpula empresarial de la estatal Iberia, en un primer momento, y luego la SEPI y las autoridades del gobierno argentino de la Alianza. Pero si es posible dar cuenta de cierto poder estructural en torno a la performatividad política que emerge del conflicto. El alcance en la opinión pública, la masiva solidaridad entre amplios sectores de la sociedad, y la cultura de lucha forjada al calor de la crisis del modelo de convertibilidad, son resultantes de una lograda triangulación entre oportunidades políticas para la acción, producto de una crisis institucional y gubernamental; estructura de movilización, consecuencia de la combinación de una estructura gremial de lucha y movilizaciones ya existente, con una reconfiguración de los formatos a partir de innovaciones en los repertorios; y procesos enmarcadores, que fueron alineando una mirada unívoca de construcción de sentido de pertenencia a una causa en común, como lo es el lema *Todos somos Aerolíneas*.

Bibliografía

Antón, G.; Cresto, J.; Rebón, J; Salgado, R. (2011). “Una década en disputa. Apuntes sobre las luchas sociales en la Argentina”. En Modonessi, M. y Rebón, J. (comps.). *Una década en movimiento. Luchas populares en América Latina en el amanecer del Siglo XXI*. Buenos Aires: CLACSO, pp. 19-44.

Basualdo, E. (2006). *Estudios de Historia Económica Argentina desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires. Siglo XXI.

Coser, Lewis (1970), *Nuevos aportes a la teoría del conflicto social*. Buenos Aires: Amorrortu. Introducción y Cap. 1: “El conflicto social y la teoría del cambio social”. <http://www.sociedad-estado.com.ar/wp-content/uploads/2010/01/Nuevos-aportes-a-lateor%C3%ADa-del-conflicto-social.pdf>

McAdam, D.; McCarthy, J. y Zald, M. N. [ed.] (1999) *Movimientos sociales: perspectivas comparadas. Oportunidades políticas, estructuras de movilización y marcos interpretativos culturales*. Madrid: Istmo.

Schuster, F. (2005). Las protestas sociales y el estudio de la acción colectiva. En Schuster, F; Naishtat, F; Nardacchione, G; Pereyra, S (Eds.), *Tomar la palabra. Estudios sobre protesta social y acción colectiva en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

Tarrow, S. (2009) “La acción colectiva”. En *El poder en movimiento. Los Movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza.

Thwaites Rey, Mabel. (2001). *Alas Rotas*. Editorial Temas-Buenos Aires.

Tilly, Ch. (2000). “Acción colectiva”. *Apuntes de Investigación del CECyP*, N° 6, 9-32. <http://documents.tips/documents/tilly-charles-accion-colectiva-56632612edbe3.html>.

Referencias

La Nación (2001). “Aerolíneas Argentinas, más cerca de la quiebra”. 30/05/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/308890-aerolineas-argentinas-mas-cerca-de-la-quiebra>

La Nación (2001). “Piden la "reprivatización" de Aerolíneas Argentinas”. 12/05/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/304620-piden-la-reprivatizacion-de-aerolineas-argentinas>

La Nación (2001). “Se endurece la negociación por Aerolíneas Argentinas”. 29/05/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/308549-se-endurece-la-negociacion-por-aerolineas-argentinas>

La Nación (2001). “Cuando Aerolíneas ya no es sólo Aerolíneas”. 03/06/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/309845-cuando-aerolineas-ya-no-es-solo-aerolineas>

La Nación (2001). “Atentaron contra la vivienda de un gerente de Aerolíneas Argentinas”. 25/05/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/307785-atentaron-contr-la-vivienda-de-un-gerente-de-aerolineas-argentinas>

La Nación (2001). “Conciliación obligatoria en Aerolíneas y Austral”. 02/05/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/302187-conciliacion-obligatoria-en-aerolineas-y-austral>

La Nación (2001). “Se agrava el conflicto en Aerolíneas”. 10/05/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/304006-se-agrava-el-conflicto-en-aerolineas>

La Nación (2001). “El catering de Aerolíneas despide personal”. 04/07/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/317342-el-catering-de-aerolineas-despide-personal>

La Nación (2001). “Aerolíneas: postergan definición de la venta”. 23/07/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/321949-aerolineas-postergan-definicion-de-la-venta>

La Nación (2001). “Incidentes en una protesta de trabajadores de Aerolíneas”. 26/09/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/338276-incidentes-en-una-protesta-de-trabajadores-de-aerolineas>

La Nación (2001). “Empleados de Aerolíneas protestaron en la embajada de España”. 05/09/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/332989-empleados-de-aerolineas-protestaron-en-la-embajada-de-espana>

La Nación (2001). “Aerolíneas fue adjudicada a otro consorcio español”. 03/10/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/340035-aerolineas-fue-adjudicada-a-otro-consorcio-espanol>

La Nación (2001). “Quieren que vuelva a operar Aerolíneas”. 18/06/2001. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/313556-quieren-que-vuelva-a-operar-aerolineas>