

La experiencia de la AGTSYP. Desafíos y rupturas en una nueva experiencia sindical.

manuel compañez.

Cita:

manuel compañez (2013). *La experiencia de la AGTSYP. Desafíos y rupturas en una nueva experiencia sindical*. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/515>

X Jornadas de Sociología de la UBA

20 años de pensar y repensar la sociología.

Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI

1 al 6 de julio de 2013

DESGRACIADAMENTE CADA COSA QUE HAGO ME HACE PENSAR, LO QUE REALMENTE NO DESEO. ACÁ PASO EN BITS LO QUE TUVE QUE ESCRIBIR POR CULPA DE MAITE Y JUAN. SI A ALGUIEN LE INTERESA MI MAIL ES *manuamaru@yahoo.com.ar*.

MANUEL COMPAÑEZ.

Juan me dijo que tenía que escribir sobre el Subte. Pero como soy muy colgado Maite me vino a ver y me dijo que tenía que escribir para las Jornadas de Sociología sobre el Subte. Y me mandó una mail donde entendí que debía pensar acerca de las configuraciones científicas del Siglo XXI, así como en la praxis colectiva. Capaz entendí mal, pero ya es tarde.

Seguramente las experiencias que tuvimos en el Subte y por las que traspasó Maite en la facultad son muy diferentes. Como así también parecen muy diferentes las de los compañeros que nos acompañan.

Una de las cosas que aprendí en el subte es que vivimos en un mundo de ideologías y de doctrinas transformadas en religión. Sin embargo estas formas de pensar son las mismas que compartimos todos, a las que debemos sumar algunas que aprendimos. Las ideologías, que son indispensables para vivir en la cotidianeidad, nos fueron transmitidas por múltiples poros, en un proceso de reproducción constante. Y en cada momento de la reproducción de nuestras vidas en la cotidianeidad la ideología es practicada y reforzada.

Aquellos que pensamos que debemos transformar la realidad, de quienes pensamos que este no es el mundo o la sociedad en que queremos vivir, buscamos no actuar simplemente en la reproducción, sino abordar la producción, la trascendencia. Pero para abordar una acción trascendente nos lleva a luchar contra nuestros mismos pensamientos, contra los resultados de nuestras acciones, contra lo que aprendimos, contra la naturalización imprescindible de todas nuestras prácticas. Pero las preguntas nos llevan a ámbitos que son más ajenos, que contienen más mediaciones. Nos preguntamos por la empresa en que trabajamos, cuál es su estructura, cuáles son las

formas de obtención de la ganancia, por qué hace tal o cual modificación en las formas del trabajo, cómo se estructura dentro de la industria en que se encuentra, si es una empresa que configura a otras o está subsumida, si es relevante para el desarrollo económico general, o si es una empresa resultante de un desprendimiento de otra debido a su baja tasa de ganancia...

Entre los leitmotiv más conocidos de las ideologías se pueden recordar algunas:

- Se puede ser feliz comprando y vendiendo, para lo que es necesario trabajar.
- No te puedes oponer al avance tecnológico.
- La democracia es la mejor forma de organización de los trabajadores.
- Los trabajadores deben organizarse clandestinamente.
- La política es la forma superior de organización.
- Hay una división entre el trabajo manual y mental.
- La acción intelectual no es trabajo.
- El concepto es una noción puramente idealista.

Por otra parte toda reproducción lleva la posibilidad de reproducir aquello que no es propio, de lo ajeno. Esto podría no ser ningún problema. Sin embargo reproducimos entre todos nuestros comportamientos y pensamientos los que nos agreden y nos vacían a nosotros mismos.

En los años que estamos trabajando en Metrovías pudimos ver que la empresa tuvo principalmente dos formas de obtener la ganancia. En un primero período predominó la obtención de ganancia a través de la explotación directa a los trabajadores. La jornada laboral era muy extensa, los niveles de exigencia muy altos, no se cuidaba ninguna condición de salud, etc... El ingreso por venta de pasajes era importante en los niveles de ingresos que fijaban los balances de la empresa, superiores a los niveles de costos. Sin embargo a partir de los primeros años de la década del 2000 se transforma la forma de obtener ingresos. A través de la Emergencia Ferroviaria Metrovías empezó cada vez más a depender de los subsidios del Estado, que se preocupaba por obtener. Todo aumento de costos o egresos se lo acreditó a los subsidios, incluidos salarios, costos de mantenimiento, pago de remuneraciones a jefes, gerentes, ..., pago de servicios... Incluso como parte de esta política se conforman una multitud de empresas terceras dependientes del mismo grupo económico que desviaban las ganancias de los accionistas e incrementaban ficticiamente las ganancias. Sin embargo esta expoliación al Estado tuvo resultados controvertidos para la empresa. Los niveles de subsidios se multiplicaron a través de

los años, transformándose la parasitación al Estado en una dependencia de él. El Estado implementó su política de bajos precios en las tarifas, estrangulando virtualmente a la empresa, y ubicándola bajo la esfera de acción de sus políticas.

Más allá de las políticas de ganancias diferentes que tuvo la empresa, no hubo por los diferentes actores una política coherente en las últimas décadas de ajustar el servicio ofrecido por los Subtes a las necesidades que tiene la ciudad. El mantenimiento general de formaciones desde 2000 prácticamente no se realizó y la extensión de las líneas de Subte como la construcción de nuevas fue a un ritmo muy inferior a la media internacional, así como a la necesidad de arribar a todos los barrios y al conurbano.

En cuanto a la ubicación de Metrovías en la estructura general de la industria del transporte ferroviario no hubo una intención de estructurar diferentes niveles o esferas. La demanda de instalación de transporte ferroviario y subterráneo se encuentra en expansión en América Latina y en todo el mundo. Las previsiones son que continuará esta necesidad de las ciudades y regiones en el mediano plazo. Sin embargo no ha habido por parte de la empresa o del estado nacional o de la ciudad políticas coherentes de desarrollo. Las necesidades productivas de la actividad requieren la instalación de una industria particular.

Sin embargo la política en general fue la compra e instalación de equipos, sistemas y formaciones en el extranjero. A- Los motivos fueron variados. Por un lado se instalaron sistemas que comparados con los anteriores, aunque mucho más modernos, con lucecitas y botoncitos, no llegan a los niveles de prestaciones de aquellos. En algunas ocasiones los sistemas modernos, de “última tecnología” no son tan versátiles, rápidos, eficientes, seguros como los anteriores. Sin embargo tienen una gran ventaja para los que adquieren estos sistemas: son muy costosos y requieren mantenimiento o modificaciones más costosas aún. La instalación de estos sistemas trae aparejado la posibilidad para el grupo Roggio de ingresar con un paquete accionario minoritario a la empresa vendedora extranjera del sistema, lo que le permite que en cada nueva compra a precios exorbitantes va a obtener un beneficio. B- En otros casos se adquieren componentes o sistemas que ofrecen una prestación sumamente necesaria y eficiente. Las empresas que ofrecen estos productos le adosan otros sistemas totalmente innecesarios y contrarios a los requerimientos del sistema de transporte. Estas empresas son oligopólicas a nivel mundial, lo que les permite modificar los componentes según sus intereses o imponer precios. Metrovías y los gobiernos nacionales adquirieron estos sistemas. Las empresas oferentes dirigen los requerimientos o las conexiones entre sistemas a fin de acentuar las necesidades de las empresas compradoras de adquirir los sistemas innecesarios, que complementan los sistemas realmente necesarios. Finalmente las empresas oferentes logran que las compradoras deban acentuar las compras de los componentes innecesarios. C-

Metrovías ha instalado componentes que también vienen adosados a sistemas o formaciones que han resultado eficientes. Sin embargo las empresas productoras son oligopólicas a nivel internacional. Estas empresas pueden por ello vender a precios exorbitantes e injustificados. Por otra parte no se ha tenido una política para producir estos materiales o componentes en nuestro país, o en otros casos no se ha aprovechado las investigaciones exitosas de organismos o empresas nacionales que han avanzado en este sentido.

Salvo alguna oportunidad, se desaprovecha y desprecia el desarrollo de la actividad industrial en la que se encuentra inmerso el Subte. Se ha seguido desde mediados de la década pasada una política que combina el lema de “que mañana todo funcione como hoy” con la obtención de niveles de ganancia a costa de ninguna inversión. Se ha decidido ser un Sistema Subte que no integra un gran sistema productivo de otras industrias ni oferente de un servicio adecuado. Se sumergió al Subte en el mundo de los adquirentes de sistemas o componentes generados y realizados por otros.

El mundo en que vivimos también es un mundo infinitamente fragmentado y de relaciones veladas. Los sistemas mencionados fueron producidos por trabajadores. Muchos de estos trabajadores se desconocen como tales. Creen que ser ingenieros que trabajan en un laboratorio de una industria, o ser los que proyectan los componentes en todas sus características... no es ser trabajador. Sin embargo son quienes primero se trascienden, quienes no son simples reproductores en el sentido técnico de la palabra. Se cree que son diferentes a los trabajadores que reproducen en las empresas que integran sistemas de empresas. A la vez los trabajadores reproductores no se identifican ni en los trabajadores productores de los productos que elaboran.

Concordantemente se generan dos procesos de ruptura de la finalidad con el concepto. Por un lado las empresas no tienen planes de desarrollo donde la ganancia (como finalidad empresarial) coincida con la finalidad de las necesidades sociales. Por otro lado los trabajadores no hacen que su finalidad sea integrada en la recomposición del concepto. Sin embargo las empresas generan un símil concepto que ofrece la sensación de “avance”. Las modificaciones técnicas tienen en su procedimiento un movimiento similar al del concepto, sin embargo no son plenamente integradoras de las esferas del hombre.

Una nueva creencia de diferenciación se da entre el trabajador del Subte y los trabajadores productores y reproductores de las empresas integradoras de sistemas. Los trabajadores de las empresas integradas no son capaces de comunicarse u organizarse con los trabajadores de las empresas integradoras (más allá de los 12.000 km de distancia que median entre nosotros y los distintos idiomas).

Escuché por ahí una definición muy confusa que dice algo así como que la forma de organización más desarrollada, la que corresponde en la sociedad capitalista para los trabajadores es el partido político, que es la unidad del en sí y el para sí de la integración de las formas de la conciencia y de la realidad de los trabajadores. También escuché alguna vez que hay problemas para que la organización política pueda concordar con la sindical. Todo esto me complica mucho el pensamiento.

Por una parte me genera inquietud que se utilicen categorías ontológicas refiriéndose a un concepto. ¿Por qué se sigue pensando en la idea de un *en sí*, si esta categoría no tiene coherencia lógica y tiene inexistencia ontológica (que es donde dice existir)? O ¿por qué se piensa que esta definición es conceptual si inmediatamente se acepta que no puede integrar el pensamiento y movimiento sindical, más que oponiéndose a sus expresiones más desarrolladas, y en muchos casos tratando de combatirlas? ¿Es posible una configuración transformadora que contenga los momentos sindicales y políticos integrados? Toda creencia congelada de la existencia de estructuras en sí contienen pensamientos que concluyen en religiones o míticos héroes. Éstos no hacen más que diferenciarse de los movimientos reales y contraponerse a ellos.

También a veces escucho que los trabajadores deben organizarse democráticamente. Sin embargo durante muchos años la construcción que hicimos los trabajadores del Subte fue totalmente clandestina. Incluso los primeros paros fueron organizados por cuatro personas. Los trabajadores que pararon se enteraron diez minutos antes. Y el resto con suerte unas horas después. Siempre dijimos que había que hacer Asambleas, reuniones, consultas... pero la palabra Asamblea por años fue mala palabra, ya que los compañeros creían que era el camino al despido y a que alguno se haga famoso.

Creo que algo de lo que más valoro de todos estos años es haber intentado pensar más allá de los dogmas, las doctrinas o las ideologías. Tratar de resolver con mis compañeros las situaciones en las que nos vimos envueltos. Sin embargo en algún sentido el resultado fue pobre ya que no entramos a trabajar con los conocimientos necesarios para afrontar las tareas que se nos imponían. Desde el punto de vista que se llama estrictamente sindical tuvimos muchas victorias. Pero no nos fuimos preparando para una de las peleas que hoy estamos iniciando. Muchas de las luchas que hoy debemos llevar adelante se basan en la necesidad de luchar contra Metrovías y Sbase por quién es capaz de proyectar un mejor servicio de Subterráneos. Los planes de Metrovías y Sbase están orientados a la obtención de ganancia, contrarios a las necesidades de los vecinos de la ciudad y el conurbano. Cuando luchamos por un mejor servicio, política en que nos vemos metidos dadas las encrucijadas en que nos vemos envueltos por las intenciones de la empresa de intensificar la explotación, tenemos que ofrecer una estructuración del conocimiento del que carecemos. La lucha

sindical nos empuja a la unión con los pasajeros y vecinos. Pero para ello tenemos que ser expertos en economía, contabilidad, técnica (de todo tipo), urbanismo, ingeniería, etc...

¿Cuánto vale una formación nueva en Argentina o en China? ¿Dónde se construye? ¿Cuáles son los sistemas que debe incluir? ¿Cuáles son los costos de un kilómetro de túnel? ¿Cómo se construye? ¿Dónde construirlos? ¿Cómo se arma un presupuesto para abordar estos objetivos? ¿Cómo se realiza una auditoría a empresas? ¿Cómo comparo precios y calidades relacionándome con otras empresas y paralelamente con sus comisiones internas? ¿De dónde provienen los materiales para la construcción de todo tipo de materiales? Estas preguntas me llevan a pensar en la necesidad de construir una industria. Pero ¿hay ingenieros en el país? ¿Cuáles son las prioridades? ¿Se puede bajo un régimen económico/político como el que tienen Argentina desde hace 80 años llevar adelante un proyecto de desarrollo ferroviario? Los entramados de empresas son capaces de desarrollar proyectos técnicos, sin embargo su finalidad se escindió de las promesas que vociferaban. El concepto, como el traspasar de la subjetividad a la objetividad, tiene que ser recobrado por los compañeros. La proyección de nuestra actividad hacia las necesidades sociales, o poder responder a los cuestionamientos productivos ineludibles. Aunque los trabajadores fuimos educados para reproducir lo ya existente, tanto lo que se nos aparece como enajenado como no-nuestro, o lo que realmente es no-nuestro, volver a pensar en la proyección económica desde los propios compañeros a través de las empresas configuradoras de sistemas económicos, es recuperar nuestra tarea realmente productiva. Trascendernos como resultado del cuestionarse permanentemente nuestra tarea cotidiana a la luz de la historia y la teoría de los últimos 200 años.

Los trabajadores del Subte realizamos una primera práctica en este rumbo, pero sobre un objeto diferente. Cuando en 2000 ganamos la mitad de los Delegados creamos el Cuerpo de Delegados, que hasta el omento no existía. El Cuerpo de Delegados empezó a tener políticas propias. Inmediatamente la empresa intentó quebrarnos eliminando el puesto de Guarda. Pero con un paro fulminante ganamos el conflicto. De a poco la organización fue creciendo conjuntamente con nuevas conquistas como la recuperación del salario, las Seis Horas, la integración de los tercerizados a la planta de Metrovías... En este proceso fuimos ganando cada vez más Delegados, pasando de la exacta mitad a ser el 90%. La uta organizó una diferentes políticas contra el Cuerpo de Delegados que fueron resistidas por nosotros. Sin embargo en un momento creyeron que podían terminar con la organización expulsando a los Delegados del sindicato. Pero la organización hegemónica era en este de gran importancia, soportando las patotas, las acciones legales, las estatales, el actuar de la empresa... La imposibilidad y desinterés de retroceder por parte de la uta nos permitió

realizar uno de nuestros objetivos: conformar un Sindicato propio. Sin embargo el Sindicato estaba en nuestra mente desde mucho tiempo atrás, así como el inicio de su ejecución. En todas las Líneas y sectores había fondos de huelga, comisiones de la mujer, de cultura, de prensa. El Sindicato propio se estaba poniendo en marcha sin previo aviso ni necesidad de autorización. Llegado el momento exacto sacamos el cartelito de "delegados" y pusimos el de "Sindicato". Éste ya tenía vida propia. Toda nuestra subjetividad traspasó la objetividad que nos era en parte ajena y en parte propia (o sea subjetiva) realizándose este concepto particular. Creo que un movimiento similar tenemos que realizar con la empresa. Proyectar en nuestra mente y nuestra práctica el tipo de empresa obrera eficiente, integradora de empresas y procesos técnicos, acorde a las necesidades de la población de Capital y conurbano.