

UNO

Sí

Había una vez un Subte que era del Estado, estábamos en el año 93, en la Argentina.

Todo sucedía en un país, en una década y con un gobierno neoliberal.

Algo malo iba a venir: en los últimos meses del año se preparaba la privatización del subterráneo.

El 3 de enero de 1994 hizo mucho calor y en Buenos Aires, lo que mata es la humedad.

Ese día, el Subte amaneció distinto. Se notaba en el tamaño del *cospe/* que ahora era más grande, en los colores, en las paredes y es verdad que todo parecía nuevo. Ahora todo decía *Metrovías*, empezaba la era privada.

Comienza la concesión, el subterráneo es operado por la empresa Metrovías S.A. Como toda privatización, fue un negocio para pocos.

Vamos a contar después un poco de esto pero antes, es preciso saber que hubo trampa. Que el gobierno de Carlos Menem no sólo privatizó las empresas de servicios más valiosas para la población, además, se las adjudicó a quien quiso.

Un año antes hubo pliegos y licitación. El transporte subterráneo quedaba en manos del que pedía menos plata al Estado en concepto de subsidio. Así como suena: no se vende ni se alquila, se subsidia. El Estado no gana, pierde.

El ganador, una empresa formada mayoritariamente entre los grupos Benito Roggio e Hijos y Cometrans, al parecer, no debía ganar, porque propuso una cifra pero sin sumar el IVA. Así parecía que pedía menos que sus competidores, un grupo chileno... en fin.

Como decía, la privatización fue un negocio para pocos, que perjudicó de entrada a los trabajadores: de los 3643 empleados estatales del subterráneo, sólo 1100 fueron contratados por la nueva empresa. Por cuenta del Estado corrieron las indemnizaciones del resto, muchos de los cuales fueron presionados a aceptar ese retiro *voluntario*.

Por otro lado, se incorporó a empleados nuevos y, así, el plantel inicial fue de 2200 trabajadores, de ellos, 1600 pertenecían al mismo convenio.

Pero las condiciones de trabajo no serían las mismas. Con la privatización quedó sin efecto el Convenio Colectivo que regía desde 1975. De la jornada de seis horas diarias por insalubridad, se pasó a trabajar ocho y se bajaron los salarios en Metrovías.

Y hubo más: sectores enteros de trabajo, como la limpieza y el control de evasión, fueron contratados a través de "terceros". Una modalidad en auge de la época, que permitía la subcontratación de empleados a través de otra empresa; por ejemplo, Metropolitana para seguridad, Fiel para el control de la evasión, Taym para la limpieza, siempre por menos plata y en peores condiciones que el personal de Metrovías. Unos 500 compañeros se encontraban en esta situación.

La privatización del Subte se dio después de otras más célebres como la de los ferrocarriles, en el año 92. Los trabajadores intentaron resistir con cuarenta días de huelga pero fueron derrotados.

Hasta acá se habían entregado a manos privadas los teléfonos, el gas, el petróleo, la aerolínea, los puertos, la televisión y una lista larga de etcéteras. Para hacerlo, el gobierno había instalado en la población la idea de achicar el Estado para hacer grande la nación, por eso el Estado no tenía que ser dueño de nada.

Pero volvamos al Subte privado: Luis Lentini es uno de los cuadros jerárquicos de la antigua Subterráneos de Buenos Aires que Metrovías incorporó en aquel momento. Lo echaron unos años después, cuando era gerente, durante un conflicto gremial que veremos más adelante. Lentini recuerda haber pensado "que íbamos

a estar mejor... de haber trabajado siempre en una empresa estatal, yo me imaginé que las empresas privadas eran otra cosa completamente diferente. En los primeros años se hacía el mantenimiento... Mientras que en Bélgica se cambiaban los *boguis*¹ a los doscientos mil kilómetros de uso, acá llegamos a tener funcionando un bogui con un millón de kilómetros y recién lo cambiaron cuando se partió el eje. En un momento determinado, se compró un detector de fisuras y lo pusieron a probar en los coches... sonaba tanto, que lo tuvieron que guardar: estaban todos los coches destruidos. Nosotros decíamos que Dios trabaja en el subterráneo, porque a veces pasa cada cosa."

Las cosas no cambiaron mucho hasta 1996, cuando asumió el primer gobierno elegido por votación en la Ciudad de Buenos Aires, ahora autónoma, en cuya jurisdicción quedó el Subte. El nuevo intendente, el radical Fernando de la Rúa, tenía muy buenas relaciones con el Grupo Roggio.

Durante esos primeros años en Metrovías, lo que más se escuchaba era decir que sí. Dominaba el sí a la empresa. Se aceptaba como algo *natural* que no hubiera agua potable en toda la red de Subte y que en el sector de boletería estuviera prohibido tomar un té o una gaseosa durante la jornada de ocho horas. Era normal que te amenazaran con despedirte si no estabas conforme, era normal que efectivamente te echaran. Y el maltrato era peor en los sectores donde estaban *los nuevos*, como la boletería: ahí era normal que no te mandaran relevo para ir al baño y que el supervisor te gritara y te hiciera llorar.

Era lógico lo que pasaba en esos sectores, los más explotados: cada vez había más compañeros que no estaban conformes y cada vez eran más *los activistas* gremiales.

El gremio

El sindicato que representa a los trabajadores subterráneos es la Unión Tranviarios Automotor, UTA. Esto no quiere decir que lo haga bien. De hecho, los "representantes" de UTA se iban a convertir

¹ Conjunto electromecánico de tracción de los trenes, ubicado debajo del piso del coche, contiene los motores, las ruedas y sus respectivos frenos.

con los años en un grupo de gente violenta, que le pega a sus compañeros de trabajo, pero esto lo vamos a ver más adelante.

La UTA no puso resistencia a la privatización. Incluso hay empleados que la señalan por haber presionado a compañeros para que aceptaran el retiro voluntario.

“No se puede hacer nada” era un clásico en estos años dominados por la gente del gremio. Y eso le permitía a la empresa exigir cada vez más a sus empleados.

Pero algo se podía; de hecho, algo se estaba haciendo *por abajo*.

La primera movilización

Para fines del año 96, había un importante grado de organización gremial de base en el sector de Boletería.

A tono con las malas condiciones de trabajo, surgieron agrupaciones clandestinas de empleados, que crecían, como el número de boleteros que se reunía para discutir cuestiones gremiales, que aprovechaban los eventos sociales, como los cumpleaños y las salidas a comer, para juntarse y hablar de trabajo.

Los compañeros participaban más en las reuniones y asambleas que convocaban los delegados, a pesar de que había delegados boleteros sólo en dos de las cinco líneas del Subte.

Justamente, la necesidad de contar con más representantes gremiales en esos sectores estaba muy presente, porque en septiembre iba a haber elecciones de delegados y nos preparábamos para armar las listas de candidatos.

En eso, la empresa despidió “sin causa” a dos boleteros que no fueron elegidos al azar.

Los telegramas de despido de Stella Greppi, de la Línea A y del “Gallego” Díaz Salazar, de la C, se enviaron el mismo día y por la misma razón: estos compañeros se venían perfilando como candidatos para delegados en sus sectores.

Y entonces se empezó a escuchar la palabra *parar*. Siguieron unos días de mucho debate, ese clima que se da entre gente que opina que algo hay que hacer. Tuvo la particularidad de romper con la división por sector de pertenencia, porque los despidos no sólo preocupaban en las líneas A y C, la bronca se había repartido por las boleterías de toda la red. Y tan fuerte, que el tema llegó a los plenarios de delegados, donde se propuso una movilización a la sede de Metrovías, en la calle Bartolomé Mitre.

La consigna era la reincorporación de los dos compañeros y hacia allá marchamos más de cien. Pero la empresa no retrocedió y se apagó el reclamo después de esa movilización.

Una medida de fuerza tibia, tal vez, pero medida al fin. Por fin nos animamos a reclamar.

Al mes, hubo elecciones y replacé a Stella en la lista; fui delegada a partir de septiembre del 96.

La asamblea de Castro Barros

Dos meses después, hicimos la primera asamblea general de boleteros de todas las Líneas, como respuesta a la decisión de Metrovías de imponer traslados de personal.

Por esa época, trabajaban en el área Comercial unos quinientos boleteros, repartidos en las cinco líneas del Subte. Por usos y costumbres, cada uno pertenecía a una línea determinada que, en general, era la que estaba más cerca de su casa. Era su línea de pertenencia y en lo referido al gremio, estaba incluido en un determinado padrón electoral, que elegía a sus delegados.

En noviembre del 96, la empresa decide alterar esto, imponiendo traslados compulsivos de boleteros entre las distintas líneas. Sin más explicaciones, se notificó a unos cinco o seis compañeros de cada línea que debían presentarse a tomar servicio en otra, a partir de la semana siguiente.

Cómo no protestar, si un boletero que vivía en la zona sur y trabajaba en Constitución de la C, ahora tenía que tomar servicio en Palermo de la Línea D; era más tiempo de viaje y más plata en

colectivos. Y en lo afectivo, se perdía el contacto diario con los compañeros de siempre y uno tenía que integrarse a un grupo nuevo.

Pero estos cambios no sólo preocupaban a los perjudicados; se percibía la amenaza de rotaciones masivas de boleteros. Lo que hoy les pasaba a algunos, podía, en el futuro, pasarles a los demás.

La rotación de línea era arbitraria, no había ninguna necesidad operativa que justificara cambiar un boletero por otro. La sospecha de que la empresa intentaba debilitar los lazos entre nosotros, para evitar los intentos de organización gremial, estaba muy presente entre los boleteros.

Se comentaba mucho sobre el tema y tanto preocupaba, que se empezó a hablar de juntarnos, de hacer algo.

El resultado fue una asamblea auto convocada de boleterías en la biblioteca gremial de la estación Castro Barros, donde participaron alrededor de ciento cincuenta compañeros.

Y así fue que, una semana antes de las rotaciones, resolvimos hacer una campaña al pasajero, denunciando las malas condiciones de trabajo en el Subte privatizado. Golpear ahí donde duele, en esa imagen tan trabajada de empresa exitosa.

Juntamos plata entre los presentes para imprimir autoadhesivos con pequeños textos. Esa noche un grupo de boleteros se encargó de redactarlos.

Al día siguiente se imprimieron ocho mil *stickers*, que se pegarían en el interior de los trenes de las cinco líneas. Varios delegados y muchos compañeros de base se ocuparon de hacerlo, aun a riesgo de ser vistos por supervisores y jefes.

“Basta de condiciones carcelarias” decía uno de ellos firmado por “Truchivías, sigue avanzando sobre los trabajadores.”

Fueron días de mucha actividad: teníamos que reponer los carteles casi todos los días porque la empresa los hacía arrancar por los supervisores de seguridad. Pero no daban abasto, porque había más

trabajadores poniendo *stickers* que alcahuetes despegando. Es más, durante los días que duró la campaña, el aparato interno de seguridad se dedicó *full time* a esta tarea.

La pegatina duró una semana. No alcanzó para frenar las rotaciones en aquel momento, pero sirvió para canalizar la bronca.

Hasta acá, los despidos eran moneda corriente. La empresa te echaba por causas insólitas, como ir al baño sin permiso... Pero la mayoría de los despidos eran sin causa, por reestructuración. No era raro llegar a trabajar y enterarte de que no podías tomar servicio.

Tampoco que llegaran seis o siete telegramas juntos cada fin de mes... A fin de año, cerca de las fiestas, eran el doble o más, como en diciembre del 96, cuando despidieron a veintiocho compañeros del Taller Miserere.

En esa época la desocupación crecía y no era fácil encontrar un nuevo trabajo. El miedo al despido era la sensación más común en el Subte.

Esto está a punto de cambiar, lo mejor está por venir.