

Córdoba: Los corredores del transporte urbano



Susana Roitman y Mariano Schejter. Observatorio Conflictividad Laboral Córdoba

Los últimos hechos: El 25 de septiembre de este año, se hizo pública una noticia que venía cocinándose desde hace meses y alertó a los choferes urbanos cordobeses: Autobuses Santa Fe se transformaba en Autobuses Córdoba y firmaba un "convenio de colaboración" con la firma Empresa Romero Sociedad Anónima, más conocida como ERSA, que se haría cargo de la "gestión operativa" a partir del 1º de octubre. Héctor Taborda, subsecretario de transporte municipal afirmó que la operación "se podría autorizar" y que hay que "ver los beneficios al usuario que generaría el eventual crecimiento de ERSA". Con esta maniobra, y sin "tediosos" trámites licitatorios, ERSA se quedaba con el control del 75% del transporte urbano de la ciudad.

Tres días después, el 28 de setiembre, una asamblea de trabajadores de ERSA, convocaba a un paro para el 29 a partir de las 0 horas, avalada por el entonces secretario de la UTA local, Ricardo Salerno. Motivo expuesto: el traslado de la punta de línea desde el predio de Vélez Sarsfield al 4300 hacia otro situado a 9 kms. del Arco de Córdoba, sobre Ruta 9 sur. El planteo se centró en que para acceder al nuevo espacio hay que dar la vuelta en "U" en un tramo señalado con doble línea amarilla y sin banquetas, o sea un verdadero peligro. Frente al inminente paro, el Ministerio de Trabajo dictó la conciliación obligatoria que Salerno afirmó no acatar señalando: "Hemos sido cautos y la empresa avanza con las irregularidades. Nos vemos obligados a esta medida... De siete horas que son nuestra jornada laboral a compañeros los hacen trabajar nueve; no se reconocen carpetas médicas, hay suspensiones preventivas ante siniestros, falta de frecuencia por el estado de los coches". Eran afirmaciones verdaderas que se quedan cortas frente a las duras condiciones de trabajo de los y las choferes. Quien utiliza el servicio lo sabe y lo sufre. Las deficiencias expuestas son generalizables a todo el transporte urbano y claras emergentes de negociados que se entretujan con complicidad el municipio, la provincia, las empresas y la conducción gremial.

La situación se "enrareció" y el paro no fue. Ese mismo día, UTA Nacional, esgrimiendo difusos "incumplimientos estatutarios" destituyó a Salerno y lo reemplazó por Arcando (alias "Garcando" según choferes movilizados), que desde hace un par de meses maneja en Córdoba el látigo de Roberto Fernández, secretario general. [Apenas unos días antes, una situación de intromisión nacional, aunque con ribetes más dramáticos por injustas detenciones, se produjo en Salta. También vale aclarar que Arcando fue secretario de UTA Formosa y terminó siendo echado por los trabajadores y las trabajadoras que se sintieron traicionados por la conducción].

"Quiénes conocen", sostienen que la ampliación de ERSA y la intervención en la UTA no fueron sucesos acontecidos de manera paralela por mero azar, sino que se entrelazan estrechamente. Difieren, en cambio, sobre las claves de lectura de tal conexión.

El 2 de octubre se filtró un acta donde se podía observar la firma de delegadas y delegados respaldando la destitución de Salerno y la intervención de facto de la filial local. Ese mismo día, choferes hicieron circular masivamente entre los trabajadores y las trabajadoras la foto de algunos de quienes avalaron el acta bajo el título de "TRAIDORES".

Al otro día, un amplio grupo de trabajadores se auto-convocó en las puertas del gremio. De los furiosos comentarios, cánticos y reproches al Secretario de Finanzas de UTA provincial, devenido en "arcandista" quien intentó, megáfono en mano justificar lo sucedido, se destacaron al menos cuatro ideas claras:

-ERSA marcha a quedarse con la suma del transporte público de Córdoba.

- Todas las empresas incumplen con los aportes patronales a la previsión y a la obra social, despiden con formatos hormiga o masivo, precarizan las condiciones de higiene y salud laboral y desdeñan frecuencias y mantenimiento.
- Los delegados firmaron un acuerdo a espaldas de los trabajadores, a escondidas y sin mediar ninguna instancia asamblearia ni de consulta.
- Choferes y usuarios son lo más delgado por donde se corta el hilo.

Ese día, el reclamo hecho consigna que unió todas las voces fue **"¡Elecciones libres, ya!"**

Los tentáculos de ERSA

Según la página institucional, ERSA nació en Corrientes en 1963, propiedad de Ramón Romero, como empresa prestadora de servicios en la ciudad litoraleña. Cuatro ómnibus Bedford integraban la flota. De allí en adelante, el crecimiento fue constante y por momentos exponencial. Pocos ejemplos de la "patria contratista" son tan evidentes como éste.

Los negocios florecieron para la familia Romero, dando un salto cualitativo en la década del 90, privilegiada para concesiones, donde comienza a operar el servicio de larga distancia Resistencia-Buenos Aires. Pero su empuje fue arrollador partir del 2008. Una flota de camiones -TECSA-, el transporte urbano de Paraná, servicios entre Paraná y Santa Fe, una franquicia internacional de autos de alquiler son ejemplos que se pueden nombrar como algunos de sus primeros hitos. En 2011, crea LUSA (Logística urbana S.A.), con la cual logra acceder ese mismo año a la gestión de residuos de la zona norte de la ciudad de Córdoba y de la ciudad de Corrientes. En 2012, desembarca en el transporte fluvial y en el urbano de Asunción en Paraguay, comenzando también a operar transportes en el AMBA, con socios diversos con los que concreta UTE (empresa de transporte público) que se hacen cargo de corredores decadentes.

Con semejante acumulación, este pulpo empresarial, se propone expandir el negocio en el transporte público cordobés. En el año 2013, una ordenanza municipal ordena disolver el servicio de ómnibus que prestaba la empresa de la Municipalidad de Córdoba, TAMSE a cargo del 60% del ejido urbano y realizar un proceso licitatorio que dividiera la totalidad de las prestaciones de buses a cuatro empresas. Solo las líneas de trolebuses continuarían operando bajo la órbita de TAMSE "residual". En agosto de ese año, se desató un escándalo cuando se encontraron 50 ómnibus de las empresas Autobuses Santa Fe y ERSA plateadas con logos de TAMSE, sin que se hubiesen abierto los sobres. Al día siguiente, el intendente Ramón Mestre, anunció la pre-adjudicación y una UTE formada por Autobuses Santa Fe y ERSA se hizo cargo del servicio hasta que el nuevo sistema dividido en cuatro secciones -Ciudad de Córdoba, Coniferal, ERSA y Autobuses Santa Fe- comenzó a operar en marzo de 2014. Al mes de la nueva estructura, se conoció la participación del intendente en una millonaria fiesta en Corrientes que celebraba los 50 años de ERSA, viajes y alojamientos pagos por la empresa. Al final, el avión en el que fueron no era de ERSA, sino de Astori, otro gran proveedor municipal ¡qué alivio!

Tiempo después, en setiembre de 2014, Mestre (h) fue imputado por desvíos de fondos de subsidios nacionales correspondientes a los trolebuses hacia la UTE que operó TAMSE entre setiembre 2013 y marzo 2014. En ese mismo momento, ERSA se hace cargo de los corredores del Ciudad de Córdoba, empresa que ya agonizaba al momento de la licitación. Se quedaba así con el 50% del transporte ciudadano y sus ambiciones empezaban a materializarse. En fin, si sumamos esta dinámica al avance sobre Autobuses Santa Fe, la tajada de la torta llega a las $\frac{3}{4}$ partes del transporte público de la ciudad y germinan por doquier rumores que el objetivo de ERSA es poseer el monopolio.

Llegado a este punto, vale una aclaración: esta concentración no es una rareza "cordobesista" sino una lamentable regularidad argentina. La misma se puede corroborar estudiando los desplazamientos de sectores económicos entre las fracciones de capitales concentrados que operan en la economía argentina. El diario La Nación, poco sospechoso de ir contra las corporaciones empresarias, el 21 de agosto de este año titula una nota: "Se concentra el mercado de los colectivos en medio de fuertes peleas". Allí calcula que se destina a subsidiar colectivos urbanos la suma de 3.500 millones de pesos mensuales en todo el país. El matutino señala "De a poco, la concentración es mayor y los principales grupos de colectivos como DOTA, Automotores Santa Fe, ERSA, Rosario Bus o el grupo misionero Zbikoski toman más preponderancia. A eso se suma el repliegue de los hermanos Claudio y Mario Cirigliano, que ya vendieron una de sus empresas, Ecotrans, y que aún buscan compradores para su poderoso grupo Plaza". El mismo artículo, también se ocupa de analizar cómo se integran verticalmente los fabricantes o comercializadoras de colectivos en pos de ganar mercados y rentabilidades. Señala, por último: "Y en este esquema, los grupos grandes, con más recursos no sólo para administrar una línea de colectivos sino también para encontrarle la vuelta regulatoria al complejo sistema de liquidación de subsidios, salen beneficiados". En ese punto es donde se expresan las complicidades de gremios sumisos y de políticas oscuras como condición sine que non.

El oficio del chofer

En un trabajo del año 2008 denominado "Trabajo, sueño, alerta y estrés en conductores de colectivos" realizado por profesionales médicos laboralistas del Conicet, sobre encuestas a más de mil choferes surge que el 80% para cumplir los tiempos exigidos por la patronal debe conducir en forma insegura y que un porcentaje similar padece enfermedades crónicas derivadas del estrés por tener que atender en simultáneo las puertas, los timbres, las expendedoras de boletos además de la conducción; notables casos de hipertensión arterial; problemas en los riñones y vías urinarias por manejar sentados durante largas horas sin

buenas amortiguaciones; hernias de disco, problemas cervicales y desviaciones severas de la columna, entre otras dolencias. Las ART se niegan a reconocer estos problemas como enfermedades laborales y retacean las carpetas médicas y la atención. Este elemento no suele ser tenido en cuenta en los discursos hegemónicos cuando empresarios, políticos y medios atacan las medidas de fuerza en el sector estimulando cierto sentido común donde los choferes serían "trabajadores privilegiados".

Resta decir que la UTA cerró las últimas paritarias a la baja con un 29% de aumento, casi en el peldaño inferior de los acuerdos, lejano al porcentaje de los aceiteros que lograron el 38% o los bancarios el 33%. De este modo, también se podría cuestionar o relativizar el mito constante del "buen salario".

Una anécdota que nos cuenta un entrevistado, luchador desde siempre, resume por qué de todos modos, el chofer, sigue siendo un puesto preciado para los sectores populares y como este elemento pesa a la hora de atacar los lazos clientelares del gremio:

"Lo invité a un muchacho a que se sumara a nuestra lucha que cuestionaba a los delegados en connivencia con la empresa y la conducción... Me contó que antes trabajaba en una panadería como diez horas diarias, un trabajo durísimo y en negro por \$6500 al mes, ahora que había logrado entrar a la empresa con el empujón del delegado, gana \$18000, trabaja menos horas, tiene un sueldo en blanco y obra social. Comprendía la arbitrariedad del delegado, pero no le daba hacerle la contra".

Disciplinamiento y resistencia

En los pliegues de la organización del trabajo se modela la subjetividad individual y grupal de los trabajadores. Manejar un colectivo puede tender a individualizar. La soledad frente al volante, las presiones cotidianas, las unidades que se atascan o se rompen en el lugar menos apropiado, las agresiones y asaltos crean recelo. No obstante, la "punta de línea" constituye un lugar posible para la reunión y la deliberación. Los trabajadores y las trabajadoras van generando espacios de comunicación alternativos propios como las redes sociales. Cotidianamente se juega el fortalecimiento de las relaciones de cooperación. El saludo, la ayuda, la charla afectuosa fortalecen vínculos. Los "dimes y diretes", los padrinazgos y las traiciones los debilitan. Esto lo sabía bien Atilio López que fortaleció la veta solidaria. También las variadas conducciones burocráticas que la debilitaron.

Otra arista a considerar es el gran "poder estratégico" -esta capacidad de parar el movimiento del capital de la que habla Woomack- de los choferes urbanos. En un santiamén, este gremio puede detener el pulso de una enorme ciudad. Un paro general con adhesión de UTA es garantía de éxito. No así, sin ella. El problema de este "poder estratégico", su contracara, es que se desarrolla en el espacio público y con usuarios que en su mayoría conforman el universo de las clases subalternas. Por eso, los paros sorpresivos y asambleas, tienden a confrontar a choferes con quienes quedan varados y varadas, quienes debieran ser aliados naturales (y como ya mencionamos esto se sabe y sobre ello, se actúa). La responsabilidad de las empresas o del Estado que no cuidan a "sus" choferes se minimiza frente a lo que salta a primera vista: el "dejar a pata".

Desde el Observatorio de Conflictividad Laboral Córdoba, registramos en el año 2015, 374 acciones conflictivas ligadas al mundo del trabajo en la provincia de Córdoba. De ellas 55 correspondieron al transporte urbano de la Capital, esto es, un 15% del total. Para otras ramas los motivos de protestas y acciones colectivas se centran en el salario o en los despidos. Aquí, por el contrario, el 35% se refiere a las condiciones y medio ambiente de trabajo, lo cual es consistente con las condiciones de trabajo a las que hacíamos referencia previamente, mientras el 42% se reparte en partes iguales a los pagos adeudados y al reclamo por agresiones y asaltos a choferes.

Por otro lado, si analizamos los "formatos de protesta" vemos que 19 fueron asambleas (generando sorpresivas detenciones del servicio) y 17 paros; lo cual también permite comprender las razones del fastidio del usuario.

Sobre estos datos, cabe preguntarse si esta intensa conflictividad se tradujo en logros sostenidos en las condiciones de vida de los trabajadores.

Marcelo y José, dos trabajadores del gremio entrevistados, que desde distintos frentes trabajan por un sindicato combativo y solidario, que articule acciones y demandas, consideran que no. Afirman que la conflictividad que nace desde abajo es regulada por un cuerpo de delegados que la utiliza para sus propios intereses y negocia de espaldas a las bases. También mencionan que se dejan pasar -o incluso, se estimulan- despidos, se obvia la falta de aportes patronales y multitud de incumplimientos a las leyes laborales, se obstaculizan reclamos, se prometen prebendas al momento de las elecciones y se promueve el corporativismo del sector. Por eso, afirman que las últimas disputas en la conducción no pasan por planteos de modelos sindicales diferentes sino por pugnas de cúpulas, de poder.

Ambos piensan en otro sindicalismo y ejemplifican sus posibilidades mirando, aprendiendo de los delegados de la línea 60 del AMBA. En ese caso, después de 12 años de trabajo, una lista combativa ganó las elecciones de delegados en setiembre de 2015, pese a mil zancadillas y maniobras. Luego de ese hecho histórico, muchas cosas cambiaron. Por ejemplo, algunos "paros del 60" han sido sin cobrar boleto a los usuarios lo que llevó a los delegados a procesos penales desde la empresa que pidió -sin éxito- el desafuero, pero generó vínculos de confianza con usuarios y trabajadores. Otro ejemplo, más significativo aún de solidaridades fortalecidas es el siguiente: tras la muerte de un mecánico por desidia empresarial, los trabajadores tomaron en sus manos los controles de seguridad que los responsables no realizaban y recibieron una lluvia de apoyos. Marcelo y José creen que la alianza entre usuarios y trabajadores de la UTA es clave en cualquier avance reivindicativo.

Quizá la situación de la UTA en Córdoba hoy, presente cierto resquicio para que un nuevo modelo se impulse en el quehacer cotidiano de trabajadoras y trabajadores por un gremialismo diferente y eche raíces como pasó en "la 60". Hay tensiones entre sectores de la cúpula de la UTA regional, hay un descontento generalizado entre los trabajadores y las trabajadoras y algunos activistas con muchas ganas puestas en cambiar el gremio. Para el 24 de octubre se convoca una gran olla popular en la puerta de la UTA denunciando la intervención y exigiendo elecciones libres como reclamos centrales. Allí se jugará una parada relevante para los destinos del sindicato. La moneda está en el aire.

Córdoba, 10 octubre 2016

Fuentes

Cardinali, D. y Perez Chada, D. (2008) "Trabajo, sueño, alerta y estrés en conductores de colectivos, citado en <http://edant.clarin.com/suplementos/zona/2009/08/16/z-01979326.htm> y PTS.org

Cba24N, varios

La Voz, varios

La Nación, "Se concentra el mercado de los colectivos en medio de fuertes peleas", 21/8/2016

Página institucional de ERSA ersaurbano.com

https://es.wikipedia.org/wiki/Grupo_ERSA

Video Institucional ERSA <https://www.youtube.com/watch?v=a0dA0FvGB7A>

Observatorio de Conflictividad Laboral. Boletín 2015. Inédito.

Entrevista a Marcelo Marín. Chofer Autobuses Santa Fe, dirigente de la Agrupación 9 de Julio de UTA.

Entrevista a Jose Zárate. Ex mecánico de TAMSE, despedido, dirigente de la agrupación Transporte Unidos Podemos, de UTA.

Woomack, John (2007). Posición estratégica y fuerza obrera, FCE