

Número de mesa: 65.

Historia social y económica del capital y el trabajo en la Argentina (1935-1976): la evolución de los procesos de trabajo y la organicidad obrera.

Coordinadores: Claudia Santacruz y Esteban Piliponsky.

Conflictos colectivos. Una aproximación a los conflictos de choferes de transporte colectivo durante 1975.

Rubén Accinelli (UBA)

DNI: 26742015

Correo electrónico: rubenaccinelli@yahoo.com.ar

Introducción

Uno de los elementos que hicieron de 1975 un año especialmente agitado fueron los conflictos obreros. Después de dos años de Pacto Social (un intento por congelar precios y salarios), el movimiento obrero organizado podía sentarse a discutir con el gobierno las condiciones generales de actividad por rama. Los líderes sindicales y los obreros esperaron ansiosos el momento de acordar y hacer homologar por la presidente Isabel Perón los convenios colectivos de trabajo.

El desarrollo de las negociaciones no fue sereno en absoluto; conforme se acercaba la fecha límite para redactar los convenios se acrecentaba el accionar del movimiento obrero mediante huelgas y movilizaciones. Por añadidura, el rumbo errático de la economía argentina y el tono autoritario de la presidente cargaron de dramatismo el marco de las negociaciones y las acciones del movimiento obrero.

En el presente trabajo se analizan dos tipos de conflictos ocurridos en diferentes momentos del año protagonizados dentro de empresas de transporte de pasajeros. En primer lugar, se analiza el accionar de una organización armada dentro de un conflicto con empresas de transporte de pasajeros de la ciudad de La Plata. En segundo lugar, dos arbitrajes del Ministerio de Trabajo que, frente a los reclamos de la Unión Tranviarios Automotor, termina favoreciendo a los choferes de dos empresas de transporte de la capital. El objetivo es comparar las diferentes formas de acción, sus resultados y sus límites, encuadrando su desarrollo dentro de los conflictos generales de la actividad.

La hipótesis general del trabajo afirma que durante el año de 1975 se produjeron distintos momentos de movilización obrera que obtuvieron resultados positivos para sus reclamos y que lograron doblegar el intento del gobierno por contenerla. Estos conflictos dentro del transporte de pasajeros pretenden ser una ilustración de la hipótesis general.

Las fuentes para el desarrollo del tema se componen de dos comunicados de las Fuerzas Armadas Peronistas contenidas en la compilación documental de Eduardo L. Duhalde y Eduardo Pérez, y de tres arbitrajes del Ministerio de Trabajo que resolvieron diferentes conflictos entre empleados de empresas de transporte, representados por la Unión Tranviarios Automotor, y las respectivas empresas.

Para contextualizar el análisis de las fuentes, se tendrá en consideración las condiciones generales surgidas de la firma del Convenio colectivo de trabajo así como el traumático contexto político en que fue discutido el convenio. Paralelamente, se consultaron algunos periódicos de la época en busca de información sobre los acontecimientos relativos a los conflictos de choferes. Los periódicos consultados fueron *La Nación*, *La opinión*, *Mayoría*, *El Día*; con excepción de *Mayoría*, de clara tendencia oficialista, los restantes periódicos mostraban una orientación crítica al gobierno de Isabel Perón.

La lucha por los convenios colectivos. Una solución de compromiso.

A principios de 1975 comenzaron las tratativas para la discusión de las condiciones de trabajo que tendrían como objetivo llegar a la elaboración de los convenios colectivos. Las dificultades económicas de un gobierno asediado por la inflación introducían un elemento de tensión entre el gobierno, las empresas y los dirigentes sindicales. Paralelamente, la falta de una política precisa paralizó rápidamente las negociaciones y alentaron simultáneamente el descontento y las movilizaciones obreras.

Como la fecha límite para la firma de los convenios se había estipulado para el 1º de Junio, el mes de mayo se desarrolló dentro de un clima de constante presión por parte de los líderes sindicales.¹ La reacción del gobierno fue endurecer su postura aceptando la renuncia del Ministro de Economía Gómez Morales e introduciendo en la misma cartera a Celestino Rodrigo quien rápidamente intentó contener el avance de los dirigentes sindicales imponiendo una devaluación del 100 % y gravísimos aumentos en los servicios públicos.

Dentro de este contexto de movilizaciones obreras, tenía lugar en la ciudad de La Plata un conflicto con los choferes de transporte público; el mismo se desarrollaba desde los primeros días de marzo. Simultáneamente se terminaba de redactar y homologar el Convenio colectivo de la actividad; por cierto, varios meses antes que las otras ramas, probablemente por tratarse de un servicio público. El mismo había sido homologado el

¹ Elizabeth, Jelin, *Conflictos laborales en Argentina, 1973-1976*, Estudios Sociales, n°9, CEDES, 1977, pp. 29-30.

11 de Marzo en el Ministerio de Trabajo, firmado por la Unión Tranviarios Automotor como entidad gremial reconocida y distintas entidades patronales.

Observemos algunas cuestiones dentro del convenio firmado el 11 de marzo. Después de varios años se establecieron las diferentes categorías dentro de la actividad (art.4). Esto implicaba una cobertura legal para las diferentes tareas a desarrollar dentro de las empresas; en relación con esto se establecía que en caso de realizarse dos tareas de diferente categoría se debería abonar la de mayor valor (art.5 inciso A) y que en ningún caso se podría bajar la categoría o el sueldo (art.5 inciso D). De cualquier manera, la empresa se reservaba el derecho de desplazar a los trabajadores de su lugar de desempeño en caso de no existir tareas acordes con la categoría del trabajador (art.6 inciso A).

Entre otros elementos, la empresa se comprometía a entregar uniformes, herramientas, duchas y guardarropa individual. La jornada de trabajo se fijaba en ocho horas, debiendo abonarse las horas extras con un recargo del 50%. Se establecía un franco semanal desde las 13 del sábado hasta las 24 del domingo, debiendo abonarse esos días así como los feriados con un recargo del 100%. Por otra parte, las partes acordaban que en caso de superponerse estas condiciones con acuerdos previos, deberán mantenerse los mejores beneficios para el trabajador (art.6 inciso 14).

También se establecían los montos de los salarios (aunque de corta efectividad debido a la incesante inflación), la forma de cálculo de la antigüedad y las vacaciones. Entre las licencias se otorgaban 4 días por fallecimiento de familiar directo y por nacimiento, y 10 días por matrimonio. Asimismo se afirmaba que las ausencias se controlarían *rigurosamente* y que debían ser justificadas por escrito y con anticipación (art.11 inciso C). En caso de accidente en servicio, la empresa se comprometía a encargarse del empleado y, si resultara con alguna discapacidad, a ubicarlo en otro puesto de trabajo.

En relación al tema que nos ocupará más adelante, la empresa se compromete a pagar los días no trabajados por el personal que fuera citado a declarar por cuestiones laborales, siempre que no resultara culpable (art.26). Del mismo modo, cuando un empleado fuera suspendido y luego se demostrara que no resultaba pasible de apercibimiento, no se afectará su salario.

Al mismo tiempo, los dirigentes sindicales lograban hacer reconocer como única entidad legal de los trabajadores a la Unión Tranviarios Automotor (art.28). Por otra parte, se reconoce el derecho a conformar comisiones de reclamos internos en paralelo a los delegados de personal, pero estas comisiones deberán ser elegidas por los delegados

entre sus integrantes y deberán presentarse en representación de la Unión Tranviarios Automotor (art.30); de esta manera, la empresa, el sindicato y el gobierno obstaculizaban la formación de comisiones internas independientes de los dirigentes sindicales reconocidos oficialmente.

Desde luego, se autorizaba a la empresa a deducir de los salarios el aporte sindical así como también se establecía que la interpretación del convenio colectivo quedaba circunscrita a una comisión formada por miembros de la Unión Tranviarios Automotor y por miembros de la parte empresaria (arts. 31 y 40 respectivamente).

De esta manera, el convenio colectivo de trabajo establecía las condiciones que debían respetarse dentro de la actividad pero también delimitaba quiénes eran los actores permitidos oficialmente para interpretarlo. Se hallaba ausente, además, el reconocimiento del trabajo de boletera que los choferes debían realizar mientras conducían las unidades. Parecía finalmente una solución de compromiso entre adversarios que tenían muchos puntos de coincidencia; entre ellos figuraba esencialmente la intención de impedir a las bases obreras manifestarse con independencia de los delegados sindicales. Sin embargo, no existe disposición legal que pueda silenciar a la clase obrera cuando las condiciones de trabajo, los salarios y el costo de vida oprimen a sus miembros hasta empujarlos a la rebelión.

El conflicto en La Plata.

Sólo una semana después de haberse firmado la norma homologatoria del convenio colectivo de trabajo, el conflicto de choferes en la capital provincial llega a merecer un espacio dentro de un periódico de tirada nacional. La aparición de la noticia en el diario fundado por Mitre permite vislumbrar la importancia del conflicto y la preocupación de la burguesía nacional ante el desafío planteado por los trabajadores.

El periódico comenta que a pesar de la intimación de las autoridades municipales a los empresarios, el paro se prolongó durante los días del 18 y 19 de marzo de manera casi total. La amenaza a los choferes no se hizo esperar; la Policía prometió garantías de seguridad pero también advirtió que de proseguir con la medida de fuerza se aplicaría la Ley Antisubversiva. De acuerdo a esta política de represión y criminalización de las protestas del movimiento obrero, durante la tarde del 19 la Policía impidió la reunión de un grupo de choferes utilizando como excusa la existencia de un artefacto explosivo en el lugar de reunión.

Finalmente, luego de comprobar la inexistencia de tal artefacto, se permitió la reunión pero sólo de los dirigentes gremiales *debidamente acreditados*. En la reunión se destacó

la coincidencia entre los empresarios que piden garantías para los choferes que quieren desarrollar su tarea, con el gobierno de la ciudad que pretende normalizar el servicio. Por otra parte, se hizo evidente la ausencia de un apoyo decidido del sindicato de la Unión Tranviarios Automotor al reclamo de las mejoras salariales que exigen los trabajadores.²

La situación manifiesta claramente que los obreros del transporte se encontraron aislados y reprimidos desde todos los sectores. La policía amenazando con aplicar medidas de excepción, las autoridades presionando a los empresarios conscientes de que esa presión se trasladaría hacia los trabajadores, y los dirigentes sindicales haciendo caso omiso a uno de los problemas más acuciantes del momento: el aumento de salarios, único remedio con que cuentan los obreros para hacer frente al aumento del costo de vida.

Finalmente, el caso demuestra la complicidad entre la fuerza pública y los líderes sindicales que impide una reunión espontánea de los trabajadores en un claro intento por contener la movilización obrera dentro de los marcos establecidos por los acuerdos oficiales entre gobierno, empresarios y sindicalistas. La falta de reconocimiento legal para las comisiones internas que se desprende del convenio colectivo de trabajo, se acompaña con medidas de represión concretas que impiden la organización independiente de los obreros.

El conflicto dentro del transporte automotor se fue incrementando a medida que se acercaba la fecha de la firma de los 1400 convenios colectivos de trabajo que se había establecido para el 1º de Junio. Ante un clima de movilización y reclamos generales, los empresarios del transporte denunciaron que no era imposible mantener el servicio por los altos costos de los insumos. Solicitaron al Ministro de Economía que se les exima del pago de impuestos que repercuten en el precio de las unidades que se utilizan para el transporte de pasajeros.

Aduciendo una situación de crisis para el sector, plantearon que la reducción de los impuestos permitiría hacer frente a los aumentos de costos que hasta ese momento no se vieron reflejados en aumentos de tarifas; asimismo, amenazaron con que el servicio se hallaba comprometido frente a la imposibilidad de renovar las unidades.³ Luego de una serie de propuestas a un gobierno cada vez más débil, los empresarios lograrían en Agosto el tan ansiado aumento de tarifas. En el transcurso, se sucedieron las

² La Nación, 19/3/1975, "Se agravó el pleito del transporte en La Plata".

³ Mayoría, 11/5/1975. "Piden medidas por la crisis del transporte".

movilizaciones obreras de Mayo y Junio así como los paros de la primera semana de Julio que consiguieron la aprobación por la presidente de los convenios colectivos, anulados una semana antes.⁴

En relación al desarrollo de los conflictos en la ciudad de La Plata, el principal periódico de la ciudad difunde la noticia de que habrían secuestrado al gerente de una empresa de transporte de pasajeros denominada Flecha de Oro Línea 520. El secuestro del gerente de nombre Juan Flores se habría producido en las puertas de la terminal que la empresa posee en la localidad de Tolosa. Sin embargo, otra versión sugiere que se lo llevaron del garaje de su casa dos hombres armados que lo ingresaron a otro vehículo bajo amenaza de muerte. La noticia finaliza recordando que en la mencionada empresa se habían producido conflictos entre patrones y empleados por diferencias salariales.⁵

El secuestro de Juan Flores se prolongó durante poco menos de 24 horas en las que fue interrogado por sus captores sobre los conflictos de la empresa bajo su gerencia. Asimismo, se le pidió información sobre domicilios de otros directivos manteniendo siempre al gerente encapuchado y vendado; finalmente, los secuestradores exigieron aumentos de salarios.⁶ Unos días después el automóvil del gerente fue encontrado abandonado en la playa de estacionamiento del hospital de Gonnet.

El reconocimiento de la medida corrió por parte de una agrupación armada (Fuerzas Armadas Peronistas, FAP) que comentó su versión de lo ocurrido en un documento dirigido a los choferes en conflicto. Además, en el documento se mencionan casos parecidos en los que se atacó a los gerentes y directivos de las empresas de transporte con el objetivo de hacer cumplir los reclamos obreros.

El documento de las FAP se atribuye el secuestro de Juan Manuel Flores y confirma que se había realizado el 19 de Mayo por el comando Bruno Cambareri. El secuestro tenía como primer objetivo someter al gerente a juicio en el cual fue declarado culpable entre otros cargos de

“superexplotación sobre los chóferes; responsabilidad y complicidad en la detención y torturas de varios activistas y trabajadores del transporte; de impulsar conscientemente a la degradación moral de los trabajadores al negarse a conceder los justos reclamos de aumentos salariales impulsando de hecho al “chiveo” y al juego imponiendo conductas que son propias de los patrones; de despidos arbitrarios(...)”⁷

⁴ Juan Carlos Torre, *El gigante invertido. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004, pp. 114-115.

⁵ El día, 20/5/1975, “Habían secuestrado al gerente de la línea de colectivos 520”.

⁶ El día, 21/5/1975, “Fue liberado por sus captores el gerente de la línea N° 520”.

⁷ Eduardo Luis Duhalde y Eduardo Pérez, *De Taco Ralo a la alternativa independiente. Historia documental de las Fuerzas Armadas Peronistas y del Peronismo de Base*, Tomo I: las FAP, de la campana, La Plata, 2003, p. 418. El documento no tiene fecha precisa pero como establece la posibilidad

La denuncia de torturas explica el nivel de violencia utilizado en el secuestro; por otra parte, subyace la existencia de una moral obrera digna que está siendo traicionada por las condiciones de trabajo. La mención del “chiveo” se refiere a una actividad muy reprimida por los patrones, que incluso podía terminar con el despido, consistente en cobrar más barato el pasaje pero sin entregar el boleto. Este tipo de acción podría interpretarse como un engaño o un robo; por eso mismo, estaría más acorde con las conductas de los patrones.

Utilizando como referente a Juan Flores, el tribunal obrero condenó a muerte a todos los patrones. Dicha condena fue conmutada a cambio de la publicación de una solicitada en el diario *El día* donde la empresa se comprometía a pagar \$57.000 en concepto de boletera y a otorgar un aumento de \$93.000 incorporado al básico. El concepto de boletera se refiere a un vacío legal dentro del convenio colectivo de trabajo. El reclamo de los choferes afirma que la prestación del servicio se realiza cumpliendo una doble tarea, la de conductor y la de boletero que aunque parezca una sola, es doble y merece un pago aparte.

La organización armada, de acuerdo a su concepción de que los beneficios se consiguen con la lucha contra la patronal, aclaran que los aumentos mencionados sólo serán efectivos para los choferes de aquellas líneas que se plegaron al paro y a la movilización “y que se vieron obligados a normalizar los servicios por la brutal represión que ejercieron los patrones valiéndose de la policía federal y los alcahuetes y matones de la UTA local (...)”

Nuevamente, como en la noticia del 19 de Marzo, se acusa a la Policía de reprimir a los obreros y aparece cierta complicidad de los líderes sindicales con la patronal. El documento además permite identificar las líneas en conflicto mediante las acciones que el grupo dice haber practicado. Mencionan haber metido *caños* a los directivos Valente de la línea 520, Del Bono de la 518, Colluca de la 275, Di Franco de la 561 y Llanos de la 508. También mencionan haber ametrallado a Sagasti de la 506.

Por otra parte, la organización armada se propone diferente a las organizaciones de izquierda que van por el paro total, proponiendo en cambio el trabajo a reglamento que afecta a los empresarios en las recaudaciones y los deja sin excusas para despedir trabajadores.⁸

En un volante posterior pero que rescataba las acciones realizadas por la organización se repitieron los tópicos precedentes. Como novedad, se menciona en el documento que

de una futura reunión para el 24 de Mayo de 1975, se debe haber publicado el 22 o el 23 de Mayo, es decir unas horas después del secuestro.

⁸ Ídem, p. 420.

tras el secuestro de Juan Flores las empresas no sólo otorgaron los aumentos requeridos sino que también aceptaron a las comisiones internas surgidas en asambleas de línea.⁹ Al mismo tiempo se denuncia que las empresas se niegan a integrar al básico el concepto de presentismo que habían acordado con el sindicato, y se advierte sobre el desconocimiento en algunas empresas de las comisiones internas tratando de beneficiar a los delegados de la Unión Tranviarios Automotor.

Se produce además una crítica al concepto de presentismo utilizado, según la organización, para aumentar la explotación y prevenir las huelgas y paros por temor a perder el premio. En esta práctica habría complicidad de los delegados de la UTA por cuanto deben acatar lo establecido entre el sindicato y las empresas; de allí la necesidad de defender las comisiones internas que eligen sus propios representantes sin ataduras legales de ningún tipo y que pueden ser removidos cuando no reproducen los intereses que emanan de las asambleas.

La reflexión final concluye que no se puede confiar en un secuestro para obtener las reivindicaciones, este tipo de acciones deben estar acompañadas por la organización permanente de comisiones internas por cada línea para volcar a favor de los trabajadores la relación de fuerzas actual.

El desarrollo del conflicto en La Plata, hasta donde nos permiten rastrearlo las fuentes y los periódicos mencionados, muestra la intervención de un grupo armado que impone sus condiciones a los directivos de las empresas mediante acciones directas. Las empresas, por su parte, cuentan con el apoyo de la fuerza pública y la indiferencia del sindicato para con las acciones que pueden significar la pérdida del control en la representación de los trabajadores.

El militarismo obrero significaba también la pérdida del control del conflicto de parte de los delegados obreros¹⁰; las acciones directas de los grupos armados daban lugar a reacciones igualmente violentas por comandos parapoliciales que actuaban sobre trabajadores que generalmente se encontraban en inferioridad de condiciones para defenderse.

La intervención sindical.

Los días que siguieron a la firma de los convenios colectivos generaron desconcierto. Luego de meses de largas tratativas, la presidente anunció el 27 de Junio la anulación de

⁹ Ídem, p. 426.

¹⁰ Juan Carlos Torre, *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004, p. 121.

los contratos junto con un aumento salarial de 50%.¹¹ El porcentaje ofrecido se mostraba muy insuficiente en comparación con el 160% promedio que se había obtenido en las negociaciones colectivas. Consecuentemente, el anuncio provocó la reacción de unos líderes sindicales que ya se encontraban superados por la movilización obrera.

El desarrollo de las tratativas fue seguido de cerca por los dirigentes de la Unión Tranviarios Automotor. Unos días antes de la anulación de los convenios, dentro de un clima en que los rumores al respecto eran muy fuertes, el sindicato de los choferes realizó un paro de actividades el 17 de Junio.

La prensa periódica calificó al paro de sorpresivo, como si la situación de los obreros movilizados por la aprobación de los convenios, no fuera causa suficiente para decretar el paro de actividades. Las causas que movilizaron a la medida de fuerza tomaron como eje los reclamos salariales, el asesinato de un dirigente gremial en Morón ocurrido unos días antes, y diferencias en el interior de la dirigencia sindical.¹²

El cese de las actividades demostró la gravedad de la situación pues en el desarrollo del mismo se intercambiaron disparos y varias unidades de transporte fueron dañadas por activistas. Empleando la táctica de romper los contactos con los otros medios de transporte que conectan a los trabajadores con la capital federal, la acción se intensificó en las terminales de ferrocarriles de la zona sur del conurbano bonaerense (Avellaneda, Lanús, Gerli, San Francisco Solano) donde

“piquetes de huelguistas obligaban a los conductores que no se habían plegado al paro a abandonar sus unidades, a las que luego deterioraban inutilizando las cubiertas o rompiéndoles los vidrios del parabrisas o lunetas.”

Los disparos de armas de fuego se produjeron en los lugares donde algunos choferes intentaron reanudar sus tareas, especialmente en la localidad de Avellaneda, acceso directo hacia la capital. Según el testimonio recogido por el periódico, el chofer Horacio Fernández de la línea 45 recibió disparos en su coche que lo obligaron a detenerse y suspender su trabajo. Sus compañeros afirmaron haber escuchado alrededor de cincuenta disparos.

Posteriormente, se divulgaron las medidas gremiales que no escondieron las diferencias de algunos afiliados con la conducción de la Unión Tranviarios Automotor. La medida de fuerza expresaba una clara muestra de solidaridad con los compañeros que desde las bases del gremio luchaban para obtener mejoras en las condiciones de trabajo. De esta

¹¹ Ídem, p. 113.

¹² La nación, 18/6/1975, “Hubo un paro parcial de choferes de colectivos.”

manera, el paro se realizaba como denuncia del asesinato del delegado Carlos Alberto Banylis, y también como expresión de solidaridad con los trabajadores del subterráneo nucleados en la comisión interlíneas 5 de Abril que enfrentaban conflictos con sus empleadores. Entre las demandas gremiales, este grupo disidente de afiliados a UTA exigió una reestructuración de la representación de los trabajadores en el sindicato nacional y la renuncia de los dirigentes Bejar y Temprano, ambos de la zona oeste del Gran Buenos Aires donde se produjo el asesinato del delegado Banylis.

A pesar de las graves circunstancias por las que atravesaba el movimiento obrero en Junio de 1975, el periódico *La nación* mantenía su postura falsamente ingenua de incomprensión por las medidas de fuerza de los obreros del transporte colectivo. Un día antes de la anulación de los convenios colectivos de trabajo, los choferes de colectivos y de subterráneos realizaron una nueva medida de fuerza que para el periódico de tirada nacional nuevamente fue calificado de *sorpresivo*.¹³

A diferencia de la medida anterior, este paro se realizó en todo el país y conjuntamente con los trabajadores del subterráneo. El sindicato de la UTA justificó el paro por el desarrollo que estaban protagonizando en la definición de los convenios colectivos en los que la parte empresaria había endurecido su postura ofreciendo tan solo \$3550 para los empleados de más alta categoría. Además, esta postura no se justificaba si consideramos el apoyo de parte del gobierno que aumenta las tarifas de transporte público cuando el sector empresario presiona en tal sentido amenazando con detener las actividades.

Aproximadamente un 70% de los choferes adhirieron al paro, completando el 30% restante choferes propietarios de las unidades de transporte. De tal manera, los conflictos para los usuarios y para los empresarios se hicieron sentir, sobre todo en el turno de la noche en que los propietarios, asustados por las posibles represalias, también suspendieron el servicio. Al mismo tiempo, los dirigentes sindicales disidentes adelantaron continuar con el paro mientras que los dirigentes de la UTA se comprometieron a levantarlo si se mantenían las conversaciones.

La solución para el sindicato había llegado la noche anterior al paro cuando se firmaron los nuevos acuerdos colectivos de trabajo que fijaban un salario para los choferes de \$4900 y un adicional por presentismo, medidas que los delegados disidentes

¹³ La nación, 26/6/1975, "Paro de los transportes."

consideraban insuficientes. El reclamo de éstos últimos pretendía un salario básico de \$6500, muy lejos de lo acordado por el gremio.

Como era esperable, el diario oficialista *Mayoría* celebró el cierre de los acuerdos anunciando que la UTA había levantado el paro de transportes. En extraña coincidencia con el diario fundado por Mitre, *Mayoría* calificó al paro de choferes de *sorpresivo*.¹⁴ Por supuesto, tal calificación se explica por el abierto apoyo de la publicación periódica a las medidas de gobierno que se advierte en los contenidos de los artículos publicados en ella.

Con respecto a la huelga, el periódico considera que se trata de *actitudes de fuerza salvajes*, sobre todo en contraste con lo actuado por los miembros de la Unión Obrera Metalúrgica (dirigida por Lorenzo Miguel, de fuerte compromiso con el gobierno) quienes no decretaron huelgas a pesar del estado crítico de sus negociaciones. Del mismo modo, rescata el periódico oficialista la falta de adhesión al paro en Mendoza y en Córdoba, en un claro intento por minimizar los alcances de la medida de fuerza. Finalmente, realiza un llamado a resolver las diferencias entre sindicatos, empresas y gobierno dentro del marco establecido por el Ministerio de Trabajo.

Mientras tanto la política nacional seguía en un estado caótico teniendo como centro la definición del problema de los obreros movilizados. Luego de una semana de cese de actividades casi total por parte de una clase obrera que había desbordado a sus dirigentes, la CGT convocó a un paro general para el 7 de Julio. Un día después, el gobierno agobiado por la movilización obrera se vio obligado a homologar los acuerdos colectivos de trabajo forzando la renuncia posterior de José López Rega y Celestino Rodrigo.¹⁵ Tras largos meses de disputa, el conflicto terminaba con una victoria sindical.¹⁶

Según informó el diario *La opinión*, UTA y las agrupaciones de base del transporte automotor adhirieron al paro en forma total.¹⁷ Una vez firmados los convenios colectivos, la CGT decidió levantar el paro e incluso proclamó que donarán

¹⁴ Mayoría, 26/6/1975, "Se levantó el paro de la UTA."

¹⁵ Juan Carlos Torre, *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004, pp. 114 y 115. En la nota al pie se destaca además la designación de Ítalo Luder como Presidente del Senado y la designación del General Jorge R. Videla como comandante en jefe del ejército.

¹⁶ Elizabeth, Jelin, *Conflictos laborales en Argentina, 1973-1976*, *Estudios Sociales*, nº9, CEDES, 1977, p. 32.

¹⁷ La opinión, 6/7/1975, "Durante el paro nacional de dos días sólo trabajarán los ocupados en servicios indispensables".

mensualmente al Estado un jornal para lograr mejores remuneraciones del sector público.¹⁸

Independientemente de los acuerdos logrados a nivel nacional, en las empresas de transporte de pasajeros continuaban las movilizaciones lideradas ahora por los delegados disidentes de la conducción nacional de la UTA. Así el 17 de Julio, a muy pocos días de la firma de los convenios colectivos y de su homologación, en La Plata continuaron las medidas de fuerza al margen de las directivas del sindicato. Los choferes que integraban la Coordinadora Interlíneas realizaron en dicha fecha un paro de 36 horas que fue declarado ilegal por parte del Ministerio de Trabajo. Tal declaración acerca del conflicto abrió la posibilidad de obligar a los choferes a reanudar sus actividades bajo la amenaza de represión como finalmente se hizo con la intervención de la fuerza pública que garantizó el mantenimiento de los servicios.¹⁹

Incluso todavía no se hallaba resuelta la cuestión del convenio colectivo de trabajo. Los acuerdos estaban realizados pero no siempre se respetaban. Básicamente, el problema estaba en la falta de cumplimiento por parte de las empresas de transporte de los acuerdos firmados días antes. La patronal utilizaba como estrategia dilatar el tiempo de las definiciones formales forzando la resolución de los conflictos dentro del Ministerio de Trabajo; de esta manera lograba cierta base legal para sus maniobras dilatorias y circunscribía el conflicto a las diferencias con el sindicato, eliminando de la arena de discusión a las comisiones internas de choferes. Mientras tanto, conseguían del Estado aumentos periódicos de tarifas que mantenían el nivel de la tasa de ganancia a pesar del aumento, tantas veces denunciado, del costo para mantener los servicios.

La interpretación del convenio colectivo es la causa del expediente N°582.702/75 entre delegados de la UTA y empresarios de Turismo. El mismo fue iniciado el 25 de Julio y tenía los siguientes puntos de conflicto: *1º Régimen de francos semanales; 2º Tiempo trabajado en feriados nacionales de pago obligatorio; 3º Tiempo trabajado en francos semanales;* entre otros del mismo tenor. Ambas partes se comprometieron a someterse al arbitraje inapelable del Director Nacional de Relaciones Laborales dependiente del Ministerio de Trabajo.

La estrategia de mantener indefinida la situación rinde los resultados esperados por parte de la patronal si consideramos que la respuesta del Director Nacional de

¹⁸ La opinión, 9/7/1975, "La CGT dispuso levantar el paro al haber obtenido la homologación de los convenios."

¹⁹ La opinión, 17/7/1975.

Relaciones Laborales recién se hace efectiva el 13 de Febrero de 1976 en el laudo D.N.R.T. N°36/75, es decir un mes antes del golpe de Estado.

Por otra parte, el arbitraje no agrega ninguna ganancia ni conquista para los trabajadores sino que simplemente logra después de siete meses que los empresarios cumplan con los acuerdos pactados. En relación a los francos, el arbitraje establece que el personal de tráfico gozará de seis francos mensuales, y que el personal administrativo gozará de un franco semanal desde las trece horas del día sábado hasta las veinticuatro del día domingo; es decir, exactamente la misma proporción que establecía el convenio colectivo firmado y homologado en julio de 1975. La presencia del sindicato evidencia los límites de su representación y explica entonces la presencia de comisiones internas que trabajan por conseguir una representación genuina de los choferes.

Del mismo modo, el arbitraje establece el pago con recargo del 100% para los días trabajados en feriados de pago obligatorio y para los días trabajados en francos semanales; nuevamente, se trata del cumplimiento de lo establecido por el convenio colectivo. Finalmente, sin agregar nada nuevo, se establece que toda hora restada al descanso deberá agregarse a la jornada de trabajo con un recargo del 100%.

Mientras se postergaba la resolución de este conflicto los empresarios del transporte obtenían del estado aumentos de tarifas que mantenían sus ganancias. Incluso reconocen que de no haber amenazado al gobierno con un cese de actividades, el aumento de tarifas conseguido a principios de agosto no hubiera sido posible.²⁰ Resulta llamativo los diferentes tiempos de solución para los conflictos; mientras el caso anterior tuvo una resolución en siete meses, la propuesta de las empresas de transporte, aduciendo aumento de costos, fue presentada el 11 de Julio y obtuvo además un aumento de tarifas cercano al 80%.²¹

En un nivel más concreto podemos observar los focos de conflicto dentro de las empresas con sus choferes. De acuerdo al expediente N° 591.811/75 del Ministerio de Trabajo, se produce el 19 de agosto un diferendo entre los directivos de la firma Transportes Nueva Chicago S.A. Línea 80 y delegados de la UTA por el despido de tres choferes.

El primer perjudicado Carlos Alberto López fue despedido a raíz del vencimiento de su licencia de conducir. Debido a que la licencia había caducado, el chofer no se presentó a trabajar para realizar el trámite y fue despedido. El caso del chofer Guillermo Carlos

²⁰ La nación, 2/8/1975, "La nueva escala de tarifas del transporte."

²¹ La nación, 6/8/1975, "Las tarifas del transporte."

Matarazzi se produce por una licencia por enfermedad; el empleado solicita médico de la empresa y éste considera que está en condiciones de reincorporarse a pesar de la existencia de una determinación diferente por parte del médico de cabecera del chofer. En el expediente, no se especifican los detalles del chofer despedido Ricardo Cristóbal Soloa.

Atento a la amenaza de recurrir al uso de acciones directas, el secretario de Relaciones Laborales ordena retrotraer el estado de cosas al momento en que se inició el conflicto, comprometiéndose las dos partes a no realizar ningún tipo de acción independiente.

El caso no tendrá novedad hasta el 22 de Octubre, día en que vuelven a reunirse las partes en virtud del aumento del conflicto en el transporte de pasajeros. Se resuelven uno de los puntos generales referidos al pago de los días 7 y 8 de Julio en que los choferes cumplieron el paro nacional convocado por la CGT para la homologación de los paros. La empresa de la Línea 80 se compromete a pagar el presentismo de esos días el 24 de Octubre. Pero aparece al mismo tiempo otra cuestión derivada del paro de transportes producido el día 15 de Octubre; este punto, junto con la definitiva reincorporación de los choferes de la empresa se deja pendiente para un arbitraje futuro. Nuevamente, se repite la intimación a ambas partes para evitar acciones directas.

El arbitraje del Ministerio de Trabajo no llegará hasta el 26 de enero de 1976; más de cinco meses después de iniciado el conflicto en la empresa se mantenía indefinida la situación laboral de los choferes despedidos.

Mientras tanto, las empresas de transporte volvieron a la carga con los aumentos de tarifas. Pero esta vez no lo hicieron reclamando por el aumento de los costos sino, aunque parezca increíble, como respuesta a los aumentos salariales obtenidos por los trabajadores.²² El problema radicaba en que muchos sectores se encontraban relegados en el aumento de salarios; fue justamente el caso de los choferes que mantenían su salario en \$4900 desde julio hasta la fecha. Así se fueron generalizando los reclamos de distintos sectores obreros que finalmente fueron solucionados pero que también aumentaron las expectativas de los otros sectores.²³

El caso de la Línea 80 entra dentro de esta descripción porque terminó resuelto en un sentido favorable a los reclamos de los delegados sindicales. El árbitro estableció en el Laudo D.N.R.T. N° 32/75 que la empresa debería pagar los salarios caídos durante el

²² La nación, 6/11/1975, "Tarifas de colectivos, subterráneos y trenes."

²³ Elizabeth, Jelin, *Conflictos laborales en Argentina, 1973-1976*, Estudios Sociales, n°9, CEDES, Buenos Aires, 1977, p. 36.

conflicto de Octubre desde el día 15 al 22 con su correspondiente premio por presentismo. Asimismo, la empresa quedaba obligada a reincorporar a los tres choferes debiendo pagar los salarios correspondientes al período de conflicto.

La excusa de despedir a los choferes por cuestiones formales como la posesión de la licencia de conducir o los dictámenes médicos no funcionó en virtud de la movilización de los obreros. Un caso en la Línea 60 nos muestra una táctica diferente basada en la imposibilidad técnica de pagar los salarios en tiempo y forma.

El expediente N° 598.930/75 del 16 de Octubre intentó resolver el conflicto de choferes que no cobraron sus salarios por haber realizado una medida de fuerza los días 5 al 8 de Septiembre en reclamo por la falta de pago en término de los salarios del mismo mes. Durante la jornada del 6 de Noviembre, la empresa no negó los hechos pero se justificó afirmando que un desperfecto en el sistema mecanizado para la confección de los recibos de sueldo fue el causante del atraso en el pago de los salarios. Conjuntamente, afirmó haber obtenido de la Dirección Nacional Policía del Trabajo permiso para excederse en los plazos. El punto a discutir pasó entonces a la cuestión de determinar si realmente la empresa había obtenido el permiso para excederse. La investigación del Ministerio determinó que tal permiso era inexistente, por lo tanto la empresa incurrió en actitud negligente o culposa al negarse a pagar los salarios en tiempo y forma. Consecuentemente, el Laudo D.N.R.T. N° 27/75 estableció que la empresa debería abonar los salarios caídos con su correspondiente premio a la asistencia.

La problemática de los choferes demuestra que la intervención de los delegados del sindicato reconocido por la empresa y el Estado, no obtiene más resultado que hacer cumplir con lo pactado varios meses antes. Durante ese tiempo, las empresas de transporte público obtuvieron del gobierno aumentos de tarifas que garantizaron el mantenimiento de la tasa de ganancia; por otra parte, el pago de los salarios caídos varios meses después del inicio de los conflictos facilitó el costo de los mismos en virtud de la tendencia inflacionaria de todo el año.

Desde luego que la permanente movilización de las bases en comisiones internas inquietó a los propietarios de las empresas y al grupo gobernante, cada vez más débil y cuestionado. El avance de los sectores más radicalizados dentro del movimiento obrero fue sin duda unos de los factores desencadenantes del golpe de Estado. Los diferentes reveses sufridos por el gobierno en un año de grandes agitaciones obreras encontraron solución en el accionar de grupos parapoliciales y, posteriormente, de militares que

tomaron el gobierno con el objetivo de contener y aniquilar a un movimiento obrero que parecía desbordar los canales tolerables de participación.

Conclusión

Dentro de un año especialmente convulsionado por las distintas movilizaciones obreras, el gremio de los choferes de colectivos estuvo a tono con el desenvolvimiento de los reclamos generales de los trabajadores. La lucha por mejoras en las condiciones de trabajo y, especialmente, la defensa del nivel de los salarios fueron los motivos generales que tuvieron todos los obreros argentinos para presentar sus reclamos y exigir soluciones. Los choferes de colectivos no fueron la excepción y se mantuvieron alertas todo el año de 1975 para enfrentar a un gobierno cada vez más autoritario y renuente a doblegarse ante las movilizaciones de trabajadores.

Además, los choferes debían enfrentarse a los empresarios que se encontraban, según denunciaban públicamente, en apuros económicos para mantener el servicio. El aumento de los costos obligaba a los patronos a tomar medidas contrarias al aumento de salarios y reclamaban, al mismo tiempo, exenciones impositivas al gobierno. Este último, generalmente avalaba aumentos de tarifas para no tener que reducir sus ingresos fiscales. Con estas medidas no hacía más que trasladar el costo de mantenimiento del servicio público a los usuarios, es decir, a los trabajadores.

Por añadidura, las conquistas de los dirigentes sindicales se encontraban encuadradas dentro de los acuerdos firmados con las empresas y con el gobierno. Los convenios colectivos de trabajo, que tanto esfuerzo costó a los trabajadores movilizados, representaban condiciones mínimas de trabajo; ello otorgaba seguridad jurídica a toda la actividad pero también imponía límites a toda manifestación independiente de la clase obrera. Las comisiones internas estaban ausentes dentro de los artículos del convenio colectivo de la actividad; en la negociación con el gobierno y las empresas, el sindicato se reservaba el monopolio de la representación obrera.

La participación dentro de los conflictos obreros de organizaciones político-militares fue una de las formas que adquirió la lucha. El caso de los choferes de colectivos de La Plata evidencia su forma de actuar en estos casos. La intervención de las Fuerzas Armadas Peronistas consigue de los empresarios la publicación de una solicitada en el diario de la ciudad que hace públicos los reclamos de los trabajadores. Así se obtienen aumentos de salarios y el reconocimiento del trabajo de boletera por parte de los directivos de las empresas. Sin embargo, los alcances de la medida se reducen a los empleados de las líneas de colectivos que se plegaron a las medidas de fuerza. Aquellos

que no lo hicieron fueron excluidos de las conquistas logradas, generando un punto de separación entre los obreros de la actividad. Por otra parte, la utilización del secuestro como arma de presión generaba reacciones similares de parte de grupos parapoliciales que, apoyados por el gobierno y las empresas, entablaban un enfrentamiento con los obreros que se revelaba enormemente desigual, en tanto que no todos los obreros se encontraban preparados para ese tipo de militarismo obrero. La durísima reacción y el alto costo en vidas que implicó el golpe de Estado evidencia que el enfrentamiento armado dejaba en estado de indefensión a la mayoría de los trabajadores. Por supuesto que ello no implica definir a las FAP como un grupo terrorista aunque es probable cierto distanciamiento con las problemáticas estrictamente obreras.²⁴

La intervención de las Fuerzas Armadas Peronistas en el conflicto de La Plata se encarga también de denunciar las acciones de represión de parte de los empresarios y la utilización de activistas del sindicato para normalizar los servicios. Los miembros del sindicato son vistos como posibles traidores que mantienen el nivel del conflicto y de las exigencias dentro de los marcos impuestos por el gobierno en concordancia con las empresas. Sin embargo, el nivel de los aumentos salariales obtenidos por los sindicalistas dentro de las discusiones por los convenios colectivos de trabajo alcanzó un promedio del 160%; una cifra muy considerable que se estableció al margen del militarismo obrero. Desde luego que tal porcentaje de aumentos no fue producto de las grandes capacidades de los dirigentes sindicales sino de una movilización de las bases que había desbordado los canales tradicionales de participación.

Ello se hace evidente en la intervención de los sindicatos luego de la firma que homologaba los convenios colectivos. Habiendo asegurado el control del movimiento obrero organizado, los dirigentes sindicales no fueron más allá de lo que habían pactado con los empresarios y con el gobierno. De allí que no siempre acompañaron los reclamos de aumentos salariales que exigían los trabajadores; más bien brindaron su apoyo a un gobierno que se tornaba cada día más ineficiente e inestable como lo demuestran los constantes cambios en los ministros de gobierno.

Los expedientes del Ministerio de Trabajo manifiestan los límites en que se enmarcaban los conflictos. En principio, el acto de recurrir al gobierno para la solución de los mismos implica reconocerlo como actor legítimo dentro de la relación entre patrones y obreros. Los resultados de los arbitrajes no hicieron más que poner en vigencia los

²⁴ Luvecce, Cecilia, Las Fuerzas Armadas Peronistas y el Peronismo de Base, CEAL, Bs. As., 1993, pp. 109-110.

acuerdos que se habían firmado a mediados de año y que los empresarios se negaban a cumplir. Pero en ningún caso hubo un avance de los obreros sobre los empresarios; en ninguno de los casos consultados se discutieron los niveles de los salarios y ni la representatividad de los delegados.

La discusión del nivel de salarios debería hacerse en concordancia con un gobierno al que finalmente los dirigentes sindicales apoyaban; en cuanto a la representatividad de los delegados, las comisiones internas de choferes fueron excluidas del convenio colectivo y reprimidas cuando intentaron manifestarse. De todos modos, las informaciones de los periódicos confirman la existencia de delegados disidentes que realizaban asambleas y cuestionaban el accionar de la dirigencia nacional de la Unión Tranviarios Automotor. Para ello contaban con el ejemplo de otros afiliados al sindicato, los choferes de subterráneos que lograron conformar la comisión interlíneas 5 de Abril con cierto reconocimiento dentro de los conflictos de su actividad.

Todo ello no implica desconocer que los expedientes del Ministerio de Trabajo analizados terminaron con un resultado positivo para los choferes. Si bien es cierto que se trata sólo de unos pocos casos y habría que determinar si fueron realmente representativos de la tendencia de la época, la bibliografía que se ha especializado en los problemas sindicales coincide en resaltar el período por la constante de enfrentamiento y victoria de los líderes sindicales frente al gobierno.

La marea incontenible de movilizaciones, desde los sindicatos y desde las bases, así como el accionar de los grupos armados definió un momento de preocupación para los empresarios, el gobierno y las fuerzas militares. Fueron éstos últimos quienes, frente a la descomposición general del gobierno, tomaron la posta de la represión con el objetivo de terminar con el movimiento obrero.

Bibliografía

Elizabeth, Jelin, *Conflictos laborales en Argentina, 1973-1976*, Estudios Sociales, n°9, CEDES, Buenos Aires, 1977.

Juan Carlos Torre, *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004.

Eduardo Luis Duhalde y Eduardo Pérez, *De Taco Ralo a la alternativa independiente. Historia documental de las Fuerzas Armadas Peronistas y del Peronismo de Base*, Tomo I: las FAP, de la campana, La Plata, 2003.

Lucece, Cecilia, *Las Fuerzas Armadas Peronistas y el Peronismo de Base*, CEAL, Buenos Aires, 1993.

Periódicos (Año 1975)

La Nación.

La opinión.

Mayoría.

El día.

Expedientes del Ministerio de Trabajo

Convenio colectivo de trabajo de transporte automotor de pasajeros 460/73
(Homologado en Marzo y en Julio de 1975).

Expte. n° 582.702/75

Laudo D.N.R.T. n° 36/75

Expte. n° 591.811/75 y adjs.

Laudo D.N.R.T. n° 32/75

Expte. 598.930/75

Laudo D.N.R.T. n° 27/75