

Seminario Internacional sobre Transporte Público de Pasajeros **“Situación del sector y rol de los trabajadores”** **Buenos Aires, 13 y 14 de junio de 2008**

Intervención de Manuel Compañez (Subte):

A catorce años de la privatización de los Subterráneos de Buenos Aires podemos aportar para la discusión de este seminario dos elementos de balance.

Al firmarse el Contrato de Concesión había cuatro puntos centrales para justificar la privatización. Su fundamento principal era que la oferta de servicio de Subterráneos debe ser suficiente para la demanda. Esto significa que se debe ofrecer tantos servicios como el pasajero requiera. Pero la empresa no cumple no con el fundamento de su razón de ser, ni con los propios términos por los que se le adjudicó la Concesión. La privatización fracasó. Había dos puntos secundarios. El primero es que la reducción de la cantidad de vehículos en la Ciudad, que no se cumplió sino que se agravó. El segundo la implementación de un Boleto único de transporte. Este sólo es posible aplicar políticamente, ya que Metrovías se caracteriza por nunca pagar a los proveedores ni las multas.

El Cuerpo de Delegados presentó la denuncia en los entes públicos. Para demostrarlo empíricamente en un primer momento se evidencia que una gran cantidad de pasajeros esperaba en los andenes sin poder subirse a las formaciones. Ante esta recurrente posibilidad eligieron en horas pico caminar, expulsando la empresa usuarios. Por otra parte según Metrovías hay un record histórico de 1.500.000 pasajeros diarios. Pero el servicio de emergencia continúa con mínimo de Contrato. Un ejemplo es la Línea “D” que con 16 formaciones da servicio ante una necesidad mínima establecida de 21 formaciones necesarias.

Hacia 2002 la lógica de las ganancias de la empresa cambió.

En un primer momento le interesaba la venta de pasajes como negocio principal. Pero en esta década la ganancia pasó a depender principalmente la adjudicación de obras y subcontratación con constructoras del mismo grupo económico. Es negocio de subsidios.

Cuando entran al Roca los Gerentes festejan porque “en cuanto servicio, el transporte de pasajero no nos interesa, lo vamos a reducir al mínimo”. Pero estaban contentísimos porque “vamos a construir de todo desde Constitución hasta Mar del Plata”.

Los subsidios son permitidos por una cláusula perversa del Contrato de Concesión. Cuando los costos suben más del 6% por causas ajenas a la empresa, deben ser subsanados por subsidios estatales. Es la nueva lógica que domina el movimiento de la ganancia de la empresa. Aumentos de sueldos, construcciones, mantenimiento o compra de material rodante; como transacción particular o agregados son costos ajenos a la empresa.

En este sentido las extensiones y nuevas líneas se hacen con fondos públicos de los contribuyentes, ciudadanos y habitantes de todo el suelo argentino.

La figura del empresario emprendedor, que asume riesgos, desapareció totalmente.

Su única función es existir, aparecer como empresario, obtener ganancia por su manifestación de que existe el capitalismo y no el estatismo, a costa del Estado y los contribuyentes. Su existencia es no perder la lucha ideológica que la década del `90 configuró la mentalidad de millones de personas. Pero asimismo la actual forma de ganancia de la empresa demuestra su imposibilidad de reproducirse como capital por sí mismo propiamente dicho. ¿El gran desafío de la empresa es ser capitalista propiamente dicho? ¿No una simple figuración que obtiene su ganancia por el movimiento de ésta socialmente?

Como capital, no es capital en sí, no se invierte como tal, es ajeno al proceso productivo real. No coincide la propiedad de los medios de producción y la inversión genuina, con la enajenación de la ganancia.

En la sociedad en que vivimos los hombres se relacionan a través del intercambio de sus trabajos independientes privados por medio de sus formas transmutadas. Éste valor social, entra en una demencia de auto reproducción sin límites, conformándose como capital, con el fin de obtener ganancias permanentes. Pero Metrovías no obtiene su ganancia a través de la autovalorización de su valor, sino por su posición política, por sus relaciones con los gobiernos que desean mostrar que perdura el capitalismo. No a través de la inversión de su propio capital, de su propiedad de valores. Por ello entre su capital (que no invierte en la actividad del transporte) y la ganancia que obtiene hay una fractura.

Su ganancia la obtiene en otro, en su apariencia de capital, a través de los subsidios. No se realiza como capital, ni puede tener por su fractura interna, el discurso de la lucha por la voluntad general, del bien común, del desarrollo de la rama de la producción; exposición que conformó el fundamento, hoy apologético, de quienes construyeron las bases ideológicas del capitalismo en su fase de despliegue como tal.

Por ello se fracturó el movimiento del capital, que existe en apariencia gracias a sus ligamentos políticos y sus necesidades ideológicas. Pero por otro lado encontramos un proceso de enajenación de la ganancia, resultado de su circulación y redistribución en la sociedad. Ganancia que proviene de otras esferas de la producción, pero que percibe Metrovías.

Los trabajadores presentamos nuestro pensamiento a Cristina Fernández. Creemos necesaria la creación de una "Industria del Transporte" para construir las extensiones de líneas por el colapso del transporte de la ciudad; para la recuperación de las Instalaciones Fijas seguras, y del mantenimiento y construcción del Material Rodante. Estamos en posibilidades de realizarlo sin restricciones, ni ataduras técnicas ni financieras, que llevan a la dependencia de empresas privadas ya fracasadas o de capitales extranjeros. Es posible comprar patentes de las formaciones que hoy se adquieren como nuevas, y aplicar sobre ellas un proceso de reingeniería nacional. Para ello contamos con los talleres ferroviarios que fueron desmontados con las privatizaciones.

Pero ante el fracaso de la empresa privada y del modelo estatal, proponemos la planificación obrera democráticamente resuelta, utilizando la figura de empresa pública.

Nosotros podemos recordar nuestros primeros días de trabajo. Cuando empezamos a trabajar aprehendíamos en forma inmediata el conocimiento de nuestra relación laboral. Empezamos a conocer el medio de trabajo y las mediaciones. Con las necesidades y circunstancias con las que fuimos tropezando fuimos conformando una

conciencia que fue en algunos momentos reivindicativa, en otros de exigencia, o de denuncia, o de reconocimiento. Avanzada nuestra relación gremial con la empresa y entre nosotros nos unificamos y consolidamos como grupo, controlamos aspectos de la producción cotidiana del servicio o del mantenimiento, realizamos propuestas de despliegue productivo de la rama de producción, conformamos reivindicaciones propias como colectivo, así como su despliegue hacia el resto de la sociedad, como su reconocimiento como parte de esta y sujeto de esencial de su dinámica.

También descubrimos límites, donde más allá estuvo el miedo, el temor a lo desconocido, a los cambios, a otros que en realidad resultaron ser iguales a nosotros... Estos límites, si no los superáramos nos subsumirían a la dinámica capitalista.

Cada una de las figuras de la realidad que fuimos recorriendo, en cierta medida concientemente y en otra inconcientemente, tiene su verdad, su utilidad, venció en la lucha que se propuso y que a la que necesitaba vencer. Sin embargo cada una de estas de por sí estas formas de la conciencia es insuficiente, parcial, fragmentada, unilateral, inútil, incapaz, con falta de coherencia por sí sola...

Por ello requerimos de su configuración, que redescubrir el camino que recorrimos. De nuestras victorias, nuestros límites y nuestros saltos sobre estos. La posibilidad de poder resolver cada uno de los conflictos a los que se enfrentó nuestra lucha.

Por ello es central el estudio de nuestra historia como trabajadores recientes del transporte. De nuestras luchas, organizaciones, el desenvolvimiento, experiencia de la conciencia. De reconocer cada uno de los momentos que recorrimos, de su concatenación y de la unidad de sus figuras. Fortaleciendo la mentalidad, creencias y teorías que generamos, así como reexaminarlas críticamente.

Por ello este Seminario es justamente el fracaso del cuarto fundamento de la privatización, que no aparece en el contrato, pero sí en los acuerdos políticos previos a la concesión. Vencer la organización gremial de los trabajadores.

Hoy este seminario puede ayudarnos a reconstruir este recorrido, para reconocernos en los diferentes momentos que al calor de las respuestas necesarias a la lucha fuimos afrontando. Pero principalmente tiene que unirnos en nuestra lucha, en nuestros objetivos, reconociendo las particularidades de cada estructura, enlazándonos en la configuración común que comprenda en una unidad nuestros disímiles momentos de organización, entendimiento y lucha.