

V Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata, 2008.

# **Identidad sindical y reestructuración productiva en el siglo XXI: las perspectivas de los trabajadores ferroviarios del sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata .**

Cap, Mariano.

Cita:

Cap, Mariano (2008). *Identidad sindical y reestructuración productiva en el siglo XXI: las perspectivas de los trabajadores ferroviarios del sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata*. V Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-096/116>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/edBm/EtZ>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar>.

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

**Identidad sindical y reestructuración productiva en el siglo XXI: las perspectivas  
de los trabajadores ferroviarios del sindicato**

**La Fraternidad-Delegación La Plata**

**Mariano Cap**

**Universidad Nacional de La Plata**

**marianocap83@yahoo.com.ar**

**Introducción**

Las políticas neoliberales de reestructuración productiva llevadas a cabo en la Argentina en la década de los '90, provocaron consecuencias bien conocidas en el mundo del trabajo: desestructuración económica, precarización y flexibilización laboral, destrucción del empleo en todos los sectores, y nuevas formas de disponibilidad del trabajo al capital con implicancias en las reivindicaciones sectoriales (Drolas, 2003).

La importancia de estas transformaciones radica en que esta reorganización a gran escala no sólo alteró el sistema económico, “sino también los procesos culturales, sociales e identitarios, modificando o tornando extemporáneos los patrones clásicos de constitución de actores sociopolíticos y de generalización de intereses prevalecientes, e imponiendo, en consecuencia, restricciones y condiciones nuevas a la fuerza de trabajo en sus posibilidades de constitución como sujeto” (Guzmán, 2002: 3).

El sector ferroviario no fue ajeno a las reformas mencionadas<sup>1</sup>, y de hecho, el proceso privatizador puesto en marcha en 1993 dio lugar a “cambios estructurales tanto en las pautas de organización del servicio ferroviario, como en las dimensiones de la infraestructura habilitada” (Benedetti, 2002: 47). Este redimensionamiento de la estructura ferroviaria “no es una novedad de la década del noventa”, ya que “la pérdida de importancia del ferrocarril en el sistema de transporte argentino fue un lento proceso que empezó en los años treinta” (Benedetti, 2002: 52). En realidad, lo novedoso de este proceso fue la manera en que las empresas se insertaron en esta actividad: la antigua empresa ferroviaria fue dividida en sectores que aseguran la rentabilidad de cada grupo empresarial particular (Silva, 2002). En este sentido, se dejó “a criterio de los

---

<sup>1</sup> Muchas de las investigaciones referidas a las mutaciones provocadas en el sistema ferroviario, destacan las consecuencias económicas de este proceso, como así también los efectos sociales de la redistribución territorial de los ferrocarriles. Así, por una parte se destacan indicadores cuantitativos, como pueden ser la cantidad de ramales cerrados o disminuidos, extensión actual de redes ferroviarias, densidad de estaciones por localidad -ya sea de pasajeros como de carga-, censos poblacionales para medir la cantidad de habitantes que cuentan con el servicio, etc. (Benedetti, 2002). Por otro lado, existen estudios cualitativos que tratan la identidad ferroviaria pero de una forma en que aparece más ligada al efecto que produce el redimensionamiento espacial del sistema ferroviario.

concesionarios la forma de explotación o presencia en grandes regiones y permitiendo que el uso de la infraestructura se adecuara exclusivamente a su ecuación financiera” (Silva, 2002: 58). Por su parte, “los servicios de pasajeros del área metropolitana se dividieron en sectores y se entregaron también en concesión, asegurándoseles la rentabilidad mediante el otorgamiento de subsidios a la operación y a la inversión” (Silva, 2002: 59).

A partir del conjunto de procesos mencionados es posible que entre los trabajadores pertenecientes al sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata se hayan producido consecuencias en el desarrollo de sus relaciones laborales, traducidas en resignificaciones de los intereses, valores, prácticas y concepciones del mundo que tienen los trabajadores ferroviarios como grupo. Es en este sentido que surgen los siguientes interrogantes: ¿cómo caracterizan su identidad sindical los trabajadores ferroviarios del sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata? ¿Cuáles de esas características creen los trabajadores que se originan como consecuencia de las transformaciones estructurales en el modelo económico? Ante estos interrogantes, el objetivo de esta investigación es analizar el proceso de construcción identitaria de los trabajadores ferroviarios del sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata, prestando especial atención a los factores económicos que influyen en este proceso desde el punto de vista de los propios trabajadores.

¿En qué radica la importancia de estudiar la identidad sindical, cualquiera sea el grupo de que se trate? La identidad permite a los actores ordenar sus preferencias y escoger en consecuencia ciertas alternativas de acción. Por lo tanto, cualquier transformación identitaria no sólo afectará el posicionamiento social de las personas, sino que también les proveerá de nuevas perspectivas desde las cuales mirar y actuar. Esto es crucial si tenemos en cuenta el peso que han tenido los sindicatos en la Argentina como actor político, ya que si históricamente la fuerza que detentaban los sindicatos se daba en parte por el grado de homogeneidad identitaria hacia su interior, podemos suponer que la ausencia de lazos solidarios puede producir dificultades a la hora de desarrollar construcciones capaces de trazar líneas de acción concretas.

Si bien esta investigación no nos va a permitir hacer generalizaciones sobre el sindicalismo argentino en su conjunto, la importancia y la curiosidad de captar el modo en que expresan su identidad estos trabajadores hoy en día, tiene que ver con el intento de hacer una primera aproximación a las problemáticas sindicales actuales, en relación con el mundo del trabajo en su conjunto, teniendo en cuenta que nos puede servir para

reflexionar y comenzar a tomar posición sobre lo que en el fondo está en juego: la identidad histórica del sindicalismo (Bisio y Mendizábal, 2003).

De esta manera, en el marco del taller de investigación de 100hs “Estudios Sociológicos del Mundo del Trabajo”, realizado durante el año 2007 en la Universidad Nacional de La Plata, se buscará a partir de una metodología netamente cualitativa<sup>2</sup>, profundizar en la caracterización de la construcción identitaria, más que en su predicción y generalización.

### **Sindicatos, identidad y reestructuración productiva**

Hay autores que afirman que el rol de los sindicatos ha sido históricamente servir como canal institucional de las reivindicaciones de los asalariados frente al capital, permitiendo en la negociación homogeneizar los intereses de los trabajadores a pesar de sus diferentes funciones en el proceso de producción<sup>3</sup>.

Marta Novick (2001) nos dice que los rasgos “centrales” de la identidad de este modelo de organización sindical tienen las siguientes características:

- a) Los sindicatos se instituían como agencia social prestadora de servicios sociales a sus representados, y en este sentido, la solidaridad se construía mediante relaciones de carácter diferente a aquellas basadas en la representación de intereses o en la creación de una solidaridad “clasista”.
- b) El convenio colectivo único por rama de actividad era central en el “sistema” de relaciones laborales; era el mecanismo regulador de la estrategia de acción.
- c) El sindicato no intervenía en cuestiones referidas al proceso de trabajo, ni era éste tema de negociación.
- d) Injerencia sobre los escenarios políticos y macroeconómicos.

De esta manera, la autora nos muestra que el vínculo mantenido por los sindicatos con sus bases se tejía por medio de factores a la vez económicos y estructurales, en una relación que podemos denominar de tipo “instrumental”<sup>4</sup>. En líneas generales, muchos autores parecen hacer énfasis en lo siguiente: según cómo influyen las transformaciones

---

<sup>2</sup> La estrategia metodológica adoptada es netamente cualitativa, siendo una investigación de carácter exploratorio. Se utilizó como técnica metodológica de recolección de datos las entrevistas semi-estructuradas en profundidad, realizando un total de 6 entrevistas entre los meses de octubre y diciembre del 2007. Las unidades de análisis fueron algunos trabajadores (conductores y ayudantes de conductores de locomotoras) y un jubilado pertenecientes al sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata. Los casos fueron seleccionados en base al muestreo intencional (Marradi y otros, 2007) y todas las entrevistas se llevaron a cabo en la Sede Seccional La Plata del sindicato La Fraternidad, ubicada en la calle 2 y 530 (Tolosa) en la ciudad de La Plata.

<sup>3</sup> Esta estructura tiene su origen en la constitución del peronismo a mediados de la década de 1940, donde “el apoyo de los trabajadores al peronismo estaba basado en el mejoramiento de sus condiciones de vida que implicaba la política de gobierno”. (Contartese y Criado, 2003: 3)

<sup>4</sup> Inclusive, algunos analistas sostienen que este “sindicalismo de servicios” fue un fenómeno que tuvo tendencia ascendente a partir de la década del '70 (Guzmán, 2002)

económicas en las condiciones de vida de los distintos segmentos de asalariados, se producen distintos movimientos en ellos.

Pues bien, coincidimos con Drolas en que el sindicato es una categoría social histórica. Y por lo tanto, “no son instituciones inmutables, sino que sufren también procesos de formación, desarrollo y modificación a medida que se transforma la sociedad de la que son expresión parcial” (Drolas, 2003: 12). Según Battistini, los sindicatos son una “forma” organizativa para la defensa de los intereses de los trabajadores, “que puede tomar distintas características de acuerdo a la conformación estructural, a la dinámica política y a los parámetros culturales propios del mundo laboral” (Battistini, 2002: 40). Así podemos decir que “en cada régimen de acumulación dicha forma tomará distinta configuración” (Battistini, 2002: 40).

Pero habría que agregar que pertenecer a un sindicato implica situarse en un espacio simbólico, considerado no solamente como un espacio de reivindicación de derechos sociales y económicos, sino también como el soporte o “molde” de sentimientos y valores tales como la solidaridad grupal, la formación de amistades, el respeto de códigos y la vivencia de un estilo o filosofía de vida característico y peculiar. Es en este sentido que se vuelve de interés incorporar la dimensión subjetiva de actores que no obedecen ciegamente a las presiones de las estructuras, y relacionar los espacios de la producción con los de la reproducción no productiva. La identidad permite analizar qué apreciación tienen los propios protagonistas de la acción sobre su experiencia de vida pasada, y cómo se autoperciben dentro de la sociedad y hacia el futuro (Graffigna, 2004). Es el resultado a la vez estable y provisorio de los diversos procesos de socialización que construyen los individuos y definen las instituciones (Dubar, 2002). Esto no significa concebir la socialización en el sentido de un holismo con determinación cultural que se impone al individuo, sino que implica concebir la identidad en su carácter relacional y construido –y por tanto, no esencial (Rizo, 2006).

Al mismo tiempo, la identidad de un determinado colectivo precisa a su vez de consenso por parte de otros colectivos, pues es en esa interacción donde cobra existencia y se verifica (Graffigna, 2004). Siguiendo esta línea, podemos decir que hablar de identidad remite a un “*nosotros*” y a un “*ellos*”, lo cual nos permite definir la identidad de los afiliados del sindicato en relación a otros actores significativos como el Estado, los partidos políticos, y la sociedad en general.

Si bien en esta investigación se busca prestar especial atención a cómo influyen en este proceso los factores económicos, éstos últimos son fenómenos macrosociales que

no nos interesan *per se*, sino que se buscará develar las interpretaciones subjetivas que un grupo de personas tiene respecto de ellos. Por lo tanto, el foco de análisis estará centrado en rescatar las interacciones e interpretaciones de un grupo y sus experiencias subjetivas, y por lo tanto el objetivo está orientado hacia un recorte microsocioal de la realidad (Sautu y otros, 2005). La mirada estará puesta en la caracterización que hacen los propios protagonistas de las motivaciones que los llevaron a elegir esta actividad, en la evaluación que tienen de la actividad sindical en el presente –reflejada en los valores y códigos compartidos implícitos y explícitos generados a partir de esa actividad–, como así también la gama de intereses en juego frente a factores y actores diversos que conforman la arena política en la que la identidad sindical toma forma y expresión en líneas de acción o estrategias reivindicativas concretas.

### **Ser ferroviario, ¿única salida o mejor opción?**

Una primera aproximación al proceso de formación de identidad ferroviaria de parte de los trabajadores pertenecientes al sindicato La Fraternidad, puede intentarse mediante la puesta en escena de las motivaciones que los llevaron a insertarse en este rubro laboral. Es de destacar que en la mayoría de los casos primaron los antecedentes familiares en la elección, ya que para ingresar a la actividad, el hecho de pertenecer a una familia de tradición ferroviaria parece tener un peso significativo:

*“...bueno lo mío, como el 75% de los que están en la conducción de trenes, todo el personal, es hijo de un conductor o de alguien que está referente...a...lo que es la materia ferroviaria...siempre fue así...”* (Roberto, conductor)

Afirmaciones como la precedente son hechas por todos los entrevistados, y están referidas a la vía de entrada principal a la carrera de conductor:

*“...en general, su gran mayoría se ingresa por familiares...por ser hijo de conductor (...), entonces, uno...los conductores jubilados o que estén en actividad anotan a sus hijos para cuando la empresa necesite tomar gente...”* (José, ayudante de conductor)

Sin embargo, cada uno de ellos tiene motivos personales de elección diferentes. Tener algún parentesco con un trabajador ferroviario es primordial si uno busca entrar en esta actividad, pero esa relación no determina las motivaciones para su elección. De hecho, cada historia tiene su particularidad, y en este sentido las aguas están divididas. Mientras que algunos eligieron ser conductor por estar empapados de materia

ferroviaria desde chicos -haciendo alusión a una especie de seguimiento de una tradición familiar- otros lo consideraban una buena opción, entre otras que ya habían experimentado:

*“...en realidad yo estaba haciendo la colimba, y mi viejo me mandó una carta, diciéndome que me había anotado en el ferrocarril o sea me anotó, y me puso ahí, si querés entrar, entrás, si no, no. Y cuando vine no había mucho laburo tampoco, no había muchas opciones...así que entré, entré y me gustó.”* (Martín, conductor)

*“...trabajar trabajé en una agencia de lotería...pero no era nada, nada seguro. Después trabajé en el bingo, que trabajaba en blanco pero...no era un trabajo que sea de mi gran agrado y aparte es un trabajo que...la mayoría de la gente que trabaja ahí no tiene perspectiva como para...para el futuro...”* (José, ayudante de conductor)

Lo que parece unir los cauces es la referencia a la estabilidad que caracteriza a este trabajo:

*“no, lo que acá te da la seguridad es que el país sin trenes no se puede quedar...sin el medio de transporte masivo que es...como es el tren. Lo que vos por ahí tenés dudas es sobre quién lo va a manejar. Pero...de última lo agarra el Estado. Alguien lo va a manejar porque sin trenes no te podes quedar...viste...”* (Martín, conductor)

Aunque la mirada de los más experimentados supone algunos atenuantes:

*“a eso sí...está estable...no podemos decir que no...pero también el país no está para eso, para decir...me jubilo acá y muero acá. No me lo olvido, que cuando se pasó de la estatal a la privado varios se quedaron afuera...ahora se volvió a recuperar todo, pero gente de...muchos años de servicio, o sea que le faltaban 2 años para jubilarse...quedaron todos afuera y eso se indemnizó entre comillas, porque no les dieron nada...”* (Néstor, Conductor Jubilado)

Este es un dato interesante para retener, ya que si tenemos en cuenta el proceso de deterioro que sufrió el sistema ferroviario principalmente desde los años sesenta, y además que, salvo uno de los entrevistados, todos los demás comenzaron su carrera en las décadas de los '80, del '90 y la actual, ¿cómo se explica que vean en esta actividad una estabilidad tal, cuando hace décadas que el sistema ferroviario en su conjunto viene

de retroceso en retroceso? Pues bien, la respuesta parece estar dada no sólo porque “el país no se puede quedar sin trenes”, sino también por cierta confianza depositada en la labor del propio sindicato y lo que se genera en su espacio.

### **Actividad sindical en la seccional La Plata: principales características**

La sucesión de distintos regímenes de gobierno en la Argentina -tanto los democráticos como los militares- puso al descubierto graves procesos de laceración en el mundo del trabajo en general, y en el ferroviario en particular. Es posible que ante estos hechos, la actividad sindical de La Fraternidad, sus prácticas, hayan sufrido reconfiguraciones, tomando así cierta distancia del “modelo de organización sindical” descrito por Novick.

Dejemos entonces que los mismos protagonistas nos cuenten cómo ven con sus propios ojos, cuáles son las actividades sindicales más reconocidas, suponiendo que esta mirada subjetiva nos permitirá poner al descubierto si ese “sindicalismo de servicios” de antaño sufrió algún tipo de variación en la forma de generar vínculos con los trabajadores de base, o si por el contrario los entrevistados sólo le atribuyen importancia a las prácticas de asistencia social:

*“...y el sindicato...la funcionalidad es en términos globales la que tienen todos los sindicatos, es la organización de los trabajadores...y ser el nexo entre el empleador y el empleado para...mediar condiciones de trabajo. (...) por ejemplo, tiene su propia obra social...tiene planes turísticos, y después también tienen préstamos, el sindicato da préstamos al empleado.”* (José, ayudante de conductor)

También como actividad de importancia resalta la dinámica de asambleas, que provoca al respecto puntos de vista tímidamente divergentes:

*“...cuando hay asamblea, participamos. El que puede venir viene. Lo que pasa que para que se lleve a cabo la inquietud que tiene el personal, se trata en asamblea. Porque conversando acá no llegamos por ahí a nada, en cambio en la asamblea vos tratás los problemas que vos tenés, o que tienen los distintos compañeros de trabajo (...) se hace más en la asamblea para que se llegue a concretar lo que...la inquietud del personal.”* (Pedro, ayudante de conductor)

*“lo que sí acá tendríamos que tener...eso es lo que se ha acostumbrado y ahora ya no tanto es hacer asambleas, no...no se hacen tan seguidas como se hacían antiguamente...”* (Néstor, Conductor Jubilado)

Pero por sobre esta “funcionalidad en términos globales”, es interesante ver en los distintos entrevistados cómo definen las particularidades de las actividades de la delegación La Plata, especialmente la referida a la formación del personal de conducción en escuelas propias, ajenas a la disposición de la empresa. Así, por ejemplo:

*“Cualquier personal de conducción puede hacer cualquiera de la labor de toda la línea del ferrocarril...esa particularidad solamente pasa por La Fraternidad. Vos fijate que tenemos inclusive a nivel edilicio, una escuela. (...) por X causa supongamos que la empresa pone 30 trenes eléctricos más. Necesitás para cada uno de esos trenes un conductor. La gente capacitada ¿dónde está? En Tolosa. Automáticamente la gente que esta ahí, a cubrir el puesto...”* (Roberto, conductor)

Martín y José, en cambio, destacan la particularidad de la delegación La Plata en términos más políticos, por decirlo de alguna manera:

*“...sí, hay diferencia con otras seccionales. Porque acá ¿como te podría decir? Acá... la directiva manda un paro, y yo no tengo duda que acá te para el 100%, no...no es como en otras seccionales que...por ahí algunos te paraban, otros no...y eso, eso es lo que la seccional Tolosa siempre estuvo...o sea, se destacó en eso”.* (Martín, conductor)

*“y se diferencian, por ejemplo, la delegación de Plaza Constitución tiene como más injerencia...tiene más peso a la hora de defender. Eso quizá depende de los delegados, de la influencia que tengan, que se yo...si los conductores de Plaza tienen algún problema se lo solucionan con mayor agilidad y rapidez que de los que tienen acá...”* (José, ayudante de conductor)

Seguramente estas particularidades de la seccional imprimen en los trabajadores cierto sentido de pertenencia o identidad distinguido de las demás seccionales, por más mínimo que pueda ser. Los testimonios de los propios ferroviarios, nos muestran que siguen teniendo peso en la representación de sus intereses cuestiones relacionadas con la provisión de servicios sociales y salariales. Sin embargo, la cuestión de la formación de identidad no termina allí. Demandar derechos sociales y económicos –y al mismo tiempo

juzgar subjetivamente la forma en que son provistos- sin duda genera un espacio simbólico en el cual se construyen perspectivas de grupo social unificado. Pero llevando un poco más allá el carácter relacional y construido de cualquier proceso de formación identitaria, no podemos dejar de hacer énfasis en la dimensión “socializadora” de valores compartidos. Es así que esto involucra un proceso de aprendizaje de códigos y pautas de interacción que van más allá de lo estrictamente laboral o reivindicativo y que implica la cimentación de una de las dimensiones que le aportan al fenómeno identitario uno de sus caracteres distintivos: la construcción simbólica del “*nosotros*”.

### **Concepción de grupo: el reconocimiento de un “nosotros”**

Aguirre (1997), afirma que las identidades implican “a la vez el conocimiento de pertenencia a uno o varios grupos sociales, la valoración de esa pertenencia y el significado emocional de la misma” (citado en Rizo, 2006: 5). En este sentido, los entrevistados fueron indagados acerca de la particularidad de ser trabajadores ferroviarios, de pertenecer a este sindicato en especial, buscando de esta manera que exterioricen toda la trama de códigos o pautas de grupo, internalizadas a partir de pautas de socialización tanto formales como informales. Ellos lo cuentan así:

*“...lo que tiene el sindicato es, una vez por mes se hacen asados, en la sede, y...ahí los que se juntan, se juntan fuera del trabajo...no son reuniones laborales, son sociales. Y eso no sé...en otros lugares no se si existen”* (José, ayudante de conductor)

*“...sí...se hacen asados todos los meses, pero eso es más...no tanto el gremio o el ferrocarril, sino más compañerismo entre la gente del personal. (...) y...se habla, sí...se habla...pero se viene más a compartir con los compañeros. El compañero de trabajo es amigo afuera.”* (Pedro, ayudante de conductor)

Hay sin embargo mención explícita de procesos de socialización y de pautas de comportamiento que deben ser apprehendidos una vez que se ingresa a trabajar en este ámbito:

*“Evitar también de alguna forma, o hablar con aquél compañero que por enfermedad, por distraimiento, por lo que fuera, no esta concurriendo a sus labores. Ser participe también de lo que le está pasando en especial para que haya abandonado sus horas diarias de trabajo, también estamos encima de eso...”* (Martín, conductor)

*“...la unión social, o inclusive...muchos compañeros entraron con ideas a veces un poco...raras para la sociedad, viste. Y...me gusta la droga, me gusta la joda, en ese sentido, y... hoy por hoy después, te digo que no somos evangelistas pero... sí buscamos lograr la atención a un fin que es llevar un tren con el respeto que se merece la gente que uno lleva. Esa propuesta de tener una carga, una carga entre comillas de respeto para con alguien, implicó que ese muchacho por ahí dejara esa actividad que estaba y...nada, te lleva... te va acercando a cambiar modalidades que tal vez que tenías pero... para buscar... esa cosa de respeto...ser fraternal” (Roberto, conductor)*

Respeto, responsabilidad y fraternidad, una tríada de valores compartidos que son exaltados por todos los que fueron entrevistados, como si se tratara de principios inviolables que plasman un fuerte sentido de identidad distintiva:

*“...y...la fraternidad...fraternidad, es una palabra grossa. No, eso a nivel compañerismo se respeta mucho, ya cuando dejás de ser un poquito fraternal, enseguida tenés...a todos en contra. No, es...muy unido el gremio, en ese sentido hace mucho más al compañerismo creo...se respeta mucho acá...” (Tomás, ayudante de conductor)*

*“...el conductor del ferrocarril se destaca por la responsabilidad que tiene...vos acordate que un maquinista lleva mil personas atrás...la responsabilidad es bastante grande, vos tomás cualquier decisión de cualquier problema. Con respecto a otro...tiene más responsabilidad que un chofer de micro, no es por desmerecerlo pero...maquinista...viste...por ahí la gente no sabe lo que es un maquinista, pero un maquinista es mucho.” (Pedro, ayudante de conductor)*

Y la responsabilidad no viene solamente de la mano de cumplir correctamente con el servicio real que es el transporte de pasajeros, sino que también se refleja en una responsabilidad auto-impuesta en la propia organización del trabajo:

*“y ahí está lo que nos compete en la parte de responsabilidad, explícita, porque nosotros estamos encargados de mantener ese horario, amen de que nadie esté controlándonos, nosotros mismos nos controlamos, tenemos un índice de responsabilidad tal, que no necesita que esté alguien más diciéndole...lo que tiene que hacer, no, ya se hace, de por sí, por decantación.” (Roberto, conductor)*

Como trabajadores ferroviarios, parecen tener un fuerte sentido del “sí-mismo” del que habla Graffigna:

*“Uno le da mucha importancia en especial porque...está muy vinculado con el tema de lo familiar...como una herencia que siempre se tiene...”* (Néstor, conductor jubilado)

*“acá es completamente atípico...el manejo de una locomotora es atípico, los horarios que tenemos son atípicos, y...a fin de cuenta somos atípicos nosotros también, (...) nos hacemos un poco simbiosis con el trabajo...”* (Roberto, conductor)

El significado emocional de pertenecer al sindicato es muy bien reflejado de la siguiente manera:

*“...y para mí representa algo como que...lo hago con gusto yo, más allá de las canas que me hace sacar. Pero lo hago con mucha satisfacción porque...me dio muchas satisfacciones, y nos está dando (...), y es algo que por ahí, no se como explicarlo pero...lo siento adentro yo...que...te dan más ganas de trabajar...”* (Martín, conductor)

*“para el 75% que estamos acá, que somos “hijos de”, es mantener la casa, porque...lograr las cosas que se han logrado, recuperar algunos eventos como se han recuperado, es fundamental. Y nos sentimos plenamente orgullosos, de ser fraternal y de estar en la máquina. Nos sentimos orgullosos de ser atípicos, (...) que no pasa en ningún trabajo...y a nivel de...poder estar así en una comisión y representar a los compañeros es...bárbaro, es bárbaro...”* (Roberto, conductor)

Dejemos de lado los intereses encontrados, para adentrarnos en la trama conflictual de la identidad de estos trabajadores, delineada por las divergencias de opinión frente a las estrategias sindicales y en la mirada que construyen de los “otros”.

### **Novedades y continuidades en las alternativas de acción**

Pues bien, ahondando en las principales preocupaciones, conflictos y reclamos que están a la orden del día en materia sindical y laboral, es preciso analizar qué papel se dan estos trabajadores en el proceso de lucha contra los cambios estructurales, tanto en el pasado, como en el presente. Reconocer los intereses en juego es reconocer una línea de acción posible; dándoles a los trabajadores la posibilidad de interpelarse a sí mismos y de analizarse como parte de un proceso, damos un paso más en la conformación de su

identidad, ya que se ponen al descubierto las significaciones por parte de los sujetos de las características que adopta –o que debería adoptar- esa “forma” organizativa que es el sindicato.

Un tema recurrente en la voz de los protagonistas es el referido a la inversión para el mejoramiento del sistema ferroviario. Podría decirse inclusive, que hay un consenso general en la evaluación de esta problemática, ya que la mención del estado deteriorado de la infraestructura ferroviaria no deja de aparecer en ninguna entrevista:

*“y...perjudicado está porque no tenemos ninguna respuesta visual de...de las inversiones que se hacen...no las vemos. O sea, si hay inversiones, vos las ves, si hay controles, los ves...si hay administración, la verías. Aparentemente hay...pero bueno...está en el punto de visión de cada uno...no se si soy claro. Capaz que se tendría que ver un poco más...o yo no las veo”* (Tomás, ayudante de conductor)

En directa relación con lo anterior, los trabajadores mencionan mucho el manejo infructuoso de los subsidios estatales. En palabras de Martín:

*“y...lamentablemente...y es de público conocimiento...cambió para mal porque...se decía que cuando se privatizaran iban a mejorar...y no mejoró nada...antes se recibían subsidios por parte del Estado, pero los trenes andaban. Ahora reciben el mismo subsidio en la empresa privada y...los trenes andan peor que antes...y el subsidio se lo lleva uno solo...o sea, no invierten lo que tendrían que invertir”* (Martín, conductor)

Pero tampoco podemos decir que los intereses son completamente homogéneos, y en este sentido, si bien es poco probable que algún trabajador niegue la importancia de alguna preocupación expresada individualmente por otro, evidentemente los diversos intereses no confluyen siempre en un mismo sentido, y menos aún las líneas de acción para satisfacerlos. Podemos reflejar esto en lo que nos cuentan Pedro, Tomás y Néstor:

La inquietud mas importante, *“puede llegar a ser el arrollamiento de personas...lo que más puede llegar a perjudicar al personal de conducción. El arrollamiento de personas te daña...bastante, psicológicamente...”* (Pedro, ayudante de conductor)

*“y la seguridad tiene mucho que ver...tanto para nosotros, como para los pasajeros, para la seguridad de todos. Y bueno, en lo económico también...tratar de...de que tengamos un sueldo digno...de que no sea tan bajo...”* (Tomás, ayudante de conductor)

*“es muy importante el tema de los jubilados, que se jubilan y pasan a ganar menos de un tercio de lo que ganan...pero bueno, eso es también a nivel nacional. Pero por parte del sindicato debería...uno que tiene representación directa...pide o exige que esas condiciones tendrían que cambiar”* (Néstor, conductor jubilado)

Pero veamos a continuación como piensan la “estrategia negociadora” (Fernández, 2002) para la obtención de sus reivindicaciones:

*“no se exactamente si podría decir cuál fue la estrategia de las comisiones de paritarias que hay...pero supongo yo que...presionando, aprovechando la fuerza que tiene el sindicato...amenazando con alguna medida de fuerza...”* (Martín, conductor)

Empezamos a ver de esta manera que, reflexionar sobre qué herramientas se disponen para posicionarse ante los conflictos y cómo se las utiliza, deja de ser un tema consensuado íntegramente por todos:

*“el sindicato hace primero por...las paritarias que...es la negociación que tienen los sindicatos con el gobierno. Esa es la principal, y después supongo...si no funciona lo de las negociaciones, o si surgen inconvenientes pasadas esas negociaciones (...) supongo que se hace...también por negociaciones no tan oficiales...o sea, se hacen reuniones extra-oficiales...”* (José, ayudante de conductor)

Bajo ningún punto de vista estamos hablando aquí de arreglos ilegales, pero remarco este fragmento porque es interesante ver en él la vaguedad, la incertidumbre en cuanto a una línea de acción unificada de política sindical. Así:

*“...a veces no es tanto lo que venga, tratamos sí, de si es un problema que está afectando a la mayoría. (...) Pero porque trabajamos todos en conjunto, nosotros no trabajamos pura y exclusivamente por lo que nos afecta en la cabecera La Plata-Constitución. No trabajamos por 55 kilómetros.”* (Roberto, conductor)

Y a lo mismo agrega:

*“Hay que estar en el momento. El modo de trabajo que tenemos nosotros, nos conlleva ante distintos problemas a trabajar de alguna u otra manera. No somos proclives tampoco de hacer esas medidas...extremas...ir a un paro, ‘¡e! porque queremos*

*aumento'. No, el aumento va a venir si está firmado en los convenios, eso ya está todo armado, y cuando tiene que ocurrir, bueno, vendrá solo...*" (Roberto, conductor)

Pero la cuestión no termina allí, porque al preguntarle a José sobre si el sindicato expresa realmente la voz de los trabajadores, la respuesta fue la siguiente:

*"...es algo que no es ajeno a como se maneja en la política...los sindicatos se manejan de la misma manera que en la política. Se concentran en mantenerse en el poder, en tener beneficios propios y no representar al trabajador."* (José, ayudante de conductor)

Y agrega que no es tan fácil generar un espacio de discusión:

*"para el sindicato es peor que uno hable mal del sindicato o se queje o pida o exija cosas...que no cumplir con sus funciones laborales...uno puede cometer errores graves en el trabajo y se lo perdona...y si habla mal del sindicato...de los que están a cargo...puede hasta perder el trabajo"* (José, ayudante de conductor)

Esto va en contra de lo que piensa Roberto al respecto, ya que según él *"se puede hablar de lo que uno quiere"*. Otros parecen tener una visión intermedia:

*"Y el que se va de la línea de lo fraternal...si no se entera él mismo...enseguida se entera por los demás viste...está dejando de serlo."* (Tomás, ayudante de conductor)

Ya era hora de que la tan pregonada crisis de representatividad (Drolas, 2003) de los sindicatos hiciera su aparición, sobre todo en boca de los trabajadores más jóvenes. Algo que es tan afirmado en mucha bibliografía sobre el sindicalismo en la Argentina, era de extrañar que no haya tenido su repercusión también en este sindicato. Llegamos así a un problema que es central: no es perjudicial que existan intereses u opiniones diversas –y hasta contrapuestas-, sino que la cuestión pasa por el hecho de que no puedan ser expresadas por temor a represalias. Si aceptamos que la conformación de un "nosotros" es una construcción cotidiana que implica homogeneizar intereses que generalmente son heterogéneos –y donde éstos se subordinan legítimamente a los primeros-, podemos suponer que, si lo heterogéneo ni siquiera puede darse a conocer, ser escuchado, la cristalización de lo homogéneo carece de un consenso expreso, y por lo tanto, también carece de legitimidad. Podemos suponer entonces que estamos ante una crisis de agregación de intereses (Drolas, 2003), que no es lo mismo que una crisis

de identidad, pero que probablemente coloque algunos obstáculos en la generación de un sentido de pertenencia fuertemente arraigado en la memoria de algunos trabajadores.

### **Estado, sociedad y sindicatos: ¿quiénes son los “otros”?**

Para que la unidad de cualquier grupo se mantenga liada por una identidad común, además de un mínimo de consenso interno que la legitime, necesita la afirmación de una oposición, la cual se construye a través de las demarcaciones -materiales y simbólicas- de lo que no se es (Drolas, 2003). Nos queda entonces por último ver en torno a qué actores significativos se define la identidad de estos trabajadores, quiénes son esos “otros” frente a los cuales se confrontan como grupo social unificado en la búsqueda permanente por dirimir sus intereses.

Podemos empezar, considerando la posición tomada por los entrevistados frente a la sociedad en general:

*“yo relaciono mucho el estado del ferrocarril con el estado de un país. Yo veo que si el ferrocarril presta un servicio impecable, es porque el país está impecable. Y va relacionado con el ser humano de ese país también, porque si un ser humano es impecable, se sube y te deja impecable a donde va, todo. Bueno acá...el ser humano...hay muchos que no son impecables.”* (Tomás, ayudante de conductor)

Algunos dejan entrever una relación ambivalente con la sociedad en general, es decir, tanto de intereses compartidos como opuestos:

*“...el ferrocarril quiere juntar plata. Darle un buen servicio a la gente, vos te das cuenta que no...porque vos te subís a un tren y está todo sucio. Sin embargo viste...la gente sigue viajando igual...nosotros comemos gracias a la gente que viaja. Más allá de que La Fraternidad trate de que tenga un buen servicio de pasajeros, lo que reclama es el bienestar de nosotros, no del pasajero...”* (Pedro, ayudante de conductor)

*“...nosotros no nos podemos quedar, somos un medio de transporte, entonces tenemos una capacitación tal, idónea y profesional para estar acorde a los requerimientos de la sociedad. Ahora...es fácil que...cuando tenés un problema en el tren, que la gente obviamente se la agarre con el primero que tiene a mano”* (Néstor, conductor jubilado)

La afirmación de una identidad distintiva se ve aún más reflejada en la relación que tiene La Fraternidad con otros sindicatos y movimientos:

*“trabajamos con las distintas agrupaciones o gremios, que...vos fijate, (...) estuvieron llamando de la UOCRA, porque ellos tienen distintos tipos de...de aristas entre ellos, en sus agrupaciones, con los mismos socios de eso gremios, y nos piden a título de curiosidad, cómo es que se manejan estas cosas...”* (Martín, conductor)

*“En distintos gremios pasa de que tienen distintas caídas, distintas modificaciones en sus cabeceras, distintas rupturas a veces, y...nosotros no, eso no lo tenemos. No se si es en base a que...vivimos lo que es el ferrocarril no solamente como un trabajo, no se si sería lo llevamos en la sangre, pero...nos lleva a ser luchadores, a veces en forma anónima, o a veces con mucho ruido...”* (Roberto, conductor)

Vemos así que las relaciones con otros gremios están establecidas de manera tal que, a través de un ejercicio de comparación constante con otras entidades de lo que se hace y de lo que debe o no hacerse, se forja en la mente de los ferroviarios de La Fraternidad una imagen de sí mismos como agrupación claramente distinguida de otras, tanto nacionales como internacionales:

*“Tenemos gente que trabaja directamente a nivel internacional. O sea que...lo que pueda pasar...en los grandes ferrocarriles, también tratamos de copiar o de tomar, o de preguntarnos ‘¿por qué esto no lo podemos tener’...?”* (Roberto, conductor)

Y como es de esperarse, este posicionamiento político frente a otras instituciones no siempre se da en forma de intercambios armoniosos y de colaboración. Por ejemplo, en algunos casos podemos encontrar asperezas con los guardas y el sindicato que los nuclea, como así también cuando el sindicato se “politiza”:

*“...y el guarda no está a cargo del tren...si hay un accidente, el principal responsable que tiene que hacerse cargo es el maquinista. El guarda no tiene que capacitarse, el maquinista sí. Y al comparar un trabajo con otro, las exigencias...a simple vista uno se da cuenta que no pueden ganar lo mismo.”* (José, ayudante de conductor)

*“el hacerlo muy politizado al gremio tampoco es bueno...Porque lo politizás y...así hicimos las cagadas que hicimos en el año 93 creo que fue que hicimos un paro como de 45 días porque estaba muy politizado el y así terminamos...así que viste...hay que medir.”* (Martín, conductor)

Por último, se indagó a los trabajadores nada menos que sobre el posicionamiento del sindicato frente al Estado, con el fin de descubrir qué representación genera en ellos la vinculación política con ese actor que constituye el centro de gravedad sobre el que giran las diversas matrices ideológicas sindicales (Fernández: 2002):

*“sí...el hacer política dentro del sindicato...trae sus beneficios. El sindicato tiene una muy buena relación con el gobierno actual. Es así porque vos vas a charlar con Metropolitano o...o vas con UOFE a charlar el convenio y dicen ‘che, ahí vienen los de La Fraternidad a charlar, guarda que éstos tienen buena relación con Kirchner’...y no es lo mismo.”* (Martín, conductor)

*“...nosotros somos un gremio dentro de la antigüedad, muy maleable...somos abiertos en general a las charlas y al diálogo siempre. (...) no somos tan duros como para decir ‘hay esto o lo otro’...no...tratamos, cuando se da se da...”* (Roberto, conductor)

Sin embargo, una vez más encontramos matices:

*“en el pasado...el sindicato, la relación que tenía con el Estado era simplemente de negociación y para conseguir cosas para el trabajador. Hoy...no lo veo tan así. Un ejemplo concreto fue la primera reunión que tuvimos, que te hablaban de que hay que apoyar al gobierno actual. Hay que apoyar a los compañeros, no al Estado, en especial cuando no te da lo que te tiene que dar.”* (José, ayudante de conductor)

Sin intención de concluir generalidades al respecto, podemos ver en este último fragmento que, a ojos de muchos, los “vicios” sindicales subsisten, y que el modelo de vinculación del sindicato como interlocutor con el Estado, produce sentimientos de descrédito de algunos trabajadores hacia las dirigencias sindicales, en particular hacia sus formas de actuación. Caemos así en una situación paradójica con respecto a la formación de identidad, ya que si bien parece claro que hay un reconocimiento explícito de los trabajadores de un “ellos” –la sociedad, los partidos o movimientos políticos y el propio Estado- frente a quienes se afirma la particularidad sindical de la seccional La Plata de La Fraternidad, sin embargo, no todos comparten el rol “negociador” actual que lleva adelante el propio sindicato, situación que parece estar socavando la capacidad de concentrar y extender voluntades individuales en una instancia colectiva.

### **Palabras finales: transitando la vía identitaria**

Parece ser que existe un proceso de configuración identitaria de parte de los trabajadores ferroviarios del sindicato La Fraternidad-Delegación La Plata que denota varios puntos característicos dignos de mención.

Por un lado, las motivaciones que han llevado a los entrevistados a elegir la actividad ferroviaria son bastante particulares, y hasta podríamos decir que contradicen la afirmación generalizada de que hoy en día la estabilidad en el puesto de trabajo no se constituye en la norma, y por ende, que los trabajadores –y en especial los más jóvenes– no internalizan esto como presupuesto. Vimos que esto no es así, ya que la mayoría de los entrevistados hace mención explícita del carácter estable que encuentran en esta actividad, algo bastante particular si tenemos en cuenta las transformaciones que ha sufrido el sistema ferroviario en su conjunto en las últimas décadas. Por lo tanto, debemos como mínimo atenuar para este grupo de trabajadores, la idea de que el compromiso con la acción sindical no resulta demasiado atractivo como consecuencia de la incertidumbre que puede generar no tener asegurada la permanencia en el puesto de trabajo.

Vimos también que el modelo de sindicato como proveedor de servicios sociales no logra reflejar la dimensión relacional y construida de la identidad. Las preocupaciones materiales de los trabajadores se conjugan con la visión que tienen de su seccional como distinta de las demás en sus prácticas sindicales, como así también en el reconocimiento de toda una gama de pautas, valores y códigos –tanto explícitos como implícitos– que exceden lo meramente reivindicativo, dando paso de esta manera a la construcción de un “nosotros” distintivo que sella en las mentes de los afiliados un fuerte sentido de pertenencia. Los sujetos se consideran portadores de relaciones y saberes que les son propios, tanto en el ámbito laboral como en el modo de ser y de actuar cotidiano. Este hecho es clave como determinante de una formación fuerte de identidad, ya que los trabajadores ferroviarios adoptan una manera a través de la cual expresarse y ver el mundo.

Por otro lado, la evaluación de los principales intereses que agitan los ánimos de los ferroviarios y las estrategias llevadas adelante para cristalizarlos en un frente común frente a la sociedad, al Estado, y a las demás entidades sindicales y partidos políticos, mostró que existen tensiones internas que, sin llegar a constituir una crisis de identidad sindical, sí podemos decir que muestran que la estrategia “negociadora” de La

Fraternidad con el gobierno actual provoca en algunos de los trabajadores una crisis de representatividad.

Más allá del carácter incierto de las afirmaciones realizadas, transitar por la vía identitaria nos permite poner en tela de juicio tanto los análisis que afirman que las transformaciones económicas determinan, casi correlativamente, una modificación en las prácticas y configuraciones sindicales, como así también las explicaciones que aseveran que las estrategias sindicales se legitiman únicamente en la subordinación a imperativos ideológicos. La identidad de un colectivo se conforma en las sucesivas contradicciones materiales y simbólicas que se dan dentro de un campo de interacción relativamente acotado en un momento dado (Drolas, 2003).

Cabe aclarar, asimismo, que las conclusiones que se desprenden de esta investigación no tienen ninguna pretensión de generalizarse y volverse explicativas del proceso de transformación sindical en su conjunto. Sirven sí, para reflexionar sobre las posibles ventajas de adoptar un recorte metodológico microsocio, como así también, establecer coordenadas de referencia frente a las cuales formular interesantes hipótesis en futuras investigaciones sociológicas del mundo del trabajo, donde se vinculen estructuras, subjetividades y acciones colectivas desde puntos de partida teóricos que no sean sólo sociológicos, sino también económicos y políticos, en un intento categórico por superar límites disciplinarios.

### **Referencias bibliográficas:**

- **Battistini, Osvaldo** (2002): "Transformaciones culturales en el trabajo y acción sindical. Un juego de intereses contradictorios", en Fernández, A. (comp.): *Crisis, sindicalismo y después*, Ed. Biebel, Buenos Aires.
- **Benedetti, Alejandro** (2002): "Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)", en Revista Realidad Económica N° 185, IADE, Buenos Aires
- **Bisio, Raúl Horacio; Mendizábal, Nora** (2003): "Visiones y propuestas de los jóvenes cuadros sindicales sobre el rol de los sindicatos en la Argentina", Serie de Documentos de Trabajo IDICSO. Universidad del Salvador. Disponible en: <http://www.salvador.edu.ar/csoc/indicso>

- **Contartese, Daniel; Criado, Roberto** (2003): “Argentina 2001-2002: Los sindicatos ante la crisis”, en VI Congreso ASET, Buenos Aires. Disponible en: <http://www.aset.org.ar/congresos/6/archivosPDF/grupoTematico03/003.pdf>
- **Drolas, Ana María** (2003): “Los enigmas de la representación. Una mirada sobre el sindicato.”, en VI Congreso ASET, Buenos Aires. Disponible en: <http://www.aset.org.ar/congresos/6/archivosPDF/grupoTematico03/004.pdf>
- **Dubar, Claude** (2002): “La crisis de las identidades”, Ed. Bellaterra, Barcelona.
- **Fernández, Arturo** (2002): "Modificaciones de la naturaleza sociopolítica de los actores sindicales: hallazgos y conjeturas", en Fernández, A. (comp.): *Sindicatos, crisis y después*, Ed. Biebel, Buenos Aires.
- **Graffigna, María Luisa** (2004): “Identidad laboral e identidad social: La construcción simbólica del espacio social”, en Revista de Estudios Sobre Cambio Social, año IV, número 14. Disponible en: [http://lavlaboratorio.fsoc.uba.ar/textos/14\\_2.htm](http://lavlaboratorio.fsoc.uba.ar/textos/14_2.htm)
- **Guzmán Concha, César** (2002): “Los trabajadores en tiempos del neoliberalismo. Los casos de Argentina y Chile”. Informe final del concurso: Fragmentación social y crisis política e institucional en América Latina y el Caribe. Programa Regional de Becas CLACSO. Disponible en <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/becas/2001/guzman.pdf>
- **Marradi, Alberto; Archenti, Nélica; Piovani, Juan Ignacio** (2007): “Metodología de las ciencias sociales”, cap. 12 "La entrevista en profundidad", Ed. Emecé, Buenos Aires.
- **Novick, Marta** (2001): " Nuevas reglas de juego en Argentina, competitividad y actores sociales”, en de la Garza Toledo, E. (comp.): *Los sindicatos frente a los procesos de transición política*, CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://168.96.200.17/ar/libros/garza3/novick.pdf>
- **Rizo, Marta** (2006): “Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales”, en Revista Bifurcaciones Online, N° 6. Disponible en: [http://www.bifurcaciones.cl/006/bifurcaciones\\_006\\_Rizo.pdf](http://www.bifurcaciones.cl/006/bifurcaciones_006_Rizo.pdf)
- **Sautu, Ruth; Boniolo, Paula; Dalle, Pablo; Elbert, Rodolfo** (2005): “Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología”. CLACSO, Colección Campus Virtual, Buenos Aires. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/campus/metodo/metodo.html>
- **Silva, José Adrián** (2002): “La reestatización de la red ferroviaria argentina: ¿utopía o necesidad imperiosa?”, en Revista Realidad Económica N° 190, IADE, Buenos Aires.