

LUCIO ALBERTO VALLEFÍN*

El *lawfare* como mecanismo de disciplinamiento laboral: el caso de metrodelegados

Introducción. El *lawfare* y el derecho del trabajo

En los últimos años se ha podido ver en Latinoamérica un fuerte crecimiento de un fenómeno político y social conocido como *Lawfare* (también llamado “guerra jurídica”), un concepto que tiene su origen en las teorías del sector de inteligencia de Estados Unidos, siendo caracterizado por el investigador Gregory P. Noon como “*un arma diseñada para destruir al enemigo mediante el uso, mal uso y abuso del sistema legal y los medios de comunicación para provocar protestas públicas contra ese enemigo*”⁽¹⁾.

Esta idea de “ataque al enemigo” ha sido concebida en un principio pensando en la persecución de sectores políticos a través de la generación de causas judiciales e imputación de delitos, práctica que se acompaña de discursos mediáticos que magnifican las acusaciones y generan sentidos en la sociedad (supuestos que se han desarrollado fuertemente en el caso argentino). A pesar de ello, estas dinámicas no solo se engloban en los sectores políticos institucionales, sino que se pueden aplicar a todo actor o actriz social que ponga en cuestionamiento los intereses del atacante ya que, como señala Eugenio Zaffaroni, “*lo que enfrentamos es un mundo cada vez más desigual. Si tenemos en cuenta que el modelo ideal del llamado Estado de derecho es aquel en que*

(*) Abogado (UNLP, 2017). Integrante del Centro de Investigación en Derecho Crítico (Cidercrit) y Adscrito en Cátedra 3, Comisión 11 de Derecho Social. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. UNLP. Correo electrónico: lucioavallefin@gmail.com

(1) Gregory P. Noone Dr. “*Lawfare or Strategic Communications?*”, Case Western Reserve Journal of International Law. 73 (2010). Disponible en: <https://scholarlycommons.law.case.edu/jil/vol43/iss1/5>

todos seríamos iguales ante la ley, es obvio que todo Estado real que se aproxime a este modelo ideal debe ser desbaratado por el poder de la riqueza que se concentra⁽²⁾.

En la siguiente ponencia se busca analizar cómo el *Lawfare* puede ser una herramienta de silenciamiento y persecución de la actividad sindical, la cual resulta una de las principales formas en las que se puede garantizar el respeto a la dignidad y los derechos de las personas trabajadoras. Siguiendo lo expresado por Zaffaroni, podemos señalar que la asimetría entre empleadores y trabajadorxs es una de las raíces estructurales del capitalismo, por lo que el derecho del trabajo resulta uno de los principales afectados en las avanzadas de los poderes económicos concentrados, ya que permite acercarse a cuotas de igualdad jurídica en un contexto de creciente inequidad.

Para ejemplificar este accionar se abordará el caso de de la Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro (conocida coloquialmente como “Metrodelegados”), analizando en primer lugar las razones de su origen y las luchas sociales en las que se vió involucrada, para luego tratar los mecanismos jurídicos que se utilizaron para limitar su acción, señalando finalmente las contraofensivas a esta situación y el estado actual de los reclamos.

El sindicato de metrodelegados como respuesta al contexto político y social

Durante los años noventa tuvo lugar en Argentina la implantación de un modelo neoliberal encabezado por el ex presidente Carlos Menem, bajo el cual se dió lugar a la llamada “reforma del Estado”, un conjunto de políticas centradas principalmente en la flexibilización laboral y la privatización de servicios públicos, condiciones ambas que fueron factores clave para la consolidación del sindicato analizado en esta ponencia.

El servicio de subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires es propiedad de una Sociedad del Estado llamada “Subterráneos de Buenos Aires S.E.” (SBASE), la cual fue entregada en concesión a principios de 1994 a la empresa privada Metrovías S.A., quien realiza actualmente su explotación. Históricamente la representación sindical de este sector se encontraba en cabeza de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), una rama de la CGT, pero con la privatización tuvieron lugar fuertes afectaciones a los derechos de lxs trabajadorxs que derivaron en un desgaste en la relación entre el sindicato y las bases. La UTA consintió la aprobación de múltiples reformas en los convenios colectivos de la actividad (como el aumento de la jornada y el cambio de régimen legal) y toleró la aplicación masiva de despidos bajo la modalidad de “retiro voluntario”, lo cual generó

(2) Zaffaroni, Eugenio Raúl (2019) “Prólogo” en Romano, Silvina M (compiladora), “*Lawfare* Guerra judicial y neoliberalismo en América Latina”. Mármol/Izquierdo Editores (Buenos Aires).

múltiples tensiones que finalmente dieron lugar a la creación de un sindicato específico en 2008.

La Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro nace en un contexto de cambio de perspectiva sobre los derechos de las asociaciones sindicales. Según nuestro esquema tradicional previsto en la Ley 23.551, los principales derechos colectivos recaen en el sindicato con mayor representatividad, situación que se expresa a través de la solicitud de la Personería Gremial ante el Ministerio de Trabajo de la Nación. Por otro lado, el resto de los sindicatos tienen derecho a organizarse libremente a través de la simple inscripción en un registro del Ministerio, pero su margen de acción es sumamente acotado en relación al que tiene la personería, situación que se morigeró a partir del fallo de la Corte Suprema de Justicia "ATE C/ Ministerio de Trabajo de la Nación" (2008). En dicha sentencia (y especialmente en el dictamen de la Procuradora general de la Nación) la Corte reconoció el derecho de ATE (sindicato simplemente inscripto) a convocar elecciones, facultad que se le encontraba vedada por el artículo 41, inciso a de la Ley 23.551, el cual se consideró inconstitucional atento afectaba la libertad sindical reconocida en el artículo 14 bis CN, el Convenio 87 de la OIT y demás Instrumentos Internacionales de Derechos Humanos, dando lugar a una corriente que fue ampliando el margen de acción de estos sindicatos a través del reconocimiento de derechos hasta ese momento vedados.

La situación descripta hizo posible que se consolidaran múltiples sindicatos, entre ellos Metrodelegados, quienes consiguieron la simple inscripción en dicho año, lo cual les permitió desmarcarse definitivamente de la UTA y aumentar su actividad, para luego desplazarla y obtener la personería gremial en 2015. Lo cierto es que, a pesar de los grandes avances, el crecimiento del gremio tuvo que atravesar diversas problemáticas, llegando incluso a ponerse en fuerte discusión su situación jurídica y capacidades de lucha, lo cual se abordará a continuación.

Las afectaciones a la personería gremial. ¿Un posible *lawfare*?

Además de los conflictos con la patronal y entre sectores sindicales, la relación con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires resulta un factor crucial para entender el fenómeno de Metrodelegados y los ataques que han recibido, ya que las autoridades de este gobierno han sostenido una posición sumamente crítica al gremio. Se destacan en este sentido las declaraciones que el ex Jefe de Gobierno, Mauricio Macri, dió al diario La Nación en 2012 (en medio de la mayor huelga del sector, la cual se extendió por 10 días, culminando con mejoras salariales y en las condiciones de trabajo), en las cuales sostuvo que desde este sindicato "han ido generando cada vez más anarquía y peor servicio en el subterráneo. Hoy llegamos a un pico, y han decretado que se hace

lo que quiere con el subte⁽³⁾". Este tipo de declaraciones construyeron una imagen en la que la AGTSyP actuaba como desestabilizador del orden social, afectando el derecho al transporte de lxs usuarixs del subterráneo, presentándolos a su vez como un enemigo político que actuaba en connivencia con el Gobierno Nacional para perjudicar al de la ciudad, sosteniendo incluso que "los Metrodelegados van a la Rosada a recibir instrucciones".

Tras la llegada de Macri a la presidencia y la elección de Horacio Rodríguez Larreta como nuevo Jefe de Gobierno de la CABA estas posiciones críticas se intensificaron. A principios de 2017 tuvo lugar un paro en línea C en el cual se reclamó la adecuación de vestuarios, baños y comedores, ante el cual Metrovías denunció que este accionar era para que "*se reduzca el horario de servicio durante los días de semana*" para "*trabajar menos horas*⁽⁴⁾", situación que argumentaron "impactaría de manera negativa en los usuarios" por su parte, el jefe de gobierno sostuvo que "*obviamente hay algo que excede a lo laboral*". Lo más significativo fue que, además de estas críticas, tuvo lugar el uso de instrumentos judiciales para perseguir este accionar, resultando denunciados penalmente los dirigentes Néstor Segovia y Roberto Pianelli, quienes fueron acusados de "entorpecimiento de servicio público", "extorsión" y "asociación ilícita".

Este primer uso de los aparatos jurídicos como forma de control y límite al sindicato fue seguido de una medida que afectó directamente a sus capacidades de negociación y acción, la revocación de la Personería Gremial. El 6 de marzo de 2017 la sala 2 de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo hizo lugar al recurso de apelación efectuado por la UTA, en el que solicitó la remoción de la personería de la AGTSyP atento que la Resolución del Ministerio de Trabajo de Nación que la reconoció se encontraba presuntamente viciada de nulidad por incumplimientos de formalidades. Luego esta sentencia resultó apelada ante la Corte Suprema, quien rechazó el recurso extraordinario formulado atento que el mismo no se dirigió contra una sentencia definitiva o equiparable a tal conforme al artículo 14 de la Ley 48, no pronunciándose respecto a la cuestión. Esta situación derivó en que se revocara la personería gremial, volviendo a otorgársela a la UTA.

Tras la remoción de la personería se puede ver cómo la posición del Gobierno de la CABA ante este sindicato se radicalizó, sosteniendo incluso que su actuar era ilegal. En mayo de 2018 tuvo lugar un nuevo reclamo por aumentos salariales, el cual fue reprimido bajo el argumento de la ilegitimidad de la huelga, expresando el entonces Jefe de Gabinete de la ciudad, Felipe Miguel que las autoridades del sindicato "*no*

(3) <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/el-kirchnerismo-lo-unico-que-ofrece-es-decadenciatitulo-asdhjsjgdsdtextuales-nid1498579/>

(4) <https://www.lapoliticaonline.com.ar/nota/102704-larreta-dijo-que-el-paro-en-la-linea-c-es-una-maniobra-que-excede-lo-laboral/>

pueden negociar paritarias porque su personería se halla suspendida", lo que derivó en la detención de 15 trabajadorxs (entre ellxs el dirigente Néstor Segovia). Una situación llamativa tuvo lugar al momento de resolver este conflicto, ya que el uso de elementos jurídicos resultó favorable para el sindicato. El Juzgado de de primera instancia en lo Contencioso y Administrativo y Tributario N°2⁽⁵⁾, a cargo de Roberto Gallardo, reconoció la facultad de la AGTSyP para negociar el aumento salarial, utilizando como principal argumento los criterios señalados por la Corte Suprema en el ya mencionado fallo ATE c/ Ministerio de Trabajo, situación que fue repudiada por el Jefe de Gobierno, quien consideró que había que estarse a lo que definió la Corte Suprema y consideró "un disparate"⁽⁶⁾ a la disposición del juez según la cual lxs funcionarixs debían abstenerse de formular declaraciones públicas que tergiversen los contenidos de normas o fallos en relación al conflicto con la AGTSyP. Luego de este rechazo inicial, en agosto de dicho año se procedió a realizar paritarias con la presencia de Metrodelegados.

Finalmente, al conjunto de problemáticas señaladas hay que sumarle las denuncias por la presencia de asbestos en las unidades recientemente incorporadas al subterráneo. En 2011 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires llevó adelante la compra de 36 vagones provenientes de España, operación que fue denunciada por Metrodelegados atento que en 2018 se empezaron a detectar casos de cáncer en trabajadores españoles derivados del amianto, un material tóxico y potencialmente cancerígeno que presuntamente se encontraba en ciertas zonas de los vagones (incluyendo aquellos comprados por nuestro país). Fue así que, tras una serie de intensas protestas, se procedió a sacar de circulación los vagones y realizar estudios sobre sus componentes, oficializándose al final de dicho año la presencia de asbesto en las unidades.

A partir de dicha situación, se ha incorporado a la agenda del gremio el reclamo por la total remoción de unidades que pudieran contener este material, situación que se extiende hasta la actualidad, potenciándose tras la denuncia casos de cáncer en trabajadorxs de nuestro país, derivados del contacto con los materiales señalados previamente.

Conclusión

A través de las situaciones señaladas se ha podido ver un patrón, la persecución a la actividad sindical que pretende una mejora en las condiciones laborales mínimas y de seguridad en el trabajo. La AGTSyP ha sido tratada como una anomalía que opera políticamente en contra de los sectores del armado político conocido actualmente como

(5) Fallo disponible en: <https://www.errei.us/Jurisprudencia/documento/20180611085750226/conflictos-colectivos-de-trabajo-medida-cautelar-paritarias-negociacion-representacion-gremial-asociacion-sindical-transporte-subteraneo>

(6) https://www.clarin.com/ciudades/horacio-rodriguez-larreta-fallo-prohibe-opinar-conflicto-subte-disparate_0_BkoxlhLxX.html

Juntos por el Cambio, lo cual provocó que se invisibilicen sus reclamos y se ignore que los mismos tienen un origen previo a la existencia de dicho frente, siendo en realidad consecuencia de décadas de políticas flexibilizadoras en el sector.

Esta construcción del “enemigo político” alimenta a su vez la idea de la huelga y el accionar colectivo como entorpecedores del orden social. Reiteradas veces se han mostrado a las legítimas medidas de fuerza como formas de extorsión que impiden que las personas puedan movilizarse, generando una imagen de conflicto entre trabajadorxs y usuarixs. En este sentido resulta importante el rol de la UTA, quien se presenta como el sindicato legítimo, sosteniendo su secretario general, Roberto Fernández que “*los gobiernos y los movimientos políticos pasan, pero la UTA prevalece en el tiempo⁽⁷⁾*” y asegurando que “*es la única gestionante y firmante de las actas que lograron la jornada laboral de seis horas para todos los trabajadores del Subte*”, claramente desconociendo las rebajas de derechos que realizaron previamente en el sector.

Este escenario facilitó la aplicación de prácticas identificables con el *Lawfare*, el uso de herramientas jurídicas para atacar al enemigo. La discusión sobre la personería gremial es legítima, especialmente en un contexto como el que plantea la legislación local (en el que la concesión de este derecho se encuentra sumamente acotada), pero no resulta posible ignorar que la misma se dió en un contexto de persecución mediática y política a Meteodelegados, lo cual quedó en evidencia en el momento en el que el Gobierno de la CABA adoptó una posición contestaría tras la remoción de la personería y el posterior fallo que autorizó la negociación salarial.

Por último, hay que señalar que la aplicación de *Lawfare* en el ámbito sindical es una situación sumamente grave que debe ser advertida y erradicada, ya que afecta de manera directa el ejercicio de Derechos Humanos fundamentales como lo son la negociación colectiva y la libertad sindical, a la vez que pone en peligro la independencia e integridad del Poder Judicial (pretendiendo convertirlo en un mero instrumento para los intereses de los sectores de poder).

Referencias

Jorge Rubén Afarian, “Personería gremial y conflicto colectivo en Argentina: la experiencia de los Metrodelegados (2015-2019)”, en *Opinión Jurídica*, 20(41), Enero-junio de 2021pp. 275-295 (2021). Disponible en: <https://doi.org/10.22395/ojum.v20n41a10>

Juan Montes Cató y Patricia Ventrici, “Estrategias de erosión del poder sindical en Argentina. Un análisis del período 2015-2018”, en *Revista Perspectivas de Políticas Públicas* Vol. 10 N° 19 (julio-diciembre 2020) (2020).

(7) <https://www.enelsubte.com/noticias/roberto-fernandez-el-subte-fue-y-sera-la-uta-3108/>

Corte Suprema de Justicia de la Nación (2008). "Asociación Trabajadores del Estado c/ Ministerio de Trabajo s/ Ley de Asociaciones Sindicales".

Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo - Sala II (2017) "Ministerio de Trabajo y Seguridad Social c/ Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro y otros s/ Ley de Asociaciones Sindicales".

Corte Suprema de Justicia de la Nación (2018), "Ministerio de Trabajo y Seguridad Social c/ Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro y otros s/ Ley de Asociaciones Sindicales".