

El poder de las huelgas clásicas

Kim Kelly

Las huelgas no son algo del pasado, y esto es particularmente cierto para el caso del transporte (trenes, buses y aviones). En estas áreas, los trabajadores tienen aún la capacidad de incidir sobre el poder en defensa de sus propios derechos –afectados por la precarización–, e incluso en muchos países, mediante huelgas de solidaridad, de apoyar a otros sectores laborales.

El Día de Acción de Gracias es posiblemente el peor día festivo de Estados Unidos. Incluso si obviamos la historia genocida que enmascara, los días que rodean al consumo ritualizado de grandes aves resacas y chorreantes guarniciones (por lo general, en presencia de nuestros parientes menos favoritos) son sin duda uno de los periodos de viaje más frenéticos del año, y 2019 no fue una excepción. La Asociación de Automóviles de EEUU (AAA, por sus siglas en inglés) calculó que 49 millones de estadounidenses se desplazarían al menos 80 kilómetros en coche, mientras que Airlines for America (el *lobby* de las aerolíneas) previó que 41 millones de personas volarían entre el 22 de noviembre y el 3 de diciembre. El impacto ambiental es brutal y el estrés de atender a todos esos iracundos pasajeros es una pesada carga para los trabajadores aeroportuarios. Es previsible cierto grado de caos, pero gracias a la labor de los siempre sobreexigidos y con frecuencia mal remunerados

Kim Kelly: es una escritora independiente y activista sindical cuyos textos sobre trabajo, políticas radicales y cultura se han publicado en *The New York Times*, *The Washington Post*, *The Guardian*, *The New Republic*, *Teen Vogue*, *Pacific Standard* y muchos otros. Integra el Sindicato de Guionistas de Estados Unidos (Este) (WGA, por sus siglas en inglés).

Palabras claves: condiciones de trabajo, huelga, sindicalismo, transporte.

Nota: la versión original en inglés de este artículo, con el título «Planes, Trains, and Automobiles», fue publicada en la revista *The Baffler*, 27/11/2019, y una versión en español apareció en la revista *CTXT*. Traducción de Álvaro San José.

trabajadores del transporte, la mayoría de los pasajeros llega a casa a tiempo para comer el pavo.

Sin embargo, este año [por 2019] ese viaje podría ser un poco más complicado. El 26 de noviembre, los trabajadores de abastecimiento de comida de 17 de los principales intercambiadores aéreos (incluido el aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York, el O'Hare de Chicago, el LAX de Los Ángeles y el DCA de Washington) escenificaron lo que su sindicato, UNITE HERE, denominó la manifestación más numerosa del personal de servicios en tierra de los aeropuertos estadounidenses en años. Las protestas formaban parte de una redoblada campaña para llamar la atención sobre la grave situación que viven los trabajadores de *catering* del aeropuerto, muchos de los cuales «viven en la pobreza», mientras la aerolínea American Airlines, que utiliza los servicios de estos trabajadores a través de firmas subcontratadas como LSG Sky Chefs y Gate Gourmet, declaraba un beneficio neto de 1.400 millones de dólares en 2018. Como destaca UNITE HERE, una encuesta reciente que se realizó entre cientos de trabajadores de Sky Chefs concluyó que «30% de los trabajadores carecía de seguro médico y 35% dependía de la asistencia sanitaria del gobierno para sus tratamientos o los de sus hijos».

La vigencia del convenio de los trabajadores de *catering* de aerolíneas finalizó el 31 de diciembre de 2018: Gate Gourmet comenzó la mediación el 26 de septiembre de 2018 y Sky Chefs, el 21 de mayo de 2019. El salario, los seguros de salud y las inseguras condiciones de trabajo son los principales temas que los trabajadores de ambas empresas llevaron a la mesa de negociación: «Trabajo en el principal intercambiador de American Airlines, DFW, que también es la ciudad natal de la empresa y donde American Airlines acaba de edificar unas nuevas y lujosas oficinas centrales», comenta

Stephanie Kopnang, integrante de UNITE HERE, «y, sin embargo, estamos entre los servicios de *catering* peor pagados del país. Si no hago horas extras, no puedo pagar el alquiler ni las cuentas».

Los miembros de UNITE HERE llevan meses cuestionando las insostenibles y explotadoras condiciones de trabajo con acciones que van desde el simulacro de muerte escenificado en Filadelfia en octubre de 2019 hasta las manifestaciones que se llevaron a cabo en

numerosos aeropuertos durante el verano boreal. En julio, los trabajadores de *catering* de 33 aeropuertos votaron mayoritariamente en favor de ir a la huelga una vez que la Comisión Nacional de Mediación los liberara de la negociación. El tiempo se está agotando para que las aerolíneas comiencen a tomar en serio a estos trabajadores y trabajadoras y satisfagan sus exigencias porque, como han dejado suficientemente claro, están dispuestos a hacer

Los miembros de UNITE HERE llevan meses cuestionando las insostenibles y explotadoras condiciones

lo que sea necesario para conseguir el convenio que ellos (y sus familias) se merecen. «Yo estoy en esta lucha por mi hija de 12 años, Ariana; pago 400 dólares al mes por el seguro de la empresa solo para poder llevarla al médico y que le traten el asma crónico que padece», explica Shandolyn Lewis, una empleada de *catering* de Detroit. «Nosotras trabajamos para una subcontratista de LSG Sky Chefs, pero nuestro trabajo hace que las aerolíneas ganen dinero. Sin nosotras, las aerolíneas no tendrían comida o agua que ofrecer a sus pasajeros. No podemos permitirnos esperar más por algo que nos merecemos».

Junto con los trabajadores de *catering* de aerolíneas, los tripulantes de cabina de pasajeros, que ya se están preparando mentalmente para la afluencia de ansiosos y desagradables pasajeros del Día de Acción de Gracias (¡eso sí que es control emocional!), también emprendieron sus propias luchas. Los auxiliares de vuelo de Hawaiian Airlines votaron a favor de convocar una huelga (la primera en los 90 años de historia de la aerolínea) tras la ruptura de las negociaciones contractuales que comenzaron en enero de 2017. Los auxiliares de Hawaiian Airlines cobran menos que los de otros estados de EEUU, a pesar del elevado costo de vida de las ciudades en que viven. Llevan seis meses organizando piquetes informativos en el aeropuerto internacional de Honolulu con el apoyo de su sindicato, la Asociación de Auxiliares de Vuelo (AFA-CWA, por sus siglas en inglés) y su presidenta, Sara Nelson, quien en junio se sumó a los piquetes. Al igual que los trabajadores de UNITE HERE, no podrán convocar una huelga legalmente hasta que la Comisión Nacional de Mediación los libere de la negociación y pase un «periodo de enfriamiento» de 30 días. Pero después de ese tiempo, todo es posible.

Los trabajadores de aerolíneas no son, ni mucho menos, los únicos que están en lucha. Los conductores de autobuses de la zona metropolitana de Washington (WMATA, por sus siglas en inglés), contratados por la estación Cinder Bed Road de Virginia, llevan meses en huelga. Los trabajadores son miembros del sindicato Amalgamated Transit Union (ATU), filial 689, y la estación Cinder Bed Road está operada por Transdev, una multinacional francesa: la primera estación metropolitana de Washington que se gestiona con capital privado en 40 años. Los trabajadores convocaron la huelga el 24 de octubre de 2019 por demandas en materia de seguridad, por prácticas laborales injustas y por problemas con el servicio, además del evidente desequilibrio salarial (según el sindicato, los conductores de Transdev realizan exactamente el mismo trabajo que los contratados directamente por el WMATA y cobran 12 dólares menos la hora). Asimismo, deben aportar 6.000 dólares por el seguro sanitario, mientras que los demás trabajadores del WMATA no aportan nada. Este doble sistema de salarios y prestaciones, en el que se clasifica y paga a los trabajadores de manera diferente

aunque realicen el mismo trabajo, se asemeja a las condiciones laborales que provocaron la huelga general de General Motors a comienzos en 2019 y casi hicieron lo mismo con UPS en 2018. Las patronales adoran los salarios diferenciados porque pueden ahorrar dinero en indemnizaciones y, en algunos casos, incluso conseguir que los afiliados al sindicato se enfrenten entre sí. Pero la injusticia intrínseca de este sistema irrita a los trabajadores, y los intentos que ha realizado la dirección para dividirlos ya están empezando a jugar en su contra. El espíritu de grupo del sindicato ATU, filial 689, le ha permitido llegar a este punto y ahora no va a tirar la toalla. Como cantaban en un reciente video musical que realizó el huelguista Otis Price: «No juegues con mi dinero, no juegues con mi familia».

La huelga del Cinder Bed Road ha contado con el apoyo de otros miembros del sindicato, incluidos los que trabajan en Fairfax Connector, la red de autobuses más grande de Virginia y la tercera más grande de la zona de Washington, DC. Los trabajadores sindicalizados de Fairfax Connector, cuyo convenio ya finalizó su vigencia, también votaron una huelga el 9 de noviembre de 2019; su red de autobuses, como seguramente hayan adivinado, también está operada por Transdev¹. Y estas no son las primeras situaciones de conflicto laboral que ha tenido la empresa francesa en el ámbito del Departamento de Vehículos Motorizados (DMV, por sus siglas en inglés); en 2018, Transdev llegó a un acuerdo para evitar el juicio por una demanda que presentaron cinco conductores de paratrásito², que afirmaban que cobraban «cuatro o cinco dólares la hora», según uno de los demandantes. De igual forma, a comienzos del mismo año, la ciudad de Baltimore había demandado a Transdev por una supuesta sobrefacturación de 20 millones de dólares por operar el servicio gratuito de autobuses del Charm City Circulator.

Es difícil imaginar a la empresa intentando este tipo de conducta abusiva en su sede de París. Los trabajadores franceses son conocidos por su perpetua disposición para la huelga, y los que trabajan en el sector de los transportes no solo realizaron numerosos paros el año pasado, sino que tienen planificados más aún para este año. Apenas al otro lado de la frontera norte de EEUU, unos 3.000 trabajadores del Ferrocarril Nacional de Canadá declararon el 19 de noviembre de 2019 su primera huelga en una década. No obstante, el 26 de noviembre se anunció que el sindicato de transportistas de Canadá y la empresa de ferrocarriles habían llegado a un acuerdo preliminar: la huelga planteaba problemas muy graves al débil gobierno del primer

1. Los trabajadores acordaron suspender la huelga hasta nuevo aviso el 10 de diciembre de 2019.

2. Transporte flexible para pasajeros cuya discapacidad les impide acceder al servicio de rutas fijas de autobús [N. del T.].

ministro de Canadá, Justin Trudeau, porque paralizaba el transporte de petróleo y productos agrícolas a lo largo y ancho del país.

Mientras tanto, Lufthansa se enfrentó a la posibilidad de una huelga durante las fechas navideñas; el 25 de noviembre del año pasado los controladores aéreos italianos interrumpieron bruscamente el tráfico aéreo y dejaron en tierra más de 100 vuelos de Alitalia; y los trabajadores de South African Airlines pusieron fin hace poco a una complicada huelga. Finnair, la aerolínea nacional de Finlandia, tuvo que cancelar casi 300 vuelos el 24 y 25 de noviembre por la huelga de solidaridad que declararon los trabajadores de la aerolínea en respuesta al conflicto laboral que afectaba a unos 9.000 trabajadores del servicio postal del país. La huelga también se extendió a los conductores de autobuses de Helsinki y, en lo que supuso un duro golpe para el turismo –y además para la economía en general–, el Sindicato de Marineros de Finlandia suspendió la navegación de todos los barcos de carga y pasajeros con bandera finlandesa hasta nuevo aviso.

Este tipo de huelgas de solidaridad son mayoritariamente ilegales en EEUU, a raíz de la odiada Ley Taft-Hartley de 1947, que impuso restricciones a este tipo de medidas, así como a las huelgas jurisdiccionales y a las denominadas huelgas «salvajes» (es decir, huelgas que violan las cláusulas que las prohíben, o que se realizan sin la autorización oficial del sindicato). Los profesores de Virginia Occidental que iniciaron la corriente actual del #RedforEd [Rojos por la Educación] declararon una huelga salvaje, al igual que aquellos que los siguieron en Kentucky y Oklahoma. Los transportistas que se negaron a entregar los vehículos de General Motors a los concesionarios durante la reciente huelga en la empresa también realizaron, posiblemente, algo similar al tipo de huelgas de solidaridad que prohíbe la Ley Taft-Hartley. Algunas reglas están para romperlas. Aun así, la existencia de la ley dificulta que los trabajadores estadounidenses organicen el tipo de paros a gran escala que sus equivalentes en otros países realizan con una regularidad pasmosa. Chile y Colombia declararon huelgas nacionales en noviembre de 2019; las calles de Roma se llenaron de huelguistas en octubre; Sudán, la India y Cataluña convocaron a huelgas generales en 2019; los manifestantes de Hong Kong declararon una en agosto; y a principios del año pasado, cientos de miles de mujeres en España llevaron a cabo una huelga coordinada durante toda una jornada para reivindicar el Día Internacional de la Mujer.

Aunque es posible que las restricciones de la Ley Taft-Hartley compliquen la rebelión a gran escala de la clase obrera en términos similares a los

Este tipo de huelgas de solidaridad son mayoritariamente ilegales en EEUU a raíz de la Ley Taft-Hartley

que se han visto en otros países, también demuestran la importancia de las acciones que están llevando a cabo los trabajadores del transporte en la actualidad: la estructura de transporte en EEUU es vulnerable y los trabajadores sindicalizados pueden provocar un verdadero caos.

Esto es algo que sindicatos como el de Camioneros (Teamsters) y el Sindicato Internacional de Estibadores y Trabajadores Portuarios (ILWU, por sus siglas en inglés) siempre tuvieron muy claro. Los transportistas y los trabajadores del transporte se encuentran en una situación perfecta para manipular (con dureza) los hilos del poder. Hace pocos meses, más de 300 miembros de la filial 455 del sindicato de camioneros de Denver, Colorado, hicieron huelga en la planta de distribución de alimentos de Sysco por problemas en materia de seguridad. La destacada historia militante de la ILWU no puede ser subestimada: el sindicato está amenazado en la actualidad por un fallo judicial que lo condena a pagar 93,6 millones de dólares por ralentización del trabajo y paros en Portland, que sus abogados alegan que fueron provocados por las prácticas laborales.

Como estos y otros trabajadores del transporte mencionados anteriormente dejan en claro, una forma segura de atraer la atención hacia un problema es interferir en los planes de viaje de las personas, en el envío de sus productos de consumo, en la entrega de sus paquetes o en su traslado del punto A hacia el punto B. En el Festival Workers Revival, un evento organizativo y de artes celebrado en 2018 en Kansas City y planificado por el colectivo Missouri Jobs With Justice [Empleos con Justicia de Missouri], me senté con un señor canoso que había trabajado durante décadas en los ferrocarriles. Según él, la gente no se da cuenta del tremendo poder que todavía tienen los ferrocarriles ni de la importancia decisiva que tienen las infraestructuras de transporte para permitir que el país siga funcionando: «Podríamos paralizar este país en tres días», afirmó.

Tras el estallido de las manifestaciones en los aeropuertos en 2017 en respuesta al repugnante veto de Donald Trump a la entrada de ciudadanos de países musulmanes (medida que sigue estando en vigor y con probabilidades de ampliarse), los tribunales primero pudieron bloquear la prohibición y luego consiguieron suavizarla. Cuando los mineros de Blackjewel detuvieron un tren de carbón de Kentucky hasta que les pagaran los salarios atrasados, atrajeron la atención de la opinión pública nacional y finalmente consiguieron su dinero. Menos de una semana después de que la presidenta de AFA-CWA solicitara a los demás dirigentes sindicales que consideraran la idea de una huelga general para terminar con el cruel y fútil «cierre del gobierno» (*shutdown*) que impuso Trump, varios vuelos de los aeropuertos principales tuvieron que permanecer en tierra por motivos de seguridad, ya que algunos controladores aéreos de la costa se declararon enfermos para no concurrir

al trabajo. Al día siguiente se reanudaron todas las actividades del gobierno. Existen motivos para que la simple idea de que los trabajadores del metro se declaren en huelga provoque pánico en el corazón de todo neoyorkino, y es probable que la mera posibilidad de una cancelación de vuelos en cascada hiciera dar marcha atrás a un vulgar tirano. Los trabajadores del transporte tienen la llave de la economía y de nuestra sociedad; sin ellos, nada ni nadie puede ir adonde necesita ir, por muy importante que se crea. ☒

revista CIDOB d'
afers
internacionals

Diciembre de 2019

Barcelona

Nueva época Nº 123

MUNICIPALISMO INTERNACIONAL Y DERECHO A LA CIUDAD:
LAS CIUDADES EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN

ARTÍCULOS: **Raquel Rolnik, Eva Garcia-Chueca**, Introducción: municipalismo internacional y derecho a la ciudad (contradicciones y desafíos). **Marta Galceran-Vercher**, Emprendedores de normas: el municipalismo internacional y el derecho a la ciudad. **Borja M. Iglesias**, «No dejar a ningún municipio atrás»: escalando el «derecho a la ciudad» a la región. **Mariona Tomàs Fornés**, Por un derecho a la ciudad metropolitana: un análisis institucional. **Norma Tiedemann**, Nuevos municipalismos en espacios posyugoslavos: rupturas democráticas en Zagreb y Belgrado. **Antonio Alejo**, Binacionalidad cívica y derecho a la ciudad en la paradiplomacia de Ciudad de México. **Maurizio Artero**, Santuarios urbanos y el derecho al tránsito: migrantes en tránsito por Milán. **Brenda Isela Ceniceros Ortiz**, El «artivismo» en la frontera Ciudad Juárez-El Paso: hacia el derecho a la ciudad. OTROS ARTÍCULOS: **Katarzyna Dembicz**, Reflejos constitucionales de la transformación en Cuba: miradas desde Polonia. **Patxi Zabalo Arena, Eduardo Bidaurratzaga Aurre y Artur Colom Jaén**, Implicaciones para América Central del Acuerdo de Asociación con la Unión Europea. RESEÑAS DE LIBROS.

Revista CIDOB d'Afers Internacionals es una publicación académica cuatrimestral de relaciones internacionales y desarrollo de la Fundación CIDOB, c/ Elisabets, 12 - 08001 Barcelona, España, Tel. (+34) 93 302 6495. Se edita en formato impreso y digital. Página web: <www.cidob.org/publicaciones/filter/53216>.