

**Mercosur  
y movimiento sindical**  
El caso del sector  
de camioneros y judiciales

**Máximo Badaró**

---

*Cuadernos para el Debate N° 11*

---

Programa de Investigaciones Socioculturales  
en el Mercosur  
Instituto de Desarrollo Económico y Social





## ***Los movimientos sociales en el escenario regional***

El trabajo que aquí se presenta es el primero de una serie de monografías dedicadas a un nuevo tema en la serie de ***Cuadernos para el Debate*** del Programa de Investigaciones Socioculturales en el Mercosur: el análisis de cómo los movimientos sociales incorporan la dimensión regional en sus estrategias, en sus objetivos y en sus prácticas. El marco conceptual y las orientaciones de investigación que guían este tema han sido presentadas en el **Cuaderno N° 10**.

Éste ha sido un tema prioritario del trabajo de investigación desde el inicio del Programa. Dada la ausencia de trabajos de investigación en este tema, sin embargo, hubo que esperar hasta tanto se completaran los primeros estudios patrocinados por el Programa para tener productos que analizaran empíricamente el accionar de movimientos concretos. Este **Cuaderno** presenta el accionar del mundo sindical argentino frente a la realidad del Mercosur, centrando la atención en el nivel del accionar sindical en sectores económicos específicos: el transporte automotor de carga (camioneros) y el sector de trabajadores judiciales. Contrastantes y distintos, la descripción de la manera en que incorporan la dimensión regional permite mostrar el amplio campo de alternativas que el Mercosur abre a actores sociales. Poco hay de similar en las condiciones de ambos sectores; poco hay de común en las estrategias y prácticas sindicales.

El programa de investigación sobre movimientos sociales está en plena vigencia, y otros **Cuadernos** en preparación darán cuenta de investigaciones sobre el accionar del movimiento de mujeres en distintos planos y niveles –desde la manera en que un movimiento específico (las “Mujeres ... en lucha” del campo argentino) incorpora el marco transnacional en sus acciones hasta los antecedentes históricos y las articulaciones regionales en los diversos planos de acción del movimiento de mujeres. Los movimientos ambientalistas, indigenistas y de derechos humanos son, en la actualidad, los otros ámbitos de investigación empírica que el Programa está encarando.

El Programa de Investigaciones Socioculturales en el Mercosur, desde 1997, desarrolla diversos proyectos desde diferentes disciplinas y enfoques. Constituye a la vez un espacio de diálogo y trabajo interdisciplinario con la intención de analizar las transformaciones en las percepciones y relaciones entre nosotros/los otros en el marco de los procesos de regionalización. Para ello, se han realizado investigaciones sobre procesos migratorios, espacios fronterizos, intercambios culturales y movimientos sociales.

Elizabeth Jelin y Alejandro Grimson

*N° 11, Buenos Aires, noviembre de 2000*

Los ***Cuadernos para el Debate*** se publican gracias al patrocinio de la AGENCIA NACIONAL DE PROMOCIÓN CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA (PICT/97) y de la FUNDACIÓN ROCKEFELLER.

Este trabajo se realizó mediante una beca en el marco del Proyecto «Interacciones en el Mercosur: actores e instituciones», subvencionado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (ANPCyT), como parte del *Programa de Investigaciones Socioculturales en el Mercosur* (IDES), dirigido por la Dra. Elizabeth Jelín.

El autor agradece sus generosos comentarios y sugerencias, así como la dedicación prestada a lo largo de esta investigación. También agradece las valiosas observaciones de Héctor Palomino y Rodolfo Porrini, y las sugerencias de los integrantes del Programa de Investigaciones Socioculturales en el Mercosur. Comentarios: <[mbadaro@yahoo.com](mailto:mbadaro@yahoo.com)>.

# **Mercosur y movimiento sindical**

## **El caso del sector de camioneros y judiciales**

**MÁXIMO BADARÓ**

### **1. Introducción**

El propósito general de este trabajo es abordar, a partir de la descripción de dos casos empíricos, los vínculos entre el proceso de integración regional impulsado por el Mercosur y los movimientos sindicales de la región. En la actualidad existen una serie de trabajos que señalan el progresivo surgimiento, como respuesta a los fenómenos de transnacionalización del capital y a la firma de acuerdos de integración regional como el NAFTA o el Mercosur, de nuevas formas de internacionalismo sindical (Munk, 1998; Carr, 1999; Veiga, 1999; Brunelle y Chaloult, 1999; Moavro, 1998). Asimismo, autores como Linda Stevenson (2000) también han planteado que, en el marco del NAFTA, existen agrupaciones de trabajadores de México y Estados Unidos que están utilizando el costado laboral del acuerdo como una nueva oportunidad política a partir de la cual ejercer la *solidaridad internacional* entre los trabajadores de los países que los integran.

En efecto, los acuerdos de integración económica como el NAFTA o el Mercosur han tenido poca importancia al actuar como uno de los principales catalizadores de la profundización de estos vínculos transnacionales. Jelin remarca, sin embargo, que “no se trata de fenómenos totalmente nuevos sino de cambios en la escala y en la temporalidad de los mismos” (1999:37). Si bien estos acuerdos definen un nuevo escenario para la acción colectiva que trasciende los límites físicos, simbólicos e institucionales del Estado-nación, esto no quiere decir que el nivel regional reemplaza o debilita al resto de los

escenarios donde los actores sociales desarrollan su acción colectiva; por el contrario, lo que se intenta empezar a comprender es el lugar que adquiere al interior de esa gama de niveles (internacional, nacional, local, provincial, etcétera).

Por otro lado, encontramos que un proceso de integración regional como el Mercosur supone, principalmente, impactos económicos en diversos sentidos que imprimen una temporalidad particular a la estrategia de la acción de los actores sociales. Estos, apunta Jelin, “se ven compelidos a interpretar su posición y su acción en el nuevo marco regional. Quien no lo haga, quedará rezagado y perderá el tren de la historia” (1999:41). En el ámbito del Mercosur, algunos trabajos han mostrado que la perspectiva de acción regional del movimiento obrero responde, en muchos de los casos, a una necesidad ligada a la coyuntura económica y política de la región que apunta a preservar los intereses propios de cada central sindical, antes que a ideales de “internacionalismo obrero”. (Palomino, 2000; Veiga y Vigevani, 1996; Hirst, 1996). Asimismo, Portella de Castro señala que, dado que los conflictos sectoriales serán cada vez mayores, la estrategia de los sindicatos de los países más ricos “será prioritariamente la de denunciar la práctica de *dumping social* reivindicando la adopción de una Cláusula Social, o sea, más una cláusula de salvaguarda que de solidaridad sindical” (1996:66). No obstante, los “impactos” del Mercosur sobre el movimiento sindical no tienen un carácter unívoco, lo que supone respuestas diferenciadas de acuerdo con las actividades, tradiciones sindicales, ideologías y objetivos de los trabajadores de cada país.

En un reciente trabajo sobre las respuestas a la integración por parte de sindicatos argentinos de la industria automotriz, del sector textil y del vestido, Palomino (2000) muestra cómo reaccionaron los sindicatos de estos sectores frente a los diferentes modelos de apertura comercial hacia la región en los que se encontraron involucrados: apertura “regulada” (industria automotriz) y “desregulada” (textiles y vestido). Los sindicatos de la industria automotriz lograron, a costa de subordinar sus estrategias y negociaciones a las reglas pautadas por las empresas y gobiernos, apuntalar su supervivencia en razón de la mayor cantidad de empleos generada por el nuevo mercado regional. Los sindicatos del sector textil y del vestido, por su parte, encontraron que la apertura “desregulada” del comercio regional implicó el aumento del desempleo en el sector, lo que a su vez derivó en una solicitud al Estado argentino, por parte de los sindicatos, de medidas defensivas y proteccionistas.

El trabajo de Palomino también muestra que en el plano de las representaciones por sector o rama, los impactos de las políticas de integración no son homogéneos y frecuentemente dejan como saldo ganadores y perdedores entre los trabajadores de los países del Mercosur. Así, las posibilidades de una acción conjunta del movimiento obrero a nivel regional se encuentran muy restringidas. Sin embargo, esto se modifica cuando pasamos al nivel de las interacciones entre las diversas centrales sindicales del Mercosur. Chalout (1999) ha señalado que aun cuando en el nivel nacional las centrales sindicales tienen posiciones distintas o contrarias, en el ámbito del Mercosur ellas consiguen actuar en bloque, de manera consensuada. No obstante, muchas veces estos consensos a nivel regional se logran evitando el tratamiento de temas centrales y conflictivos, como las políticas arancelarias o la migración de trabajadores, y limitando la acción a reivindicaciones generales que sólo apuntan a definir al movimiento sindical como el defensor de “lo social” en el proceso de integración (Klein, 2000).

Tradicionalmente vinculados al Estado y al ámbito nacional, los movimientos sindicales han ido, progresivamente, incorporando el nivel regional a su estrategia de acción colectiva. En muchos casos, esto ha tomado la forma de nuevas agrupaciones sindicales sectoriales de carácter regional que nuclean trabajadores de diversas ramas de la producción y los servicios del Mercosur. ¿Por qué motivos se constituyen estas agrupaciones sindicales?, ¿en función de qué criterios se establecen las alianzas?, ¿qué significados adquiere el nivel regional para cada uno de sus integrantes?, ¿cómo se vinculan las estrategias de acción y las prácticas sindicales que tienen lugar en el plano nacional y regional?, ¿tienen participación en la estructura institucional del Mercosur?

Para aproximarnos a la respuesta de estos interrogantes realizaremos, en primer lugar, una breve reseña de la actuación de la Coordinadora de Centrales Sindicales del Cono Sur (CCSCS) en relación a la integración regional y a los espacios de la estructura orgánica del Mercosur; luego describiremos el surgimiento y algunas características de dos agrupaciones sindicales que involucran trabajadores de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay: la *Coordinadora de Trabajadores Judiciales del Cono Sur (CTJCN)* y la *Confederación de Camioneros del Mercosur (CCM)*. Aquí nos centraremos, principalmente, en la perspectiva de los dirigentes sindicales argentinos que las integran. Finalmente, a partir de esto esbozaremos algunas reflexiones sobre el lugar que adquiere la dimensión regional, en tanto escenario posible de las prácticas sindicales, en cada uno de los casos.

## **2. Mercosur y movimiento sindical: marco institucional**

La firma, en 1991, del Tratado de Asunción que dio origen al actual Mercado Común del Sur (Mercosur), integrado en ese momento por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, introdujo importantes modificaciones en los vínculos regionales de los sindicatos de estos países. En particular, este nuevo acuerdo se transformó en un impulso externo que llamaba a reavivar las tibias relaciones que mantenían hasta entonces las centrales nacionales agrupadas en la *Confederación de Centrales Sindicales del Cono Sur* (CCSCS)<sup>1</sup>.

Esta confederación había surgido en 1986 a partir de una iniciativa de la *Organización Regional Interamericana de Trabajadores* (ORIT), filial regional de la *Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres* (CIOSL), con los objetivos de acelerar el restablecimiento y la profundización de la democracia en los países de la región y sus vínculos con el movimiento obrero. Cabe remarcar que en septiembre de 1986 tanto Chile como Paraguay permanecían bajo gobiernos dictatoriales y el resto de los países recién se asomaba a la restauración democrática. “En estas circunstancias, no existían mecanismos de coordinación formal o informal entre las organizaciones sindicales de la subregión” (Castillo, Godio y Orsatti, 1996:40).

Desde sus orígenes, la postura de la CCSCS con respecto a la integración regional estuvo signada por la ignorancia o la franca oposición, por considerarla contraria a los intereses de los trabajadores y propia de los grandes grupos económicos<sup>2</sup>. No obstante, la aparición del Mercosur en 1991 modificó el rumbo de estas posiciones, aunque se mantuvo el tono de las críticas. Pese a caracterizar al Mercosur como un acuerdo teñido por las políticas neoliberales y diseñado a medida de las grandes empresas transnacionales y sus filiales locales, los integrantes de la CCSCS comenzaron a manifestar la intención de “disputar el modelo de integración” (Veiga, 1999) desde el interior de la estructura institucional del Mercosur. La necesidad de reforzar los vínculos entre las centrales de la región frente a este nuevo actor institucional y de introducir la dimensión social y laboral en la estructura orgánica del

<sup>1</sup> La CCSCS se constituyó con las principales centrales brasileñas (CUT, CGT y FS) y argentinas (CGT), la CUT de Paraguay y el PIT/CNT de Uruguay.

<sup>2</sup> Para entonces, el principal modelo de integración regional que los trabajadores tenían como referencia era el expresado en el acuerdo bilateral argentino-brasileño firmado por Alfonsín-Sarney en 1986.



Mercosur derivó en la puesta en marcha de una estrategia que apuntaba a una mayor consolidación de la CCSCS.

El primer paso de esta iniciativa fue un documento enviado por la CCSCS a los ministros de trabajo de los países del Mercosur en diciembre de 1991, donde se solicitaba la participación de las organizaciones sindicales nacionales en los distintos grupos consultivos creados en el Tratado de Asunción y la conformación de un nuevo subgrupo de trabajo (SGT 11) ligado a la problemática sociolaboral (ver Castillo y otros, op.cit.). Hasta ese momento los espacios institucionales asignados para el sector sindical y la temática laboral dentro de la estructura del Mercosur eran inexistentes. El documento de la CCSCS encontró una respuesta positiva que se materializó en la efectiva creación del SGT 11 hacia fines de 1991, dando lugar a la institucionalización de la participación de las centrales sindicales en el funcionamiento del Mercosur (Veiga y Vigevani, 1996).

Una de las primeras repercusiones de la conformación de espacios institucionales para el sector sindical fue el cambio de percepción y posicionamiento sobre las relaciones entre la estrategia de acción sindical en el plano nacional y regional: “Por un lado, se continuaba con la búsqueda de nuevas formas de coordinación sindical; por otro, la necesidad de acompañar el proceso de negociación llevaba, de forma creciente, a la percepción de que la posibilidad de influenciar a favor de la manutención o ampliación de conquistas dependía cada vez más de la articulación de las centrales con sus gobiernos nacionales” (idem:242).

Conformado por ocho comisiones y representantes del sector estatal, empresarial y laboral, el SGT 11 comenzó su tarea en marzo de 1992. Este subgrupo fue el espacio de elaboración de la apuesta más importante de la CCSCS en relación a la integración regional: la Carta Social o Carta de los Derechos Fundamentales del Mercosur. Basada en una serie de convenios y recomendaciones de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), la Carta fue entregada a los presidentes de los cuatro países en enero de 1994. En términos generales, el documento apuntaba a garantizar la igualdad de derechos y condiciones de trabajo para todos los ciudadanos del Mercosur, dando cuenta de un claro propósito de “igualación para arriba” de las asimetrías sociales y laborales existentes en la región. Tanto los empresarios como el sector gubernamental rechazaron desde un primer momento las propuestas de la Carta Social, que fue acusada como maximalista y no ajustada a la

realidad<sup>3</sup>. Además, muchos empresarios se opusieron por considerar que la aplicación de las propuestas presentes en el documento implicaba el aumento de los costos laborales. Las bases sindicales tampoco expresaron interés por esta propuesta, principalmente a causa de la escasa difusión realizada por parte de los dirigentes dentro de cada central y gremio nacional (Klein, 2000).

Si bien la Carta Social constituyó una tentativa para dar continuidad a la articulación regional del movimiento sindical, la generalidad de las reivindicaciones propuestas y de las metas comunes a ser alcanzadas terminaron por dificultar la acción sindical regional. La propuesta no encontró respuesta dentro del SGT 11, puesto que nunca fue discutida entre los representantes gubernamentales y los del sector privado. Al mismo tiempo, el documento también puso en evidencia la dificultad de las distintas centrales nacionales para diseñar metas comunes de aplicación concreta (Veiga y Vigevani, 1996: 244).

En 1994 los presidentes de los estados miembros firmaron el “Protocolo de Ouro Preto”. Este documento otorgó personería jurídica al Mercosur, cerró la etapa de adecuación aduanera inaugurada en 1991 con el Tratado de Asunción y consolidó los dos principales espacios de participación del sector sindical dentro de la nueva estructura institucional surgida en esa oportunidad. Por un lado, el SGT 11, que funcionaba en forma efectiva desde 1992 con la participación de los ministros de Trabajo, las organizaciones empresariales y sindicales, fue transformado en el SGT 10 “Asuntos Laborales, Empleo y Seguridad Social”. Por otro lado, el protocolo creó el Foro Consultivo Económico y Social (FCES). Este organismo cuenta con la participación de las centrales sindicales y las confederaciones empresariales. También participan otros sectores, como las asociaciones de defensa de los consumidores. A diferencia de los subgrupos de trabajo (SGT) que integran el Grupo de Mercado Común (GMC)<sup>4</sup>, el FCES no cuenta con participación gubernamental y puede producir sus recomendaciones en forma independiente y sin previas autorizaciones (Castillo y otros, 1996), así como también puede responder a

<sup>3</sup> Uno de los empresarios entrevistados por Klein señalaba, en relación a la Carta Social, que “sólo faltaba agregar el derecho a la felicidad” (Klein, 2000:171).

<sup>4</sup> “El Grupo de Mercado Común es el órgano ejecutivo del Mercosur, integrado por representantes de los gobiernos nacionales y coordinado por los Ministerios de Relaciones Exteriores. Sus resoluciones, adoptadas por unanimidad, son obligatorias para los Estados parte” (OIT, 1999:25).

consultas provenientes del GMC<sup>5</sup>. El FCES es el espacio institucional que posibilita la participación de la mayor cantidad y variedad de actores sociales. No obstante, la participación de sectores ajenos al empresarial o sindical depende de las posibilidades otorgadas por el reglamento que redacta cada sección nacional del FCES.

Las delegaciones están compuestas por nueve delegados y debe haber paridad entre representantes empresariales y sindicales, quienes suelen conformar casi la totalidad de cada delegación. Este es el caso de la delegación argentina, donde existen ocho representantes de estos sectores, quedando el lugar restante para una asociación de consumidores. Hasta el momento, el conocimiento que tenemos sobre el funcionamiento de esta instancia institucional es muy escaso. ¿Quiénes participan por cada país y por qué motivos?, ¿cuáles son los temas que se tratan?, ¿quiénes lideran las reuniones?, ¿cuál es la relación de los integrantes FCES con el resto de la estructura institucional del Mercosur?, ¿ha habido cambios en los objetivos del Foro a lo largo del tiempo?

En la actualidad, el SGT 10 y el FCES son los principales espacios de participación que posee el sector sindical dentro de la estructura del Mercosur. A su vez, las organizaciones sindicales nacionales y regionales también participan sectorialmente en otros subgrupos de actividades específicas, como el SGT 5 de Transporte e Infraestructura, el SGT 6 de Medio Ambiente, el SGT 7 de Industria, entre otros. No obstante, en todos los casos la participación sindical es de carácter consultivo, quedando en los poderes ejecutivos, como el Grupo de Mercado Común (GMC), la capacidad y la instancia de decisión.

El último paso hasta el momento en el proceso de institucionalización del sector sindical dentro del Mercosur tuvo lugar en diciembre de 1998, con la firma de la *Declaración Sociolaboral del Mercosur* por parte de los presidentes de los estados partes. La declaración se basa en los principales convenios de la Organización Internacional del Trabajo ya ratificados por los estados que integran el Mercosur: no discriminación, promoción de la igualdad, derechos y obligaciones de los trabajadores migrantes y fronterizos y de los estados con respecto a ellos, eliminación del trabajo forzoso, edades mínimas para el ingreso al mercado de trabajo, libertad de asociación y sindical,

<sup>5</sup> Según manifiesta un representante en el FCES del sector sindical argentino (la CGT), las consultas del GMC al Foro son muy pocas y giran sobre temas de escasa importancia.

derecho a huelga, fomento del empleo y formación de los trabajadores y derecho a la seguridad social, etcétera. Esta declaración también impulsó la creación de una *Comisión Sociolaboral del Mercosur* que funciona como órgano tripartito auxiliar del GMC, con los objetivos de fomentar la aplicación de la declaración sociolaboral (Chalout, 1999). La Comisión Sociolaboral tuvo su primera reunión en Asunción, Paraguay, en mayo de 1999, y contó con la participación de los sectores gubernamentales, empresariales y sindicales de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, que se dedicaron a delinear las normas de funcionamiento de la comisión.

### **3. Organizaciones sindicales sectorial de carácter regional: camioneros y judiciales**

Dentro del creciente número de articulaciones sindicales por sectores que están surgiendo a nivel regional<sup>6</sup>, la elección para el análisis de la *Confederación de Camioneros del Mercosur* (CCM) y de la *Coordinadora de Trabajadores Judiciales del Cono Sur* (CTJCS) se justifica principalmente por las diferentes posiciones que manifiestan sus dirigentes frente al proceso de integración regional. En un caso, el de judiciales, se trata de un sector profundamente ligado por sus actividades laborales a los límites del estado-nación; sin embargo, es este sector el que propicia en mayor grado los vínculos sindicales en el plano regional. En el otro caso, el de los camioneros, se trata de un sector que por sus actividades debe atravesar fronteras nacionales, hablar otro idioma e interactuar con personas de otros países; sin embargo, son quienes proponen reforzar en diversos sentidos los límites nacionales, apelando a medidas defensivas y proteccionistas. En este trabajo describimos estos posicionamientos desde la perspectiva de los dirigentes argentinos que participan en estas nuevas organizaciones sindicales regionales.

<sup>6</sup> Por ejemplo: Coordinadora de Trabajadores de Industrias Lácteas del Cono Sur (COTICLOS), Foro Permanente de Trabajadores de la Educación y la Cultura del Mercosur; Comisión Sindical de Trabajadores de las Industrias Electro-metalmeccánicas y Mineras del Mercosur; Federación de Entidades Sindicales de Trabajadores de la Industria del Papel, Cartón, Celulosa, Aglomerado y Artefactos de Papel del Mercosur; Comisión Sindical de Trabajadores de la Construcción y la Madera del Mercosur; Coordinadora Sindical de los Trabajadores de la Industria de la Carne y sus derivados del Mercosur; Coordinadora de Empleados Bancarios y de Seguros del Mercosur (Moavro, 1998).

### ***3.1. La Confederación de Camioneros del Mercosur (CCM)***

Los vínculos entre los sindicatos de camioneros han tenido lugar principalmente en las reuniones anuales de la Federación Internacional del Transporte (ITF), donde Hugo Moyano, el secretario general del Federación Nacional de Trabajadores Camioneros de Argentina, ocupa un lugar central, puesto que es su vicepresidente y el responsable de las actividades para América Latina y el Caribe. De acuerdo a lo que manifiestan los dirigentes argentinos entrevistados, fue a partir de estas reuniones anuales que ellos comenzaron a considerar la posibilidad de establecer alianzas con los sindicatos de camioneros de la región a fin de hacer frente a la situación crítica que desde comienzos de los años noventa soporta el transporte argentino. A su vez, esta iniciativa era presentada por los dirigentes argentinos como beneficiosa para el resto de los sindicatos de la región, dado que, *“si bien Argentina se veía perjudicada con algunos temas con respecto a las asimetrías, también los otros países tenían grandes problemas que si no se juntaban con nosotros no iban a poder encauzarlos”* (dirigente de la Federación de Camioneros de Argentina).

El primer antecedente de la actual *Confederación de Camioneros del Mercosur* remite a una reunión que se realizó en Buenos Aires, Argentina, el 14 de abril de 1997, a partir de una propuesta de los dirigentes camioneros argentinos a sus pares de Brasil. En esa oportunidad ambos sindicatos se reunieron con los sindicatos de camioneros de Chile, Paraguay y Uruguay para dejar constituida una *“mesa de unidad”* cuyo objetivo central era la conformación de una *Confederación Trabajadores Camioneros de América del Sur*. Los delegados de cada una de las organizaciones nacionales redactaron una lista con los diez objetivos<sup>7</sup> de la futura confederación y delinearon

<sup>7</sup> Estos eran: “1) Debatir y adoptar medidas comunes frente al fenómeno de la regionalización y globalización de la economía; 2) Defender como mecanismo idóneo para la defensa de los intereses de los trabajadores representados a la negociación colectiva, procurando e impulsando convenios marcos de carácter regional; 3) Brindar ayuda y asistencia a las organizaciones sindicales de los países miembros, procurando su consolidación y reconocimiento; 4) Constituirse como protagonista en todos los escenarios donde se discutan aspectos de interés para los trabajadores representados; 5) Constituir un instituto de estudios específico de transporte de cargas en todas sus ramas y modalidades, que se ocupe no sólo del intercambio y la formación de dirigentes sino como ayuda a esto para la obtención de información y comprensión de los acontecimientos económicos; 6) Procurar la protección integral del trabajador camionero cuando, por razones de su desempeño, tenga

los primeros ejes que regirían su funcionamiento: una comisión formada por cuatro representantes de cada organización nacional que tendría como tarea la organización y la puesta en marcha de las medidas necesarias para llevar adelante los objetivos generales planteados.

De acuerdo con sus características, los objetivos mencionados por los sindicatos pueden ser agrupados tomando en cuenta tres dimensiones. Por un lado, la mayor parte de los objetivos apuntaba a cuestiones específicas de la tarea gremial y sindical y a aspectos ligados al trabajo cotidiano de los camioneros: defensa de la negociación colectiva, protección legal y sanitaria del camionero cuando se encuentra fuera de su país, defensa del trabajador con vehículo propio y del empleo estable y reivindicación del cumplimiento de los convenios colectivos de trabajo. Por otro lado, algunos de los objetivos amplían las reivindicaciones y prácticas propias de la tarea sindical nacional al plano regional: convenios marcos de carácter regional, asistencia médica, social y jurídica del camionero en toda la región y adopción de medidas de lucha comunes. Por último, y en menor medida, dos de los objetivos expresan un llamado al ejercicio de la solidaridad sindical de los camioneros de América del Sur frente a los problemas ocasionados por el *“fenómeno de la regionalización y globalización de la economía”*.

Dos meses después, el 27 de junio de 1997, los dirigentes sindicales camioneros volvieron a reunirse en la ciudad de San Pablo, Brasil, en lo que se denominó el *“Encuentro de los dirigentes sindicales de los Trabajadores del Transporte de Cargas del Mercosur”*. A diferencia de la reunión anterior, en

---

que trasladarse fuera de su país, brindándole asistencia médica, social y jurídica; 7) Procurar para los trabajadores representados, condiciones dignas de trabajo, con especial acento en la seguridad, regímenes de descansos adecuados, prevención de enfermedades profesionales y la extensión a todos los países miembros de regímenes previsionales especiales; 8) Comprometer el máximo esfuerzo en la protección del empleo, reivindicando las organizaciones integrantes, el derecho de cada una de ellas a defender sus fuentes de trabajo, en un marco de respeto a la legislación laboral y los convenios colectivos aplicables; 9) Procurar la defensa del trabajador con vehículo propio, pugnando por su reconocimiento como trabajador, con derecho a la sindicalización y garantizándole el acceso a las prestaciones de la seguridad social; 10) Instar a todas las organizaciones de los países de América del Sur a integrarse a esta confederación, a sumar sus experiencias y sus inquietudes, de modo tal que en un futuro con problemáticas comunes tener la capacidad de enfrentarlas, con fortaleza, respeto mutuo y solidaridad”. Estos datos surgen del documento “Mesa de Unidad de los Trabajadores Camioneros de América del Sur” (Buenos Aires, abril 1997).

esta oportunidad las conclusiones evidencian una identificación más clara y profunda de los “*problemas comunes*” que afectan a los trabajadores camioneros. Los dirigentes incorporan al Mercosur como categoría identificatoria de un colectivo –“camioneros del Mercosur”– y, al mismo tiempo, lo vinculan con las políticas neoliberales y la globalización: “*La globalización sigue siendo un factor de empobrecimiento de los pueblos y de enriquecimiento de los grupos capitalistas e inversores financieros internacionales. El Mercosur se consolida como una unidad de los gobiernos y las empresas sin tener en cuenta las necesidades de los trabajadores y del pueblo todo*”.

Los trabajadores también enfatizaron la necesidad de integrar las luchas y manifestar la solidaridad en forma activa. Para esto, la declaración de clausura del encuentro de San Pablo describe los problemas que enfrentan los trabajadores en cada país y los temas en los que podría actuar la Confederación que se conformaría en una futura reunión en Santiago de Chile, en agosto de 1997. En esta declaración también se modifica la anterior designación de la Confederación y se propone la de *Confederación de Trabajadores del Transporte de Cargas por Carretera del Mercosur*.

Los problemas de los trabajadores mencionados en esta declaración dan cuenta de la diversidad de situaciones laborales y sindicales que afronta el sector en cada país. Esta diversidad se traduce en las reivindicaciones y en los motivos por los que cada uno participa en esta nueva Confederación. Los camioneros argentinos subrayaron la necesidad de establecer un “Convenio de Trabajo Marco Regional” y el nombramiento de controladores sindicales designados por el gobierno y la Federación de Camioneros Argentina, “*con la tarea de combatir el trabajo informal y la competencia desleal*”. Los camioneros brasileños, por su parte, reivindicaron la lucha por la jubilación especial a los veinticinco años de trabajo y la defensa de los trabajadores contra las políticas de Fernando Henrique Cardoso. El sector de camioneros chileno remarcó la creciente desafiliación de los trabajadores a los sindicatos por causa de la presión de las empresas, mientras que los camioneros uruguayos propusieron luchar contra el avance empresarial sobre los derechos adquiridos de los trabajadores. Por último, los camioneros paraguayos expresaron ser quienes reciben los salarios más bajos del Mercosur, así como estar sujetos a largas jornadas laborales.

En términos generales, los reclamos presentes en la *Declaración Conjunta de Clausura* revelan una clara reivindicación de la práctica sindical,

donde se afirma que *“son los sindicatos las organizaciones sociales más organizadas y que reúnen las mejores condiciones para enfrentar la ofensiva patronal contra los derechos de los trabajadores”*. El texto se cierra con una proclama sectorial que, al mismo tiempo, define un marco de identificación de los trabajadores: *“Unámonos en acciones conjuntas. Sabemos que para un motorista no hay nada mejor que otro motorista. Viva la solidaridad de los trabajadores camioneros del Mercosur”*.

Finalmente, y de acuerdo a como se había pautado, el acta de constitución de la *Confederación de Camioneros del Mercosur*<sup>8</sup> fue firmada el 23 de agosto de 1997, en Santiago de Chile. El Consejo Directivo quedó conformado por dos dirigentes argentinos (uno de ellos, Hugo Moyano, como Secretario General), tres de Brasil, dos de Chile, uno de Paraguay y uno de Uruguay. En esa oportunidad fue redactado y aprobado el Estatuto Confederal que en la actualidad se encuentra a la espera de un reconocimiento jurídico en cada uno de los países miembros.

Los dirigentes argentinos que encabezaron estas reuniones y que, según sus palabras, impulsaron la creación de la Confederación, argumentan que el principal motivo por el que se hace necesaria una participación activa en esta organización es la lucha contra los efectos de las *“asimetrías”* que existen entre las realidades laborales, empresariales y sindicales del sector del transporte en cada país<sup>9</sup>. Estas *“asimetrías”* se manifiestan particularmente en la diferencia de salarios, de los costos de los camiones y del cumplimiento efectivo de los convenios colectivos de trabajo por parte de las empresas de transporte. En este sentido, los trabajadores camioneros de Paraguay son

<sup>8</sup> Miembros de la Confederación: Federación Nacional de Trabajadores Camioneros de Argentina; Sindicato de Trabajadores de Carreteras y Cargas Secas de San Pablo, Sindicato de Trabajadores de Carreteras de Uruguayana; Sindicato de Trabajadores de Carreteras y Cargas de Foz de Iguazú, Confederación de Trabajadores de Transportes de Carga y Ramas Afines (SUTRA) de Uruguay, Unión de Sindicatos de Trabajadores del Transporte de Paraguay y la Federación Nacional de Sindicatos de Choferes de Camiones de Chile (Moavro, 1998:45).

<sup>9</sup> En su análisis de las respuestas de los sindicatos argentinos al impacto del Mercosur sobre el sector automotriz y textil, Héctor Palomino señala que *“hasta el momento, la estrategia de las firmas parece orientada por captar las oportunidades que brinda la asimetría de los diferentes marcos regulatorios de los países dentro del mercado regional, lo cual les posibilita capitalizar las ventajas de cada uno”* (2000:36).



quienes se encuentran en la situación de mayor desprotección sindical y explotación laboral.

Por varias razones, los verdaderos interlocutores de los dirigentes argentinos son los camioneros brasileños. En primer lugar, la flota de camiones de Brasil es varias veces más grande que la de Argentina y el mayor flujo de transacciones comerciales del Mercosur se realiza entre Argentina y Brasil. En segundo lugar, los camioneros brasileños son los únicos que poseen una organización sindical similar a la de Argentina; sin embargo, según manifiestan los dirigentes argentinos, los convenios colectivos en Brasil no se cumplen en su totalidad y los salarios de los camioneros representan menos de la mitad de los argentinos. A su vez, el valor de los camiones y los repuestos en Brasil es un 30% menor al de la Argentina. Todos estos elementos - gran cantidad de carga para transportar, bajos costos laborales y productivos, e importante flota de camiones - hacen que los dirigentes argentinos encuentren en los camioneros brasileños tanto a sus principales aliados como a sus potenciales enemigos.

La *Confederación de Camioneros del Mercosur* está dirigida por el secretario general de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros de Argentina, Hugo Moyano. Esta Federación es un sector muy importante dentro de una de las dos centrales nacionales que agrupan a los trabajadores argentinos: la Confederación General del Trabajo (CGT). Dentro de esta central, el sector de camioneros se ubica en la actualidad en un lugar de oposición, dirigida por el propio Moyano, a la conducción central. En diciembre de 1996, los camioneros argentinos realizaron un paro de actividades durante tres días



en tres ciudades fronterizas de importancia clave para la circulación de mercaderías en el Mercosur: Paso de los Libres (Corrientes), Puerto Unzué (Misiones) y Las Cuevas (Mendoza). Sus peticiones, además del reclamo por mejoras salariales, apuntaban a equiparar las condiciones laborales entre los camioneros de los países del Mercosur. De hecho, la lucha contra la “*competencia desleal*” fue desde un primer momento la bandera de las movilizaciones de los camioneros argentinos, tanto en sus reclamos al Estado nacional argentino como en sus participaciones en la *Confederación de Camioneros del Mercosur*.

Al año siguiente, en febrero de 1997, los camioneros argentinos volvieron a protagonizar un nuevo “camionazo” que, dadas las características de los reclamos, contó con el apoyo patronal. La protesta consistió en una marcha de más de dos mil camiones que partió de la ciudad de Mendoza y llegó a Luján (provincia de Buenos Aires) a los tres días. Si bien los motivos de la “caravana de protesta” eran variados, todos respondían a una misma situación, que Moyano expresó en estos términos: “*día a día vemos cómo empresas extranjeras invaden nuestras rutas, transportando nuestras riquezas y esto nos hace sentir impotentes por la falta de una política nacional de cargas*” (declaraciones a *Clarín*, 23 de febrero de 1997); “*el gobierno está destruyendo la industria del transporte ante la falta de una política clara. Los transportistas del resto del Mercosur trabajan libremente en la Argentina, mientras que los camioneros argentinos*



*no pueden hacerlo en los otros países”* (declaraciones a *Clarín*, 29 de febrero de 1997).

Los camiones habían formado una fila de más de 70 km de extensión y la mayoría de ellos exhibía la bandera verde y blanca que identifica a los camioneros, la foto del periodista José Luis Cabezas, asesinado unos días antes, y la bandera argentina. Esto último era más que un simple símbolo. La bandera argentina en aquella marcha constituía un claro repudio al *“trabajo extranjero”*, a las *“changas”* y *“los cabotajes”* realizados por camioneros de países limítrofes. Según expresaban en esa oportunidad algunos dirigentes, no sólo existe una importante diferencia de salarios, de impuestos y requisitos sanitarios y laborales entre los argentinos y el resto de los camioneros, sino que los camiones *“extranjeros”* realizan trabajos en el interior de la Argentina sin estar autorizados, llevándose con esto una *“diferencia”* y *“quitando el trabajo a los argentinos”*. En ese sentido, y mientras manejaba el camión que presidía la caravana y repartía agua, alimentos, yerba y pañales para los hijos de los camioneros, Hugo Moyano expresó: *“En 1989 teníamos alrededor de tres mil trabajadores, pero con la apertura del Mercosur tendríamos que tener doce mil y apenas tenemos novecientos”* (declaraciones a *Página 12*, 25 de febrero de 1997).

Dos meses después de la marcha desde Mendoza a Luján, los camioneros argentinos volvieron a movilizarse realizando un *“bloqueo”* de algunos de los pasos de frontera que vinculan a la Argentina con Brasil, Chile y Paraguay. Bajo duras críticas de la Secretaría de Transporte de la Nación de Argentina y de las entidades empresarias de transporte de carga, los camioneros argentinos permanecieron durante cuatro días en San Sebastián (Tierra del Fuego), Paso de los Libres (Corrientes) y Puerto Iguazú (Misiones). En este último lugar, también sumaron a sus reclamos una protesta contra la *“burocracia brasileña que demora hasta una semana la salida de camiones con productos argentinos para Brasil”* (*Clarín*, 28 de abril de 1997). El centro de la protesta fue la ciudad fronteriza de Paso de los Libres. Allí, frente a más de quinientos camiones, Hugo Moyano expresó su reclamo *“contra las empresas extranjeras de transporte de carga que se quedan con más del 83% de la actividad, produciendo una importante merma en las tareas de los camioneros argentinos”* (*Página 12*, 27 de abril de 1997).

Las medidas realizadas por los camioneros argentinos, si bien en casi todos los casos apuntaban a luchar contra *“las empresas extranjeras de trans-*

*porte*”, contaron en general con el apoyo de los trabajadores camioneros de Brasil, Paraguay y Uruguay. Este se traducía en expresiones de solidaridad y, en algunos casos, en medidas similares llevadas a cabo del otro lado de la frontera, aunque con objetivos diferentes (como la solicitud de reducci3n del costo de los peajes, en el caso de los camioneros brasileños). A través de este tipo de medidas los camioneros argentinos lograron que sus reclamos comiencen a ser escuchados por el gobierno nacional y que algunas de sus propuestas fueran incluidas en el Acuerdo General del Transporte<sup>10</sup>.

### *3.1.1. El SGT 5 y la participaci3n sindical argentina*

La participaci3n de los dirigentes camioneros argentinos dentro de la estructura institucional del Mercosur se centra, además del SGT 10 y el FCES –donde lo hacen por intermedio de los representantes de la CGT–, en el Subgrupo de Trabajo 5 (SGT 5) “Transporte e infraestructura”. Este SGT funciona en reuniones coordinadas por el jefe de delegaci3n del país que tiene a cargo durante ese semestre la presidencia *pro-t mpore* del subgrupo. Los jefes de las delegaciones pertenecen al sector oficial de cada país, en general a las secretarías de transporte. También participan en carácter de delegados funcionarios de diversos ministerios y secretarías, así como oficiales de prefectura y gendarmería. De acuerdo con lo que expresan las actas de las reuniones, el sector privado (empresarios y trabajadores) “tiene voz en el ámbito de las reuniones del SGT 5 a través de sus correspondientes representaciones regionales” (Actas SGT 5).

La representaci3n del sector empresario de transporte terrestre se realiza por intermedio del *Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carreteras del Mercosur, Bolivia y Chile* (CONDESUR) y el *Foro de Transporte Terrestre de Pasajeros de Larga Distancia del Mercosur*, quienes han presentado en todas las reuniones del subgrupo cartas dirigidas a los coordinadores oficiales que dan cuenta de sus reclamos y propuestas. El sector de trabajadores, por su parte, no posee representaci3n regional en el SGT 5. Los

<sup>10</sup> Este acuerdo fue firmado en 1997 entre la Secretaría de Transporte, los sindicatos y los empresarios del sector. Se incluyeron cláusulas en las que los representantes gubernamentales se comprometían a la construcci3n de paradores con infraestructura sanitaria para los camioneros en las ciudades fronterizas, así como la designaci3n de controladores sindicales, nombrados por el gobierno y propuestos por los sindicatos, que estarían encargados de verificar en las rutas el transporte nacional e internacional.

diferentes sindicatos de trabajadores del transporte participan dentro de cada una de las delegaciones nacionales en calidad de observadores y en ningún momento han apelado a la *Confederación de Camioneros de Mercosur* para hacer conocer sus reclamos y propuestas en el marco institucional del Mercosur. Existen participaciones esporádicas de organizaciones como la Oficina Mercosur de la Federación Internacional del Transporte (ITF, su sigla en inglés), que en octubre de 1997 dirigió una carta al coordinador del subgrupo reclamando mayor espacio de participación institucional de los actores privados: “[...] empresarios y trabajadores contamos con valiosos expertos que pueden contribuir en gran medida a dar una mayor agilidad que permita un mejoramiento y eficiencia del subgrupo” (Acta 2/97 SGT 5)

La ausencia de una articulación regional de los trabajadores camioneros dentro del SGT 5 puede ser rastreada revisando los temas presentes en la evaluación de las actividades del subgrupo en el período 1995-2000. Este documento de evaluación fue presentado por los funcionarios de la Secretaría de Transporte de Argentina que tenían a cargo la presidencia *pro-témpace* del SGT 5, en su XVII reunión, realizada en junio de 2000 en Buenos Aires. Dentro de los logros se señala la firma del Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y el Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos en el Mercosur. También se remarcan avances en la “Facilitación en el funcionamiento de los Pasos de Frontera” y la “Exoneración de costos en el Transporte de Bienes Culturales dentro del Mercosur”. Con respecto a los temas en los que el grupo no pudo avanzar se apunta, entre otros, la “falta de logros significativos en la eliminación de asimetrías tributarias que afectan directamente al transporte internacional” y en la falta de un “acuerdo sobre requisitos para los exámenes psicofísicos de las licencias de conducir” (Acta 2/2000 SGT 5).

El resto de los temas que están “en tratamiento” y sin ninguna resolución hace mucho tiempo en SGT 5 responde en gran parte a los reclamos de los camioneros argentinos. De hecho, al no ser presentados por intermedio de una organización de representación regional, como podría ser la *Confederación de Camioneros del Mercosur*, estos reclamos nunca llegan a ser considerados en la reunión plenaria de los jefes de las delegaciones nacionales del subgrupo –el sector oficial– y sólo adquieren importancia cuando coinciden con aquellos que expresan las representaciones empresariales regionales nombradas.

En la delegación argentina, tanto los funcionarios oficiales como los empresarios y los trabajadores reconocen que el principal instrumento normativo del transporte en la región es el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), firmado en diciembre de 1990 por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. No obstante, las diferencias surgen en el momento de determinar qué puntos de este acuerdo se privilegian y se refuerzan en la mesa de negociaciones del subgrupo.

La posición de la dirigencia sindical argentina con respecto al ATIT está presente en un documento titulado *“Transporte y Competencia Desleal en el Proceso de Integración”* redactado por la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros de Argentina. Allí se señala que *“la libre circulación de bienes y servicios y factores productivos de la que nos habla el Art. 1 del Tratado de Asunción no puede ser entendida como la posibilidad de que algunos países permitan a sus empresarios ejercer prácticas desleales que violan Acuerdos Internacionales de los que los mismos son signatarios [...] en los últimos años hemos sido testigos de una evidente violación a los postulados del ATIT, repercutiendo negativamente en las empresas argentinas y afectando la mano de obra empleada por las mismas”*. El documento continúa, por un lado, detallando los artículos del ATIT que prohíben la competencia desleal y el cabotaje<sup>11</sup> y, por otro lado, denunciando su incumplimiento por parte de *“los sectores del transporte de otros países”*. Hacia el final, la Federación expresa su propuesta:

*“que las empresas del transporte automotor de cargas del Mercosur, Chile y Bolivia realicen sus servicios de tráfico bilateral en vehículos nacionales hasta tanto la situación general del transporte vuelva a la normalidad. Esta modalidad significa que la carga deberá ser transportada hasta la frontera de ingreso al país de destino por vehículo del país de origen, para ser llevada desde ese punto a destino por vehículos nacionales. La misma operatoria podrá ser ejercida por empresas de naciones vecinas. Prácticas de un mismo tenor, como las realizadas entre México, Estados Unidos y Canadá en el marco del Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte son un antecedente válido al respecto”*.

Cuando este tipo de propuestas intentan ser canalizadas en el interior del SGT 5, los dirigentes sindicales argentinos apelan a los representantes oficiales de la delegación argentina, en este caso, a los funcionarios del sector

<sup>11</sup> El “cabotaje” por parte de las “empresas extranjeras” se produce cuando éstas transportan mercaderías entre lugares del país al que han ingresado para despachar o retirar una carga.

internacional de la Secretaría de Transporte que participan del subgrupo. En relación a este tema, uno de estos funcionarios señalaba que las propuestas de los camioneros argentinos no tienen acceso al SGT 5 no sólo porque expresan la opinión de una representación nacional y no regional de los sindicatos del transporte, sino también porque, en este caso, pretenden *“volver a la época de cuando éramos chicos, a los cupos, a todo eso, pretenden volver para atrás, y el Mercosur va adelante, no puede parar”*<sup>12</sup>. No obstante, para uno de los dirigentes camioneros argentinos que asisten a las reuniones del SGT 5, *“si no se modifican algunos temas”*, la propuesta

*“va a ser un poco la bandera del año 2000 para camioneros [...] Mirá, nosotros somos muy nacionalistas en ese sentido, si no nos hubiésemos visto perjudicados no estaríamos pensando estas medidas [...] Y no lo vamos a hacer solos. Más allá de lo que puedan pensar algunos gobernantes, de los que crean que porque un trabajador brasileño está en una situación entre comillas más favorable... no, no... ellos reconocen que lo que está pasando no debería suceder, que ellos están en muy malas condiciones también, los camioneros brasileños, chilenos, paraguayos, los uruguayos... hace poco tuvimos una reunión donde estuvimos hablando, y vamos a pelear contra este tema, vamos a hacer una medida en conjunto los países del Mercosur, los sindicatos del Mercosur, de no permitir, cada sindicato, de cada país, de no permitir el ingreso de un camión extranjero. La idea es que cada uno circule en su territorio [...]”* (dirigente de la Federación Nacional de Camioneros de Argentina).

La estrategia de los dirigentes apunta a presionar al Estado argentino y sus organismos ejecutivos que intervienen en la estructura institucional del Mercosur para modificar, principalmente, la situación en la que se encuentra el sector del transporte internacional y local a causa de la competencia de Brasil.

*“El tema es que lo que falta acá es control, alguien que regule todo esto que es un relaje, alguien nacionalista, qué querés que te diga, porque si no vamos a seguir perdiendo, vamos a seguir mirando sentados cómo vienen los camiones de Brasil y sin hacer nada, y nosotros cada vez con menos laburo [...] los brasileños nos roban el laburo, las cargas, porque acá están haciendo cabotaje)”* (dirigente camionero de Entre Ríos, Argentina).

Si bien *“la competencia desleal”* de los *“camiones extranjeros”* y sus repercusiones sobre el volumen de carga y la calidad del trabajo de los camioneros argentinos genera en éstos manifestaciones nacionalistas de ca-

<sup>12</sup> Entrevista con Manuel Nelson, Secretaría de Transporte Argentina.

rácter “estratégico” que reivindican el ordenamiento geográfico y simbólico del Estado argentino con los objetivos de revertir su situación económica y laboral, existen algunos datos que nos permiten comenzar a pensar los “efectos simbólicos” de los problemas que afronta el sector en la región.

*“Nos está pasando lo que le pasó con la Marina, perdimos la Marina nuestra con el tema de la bandera de libre elección de conveniencia, y eso se perdió, porque no hay trabajadores argentinos. Y acá nos va a pasar lo mismo, vamos a perder la soberanía en las rutas. Porque dentro de dos años, si no se hace algo, por las rutas argentinas van a correr camiones brasileños, chilenos, paraguayos, con trabajadores en negro, con sueldos magros, en malas condiciones”* (dirigente de la Federación de Trabajadores Camioneros de Argentina).

De todos modos, la hipótesis de la reivindicación del Estado argentino como categoría socioespacial que define sus prácticas, sus identidades y garantiza el “ejercicio de la soberanía nacional” por parte de los camioneros, debe ser puesta a prueba frente a la existencia de mayores datos de este tipo y de acuerdo al modo en que vaya evolucionando la situación económica, laboral y sindical de los camioneros en el plano nacional y regional.

### *3.1.2. Sindicatos y camiones en la frontera argentino-brasileña*

*“Che, si ves algún camión argentino avisáme... tenés que buscarlos con lupa”*. Este tipo de expresiones irónicas son muy comunes entre los camioneros, los dirigentes sindicales y los pequeños empresarios del sector del transporte de la ciudad argentina de Paso de los Libres, ubicada frente a Uruguayana, su par brasileña del otro lado del río Uruguay. En efecto, el impacto que está generando la presencia de camiones provenientes de Brasil y de Chile es evidente en todas las actividades ligadas al transporte en Paso de los Libres. Tanto camioneros, dueños de restaurantes y de pensiones, como sindicalistas, estibadores de cargas, pequeños empresarios del transporte y representantes de la Cámara de Comercio Exterior, argumentan que el transporte argentino en Paso de los Libres *“está muriendo”* por causa de la *“competencia desleal del transporte extranjero”* y por el hecho de que la mayor parte de las grandes empresas de transporte se *“están pasando para el otro lado”*, es decir, para Uruguayana.

De acuerdo con lo que expresan estos sectores, el origen de la crisis del transporte argentino en Paso de los Libres tiene dos fechas claras. En primer lugar, el incremento de los vínculos comerciales entre Argentina y Brasil a



partir del Mercosur y, en segundo lugar, la devaluación de la moneda brasileña en 1999. En ambos momentos el Estado argentino y sus representantes en los diversos espacios institucionales del Mercosur no habrían hecho lo suficiente para regular el impacto de las diferencias cambiarias, de legislación laboral y de cargas impositivas entre Argentina y Brasil en relación al transporte. Como ya se ha mencionado, entre los sectores más afectados por esta realidad se encuentran los propietarios de pequeñas empresas de transporte internacional y los choferes de camiones. Entre los primeros encontramos a pequeñas empresas locales que trabajan en el transporte internacional, principalmente trasladando las cosechas de arroz desde el noreste argentino hacia los estados del sur de Brasil. La mayor parte de los reclamos de este sector apuntan a equipar los requisitos que se solicitan a las empresas de Argentina en relación a sus pares de Brasil<sup>13</sup>.

Los camioneros de Paso de los Libres experimentan a diario la influencia de los bajos costos laborales de los choferes de Brasil, lo que se traduce en una creciente disminución del volumen de carga y de la calidad de las condiciones de trabajo. La representación sindical de los camioneros se nuclea en la “*Delegación Paso de los Libres*” del *Sindicato de Choferes de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte de Argentina*. Los reclamos contra la “*competencia desleal*” de Brasil son un elemento constante dentro de las actividades de este sindicato. Muchos de los conflictos cotidianos en los que el sindicato tiene intervención están vinculados a situaciones en las que los empresarios del transporte de Paso de los Libres despiden a choferes argentinos para contratar a sus pares brasileños de Uruguayana. En la sede del sindicato se distribuyen a los afiliados folletos con consignas como éstas:

*“Transportistas: Defendamos nuestra actividad. Para que trabajemos todos los argentinos. Para terminar con la competencia desleal. Para una equitativa distribución laboral. Para que el camionero sea respetado. Para un mejoramiento monetario. Para que las empresas extranjeras no se lleven nuestras cargas, violando tratados y acuerdos internacionales. Por ello decimos ¡Basta! Cada cual en su país, de frontera a frontera, como era antes, así creceremos sin que nos avasallen como hasta ahora. Paremos, paremos con la injusticia”.*

<sup>13</sup> Este sector ha sido golpeado fuertemente por la devaluación del real, que acarrió una drástica disminución en el volumen de cargas internacionales transportadas. Por ejemplo, Río Uruguay, una pequeña empresa local, transportó 34.917 toneladas en 1998, 11.410 toneladas en 1999 y 730 toneladas entre enero y julio de 2000 (datos suministrados por la empresa).

Si bien existen vínculos entre este sindicato y el *Sindimercosul*<sup>14</sup> (el sindicato de “motoristas” de Uruguayana), éstos se limitan en general al intercambio de informaciones sobre empresas que tienen sus filiales en ambos lados de la frontera o a medidas de solidaridad sindical frente a las demandas de uno u otro sindicato. De hecho, hasta el momento no ha habido medidas conjuntas llevadas a cabo por los sindicatos de ambos lados de la frontera. Los dirigentes camioneros de Paso de los Libres y Uruguayana reconocen que el fortalecimiento de la *Confederación de Camioneros del Mercosur* no constituye un interés central para sus respectivas conducciones nacionales<sup>15</sup>. También existe la percepción por parte de estos dirigentes de que sus centrales sindicales no poseen un conocimiento pleno de lo que sucede con el transporte en la frontera. Por otro lado, si bien ambos dirigentes camioneros reconocen la necesidad del fortalecimiento de la Confederación, también argumentan que esto es algo difícil dado que los problemas, los intereses y las prioridades de cada sindicato nacional son diferentes. De hecho, mientras que el Sindimercosul apunta, como objetivo de largo plazo, a lograr una equiparación en los convenios colectivos de trabajo a nivel regional, donde el convenio argentino sería una referencia a fin de equiparar “para arriba”, el sindicato argentino tiene como prioridad frenar la “competencia desleal” a partir de un mayor control estatal en la frontera y la implementación de un régimen de transporte donde cada país circule por “*su territorio*”.

La propuesta originaria de los camioneros de articular una alianza regional basada en una identificación de clase, plasmada en la proclama “*para un motorista no hay nada mejor que otro motorista. Viva la solidaridad de los trabajadores camioneros del Mercosur*”, se torna conflictiva frente a la realidad económica del sector del transporte de la región. Para los camioneros argentinos y sus dirigentes sindicales, la región emerge como un escenario problemático que requiere de una estrategia de acción capaz de producir

<sup>14</sup> El presidente del *Sindimercosul* forma parte del Consejo Directivo de la Confederación de Camioneros del Mercosur, como “Secretario de Legislación Laboral, Previsional y de Higiene y Seguridad en el Trabajo”.

<sup>15</sup> Ambos dirigentes consideran que una de las razones por las que la Confederación está “olvidada” es el nombramiento de Hugo Moyano como vicepresidente de la ITF (Federación Internacional del Transporte). Esto habría llevado, según sus palabras, a que se esté “perdiendo mucho tiempo” en la atención de otros problemas e ignorando la acción regional conjunta de los camioneros.

efectos a corto plazo. En este marco, la alianza con sus pares de Brasil, Paraguay y Uruguay constituye un respuesta a la situación que, si bien intenta obtener algún tipo de capacidad de presión a partir de los vínculos regionales, va a contrapelo con el modo en que los propios dirigentes argentinos perciben los problemas del sector del transporte en la región, es decir, en términos de oposiciones nacionales (transporte argentino/transporte extranjero). De hecho, la *Confederación de Camioneros del Mercosur* no tiene ningún tipo de vigencia en la actualidad y, como hemos visto, nunca ha sido utilizada por sus integrantes como instrumento para canalizar las demandas dentro de la estructura institucional del Mercosur.

Por otra parte, cabe señalar la fragilidad de una supuesta identificación de clase en el plano regional de los camioneros. Muchos dirigentes argentinos expresan que existen grandes diferencias entre un “camionero” y un “motorista”, y que se manifiestan, por ejemplo, en la relación que unos y otros mantienen con el camión, con los patrones, en la forma de conducir y tratar a sus compañeros. El crecimiento de los intercambios comerciales entre los países del Mercosur habría incrementado la presencia en las rutas argentinas de camiones de otros países conducidos por personas que no responden a las características que debería tener un “verdadero” camionero: experiencia, solidaridad en las rutas, cuidado del camión “*como si fuera propio*”, respeto por las normas viales y de seguridad, etcétera.

Estas imágenes construidas por los camioneros argentinos se conjugan muchas veces con apreciaciones que definen a los camiones de los países limítrofes como “peligros” que no sólo “amenazan” la estabilidad y calidad laboral de los camioneros argentinos, sino también la “seguridad” y la “soberanía” en las rutas. Barry Carr ha encontrado una situación similar al analizar los vínculos transnacionales entre obreros en el marco del NAFTA, donde los camioneros de Estados Unidos y Canadá suelen definir a sus pares de México que atraviesan la frontera hacia el norte como “aprendices ignorantes” a los que se ha dado “licencia para matar en las autopistas de los Estados Unidos” (1999:56).

### ***3.2. La Coordinadora de Trabajadores Judiciales del Cono Sur (CTJCS)***

La *Coordinadora de Trabajadores Judiciales del Cono Sur* fue constituida formalmente el 28 de marzo de 1998, en Porto Alegre, Brasil, en el sexto *Encuentro de Trabajadores Judiciales del Cono Sur*. Integran en forma activa

esta coordinadora la Federación Judicial Argentina (FJA), la Federación Nacional de la Justicia Federal (FENAJUFE) de Brasil y la Asociación de Funcionarios Judiciales del Uruguay (AFJU). El origen de estos “Encuentros” data de una reunión llevada a cabo en San Pablo, en 1992, por iniciativa de la dirigencia judicial brasileña (Gambina, 1999). En esa oportunidad, dirigentes judiciales de Argentina, Brasil y Uruguay propusieron la realización, para el año siguiente, del primer *Encuentro de Trabajadores Judiciales del Cono Sur*, que finalmente tuvo lugar en Montevideo (Uruguay). Según Gambina, a partir de allí los sindicatos comenzaron a consolidar relaciones que hasta ese momento sólo eran “espaciadas y no sistemáticas” (ídem).

El cuarto de estos “Encuentros”, realizado en Asunción (Paraguay), en 1996, instaló un momento de quiebre con respecto al modo en que se vinculaban hasta entonces los diversos sindicatos nacionales. *Tribuna Judicial*, la revista de la Asociación de Funcionarios Judiciales del Uruguay (AFJU), lo relata de este modo: “Este cuarto encuentro introdujo una variación en las características que se había mantenido en las anteriores instancias, dado que, en este caso, éste se redujo a la exposición de las situaciones internas de cada representación participante, no abordando intercambios o análisis de carácter regional” (TJ, Nº 2, 1996, pág. 18). A su vez, la participación de sindicatos de Chile y Ecuador en este encuentro impulsó la aparición de dos posturas diferentes sobre los modos de encaminar la acción sindical en el plano internacional. Por un lado, una de las propuestas, sostenida por los trabajadores judiciales de Chile y Ecuador, apuntaba a la creación de una organización de carácter latinoamericano; por otro lado, una propuesta impulsada por Argentina, Brasil y Uruguay privilegiaba al “Cono Sur” como ámbito territorial de la acción sindical.

Dagoberto Pereyra, secretario general de la AFJU, expresa que “estaba muy decepcionado” al volver de ese encuentro: “se estaba proponiendo la formación de una organización de judiciales latinoamericana, impulsada por Chile, Ecuador y otras corrientes de Paraguay, en la que, nos parecía, lo que se pretendía era negociar con algunas de las organizaciones internacionales. Nosotros preferimos mantenernos con los criterios de nuestra central, de no integrarnos a organismos internacionales. En ese encuentro de Paraguay yo manifesté que nosotros nos oponíamos a esa integración, y que si había interés en disolver los encuentros de judiciales del Cono Sur, que lo dijeran abiertamente” (*Tribuna Judicial*, Nº 5, 1997, pág. 14). Además de la

independencia económica, otro de los motivos argumentados por la dirigencia judicial argentina, brasileña y uruguaya para rechazar la propuesta de Chile y Ecuador fue que una organización “latinoamericana” era una meta de mayor alcance y que era necesario, para poder cumplirla, atravesar un proceso de vínculos previos en un nivel menor como el Cono Sur.

Finalmente, en 1996 se conformó la *Confederación Latinoamericana de Funcionarios Judiciales* con el auspicio del Instituto de Servidores Públicos (ISP-CIOLS). De acuerdo a lo que explican algunos dirigentes argentinos, esta confederación no tuvo mucha vigencia debido a las distancias que hay entre los países y a los costos de funcionamiento, traslado y comunicación que una organización de estas características supone. De modo que los trabajadores judiciales argentinos, brasileños y uruguayos mantuvieron su propuesta y constituyeron, en 1998, la *Coordinadora de Trabajadores Judiciales del Cono Sur*.

Los objetivos de esta Coordinadora surgieron de la quinta y, principalmente, de la sexta edición de los “Encuentros”. En la “*Declaración de Buenos Aires*”, fechada el 17 de mayo de 1997, y cuando la Coordinadora todavía no había sido constituida, los trabajadores judiciales de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, agruparon sus objetivos y reclamos en siete puntos. Su lectura pone en evidencia un deslizamiento de las reivindicaciones de tipo gremial hacia proclamas más amplias y generales ligadas a la “clase trabajadora” en su totalidad: “*Es imprescindible lograr la unidad de toda la clase trabajadora del Cono Sur, no sólo de los judiciales, para enfrentar las políticas que hoy se llevan adelante y que significan un crecimiento inusitado de la marginalidad social, la falta de educación, justicia y salud para nuestros pueblos [...] resolvemos bregar para colocar la Justicia al Servicio del Pueblo y no de los grupos económicos del Mercosur y así poner fin al hambre, la miseria, la desocupación y la desesperación en que han sido envueltos nuestros pueblos*” (*Cono Sur Judicial*, N° 1, dic. 1997, pág. 10).

No obstante, los objetivos gremiales específicos del campo judicial también estuvieron presentes, aunque en menor medida, y fueron expresados en el tercer punto de la declaración. Allí se propone “*exigir la plena participación de nuestras organizaciones de trabajadores judiciales en las discusiones de los presupuestos de los poderes judiciales de cada país para garantizar una verdadera carrera judicial, un crecimiento y autonomía que permita lograr una verdadera independencia y democratización del Poder Judicial para ponerlo al servicio del pueblo*” (idem). La “*Declaración de Bue-*

*nos Aires*” también expresa claramente el modelo de integración adoptado por los judiciales y su confrontación con el modelo que, según sus opiniones, subyace al Mercosur. Así, los judiciales declararon *“la necesidad de profundizar el intercambio no sólo de experiencias laborales, sino culturales y deportivas que apunten a una verdadera integración de los pueblos hoy desvirtuada por la experiencia del Mercosur que es una organización de neto corte comercial, donde los trabajadores no hemos podido hacer oír nuestras voces. [...]”*. Para esto proponen y reivindican su *“indeclinable vocación de unidad para construir la Patria Grande que soñaron nuestros libertadores y que aún hoy no se ha podido alcanzar”* (ídem).

La edición del VI “Encuentro”, en mayo de 1998, que tuvo como resultado la creación de la Coordinadora, se encuentra reflejada en la llamada *“Declaración de Porto Alegre”*. Sin la presencia de los representantes de Paraguay, la declaración renueva sus críticas a *“las políticas neoliberales que afectan a toda América Latina”* y reivindica nuevamente *“el ejemplo integrador que nos fijaron nuestros libertadores”*. A diferencia de la anterior, los seis puntos que componen la *“Declaración de Porto Alegre”* dan cuenta de un mayor énfasis puesto en la reivindicación de aspectos propios del sector judicial, como la democratización de la carrera judicial o la lucha contra el *“proyecto neoliberal del FMI en la Justicia”*. De todos modos, aun cuando estas propuestas se ciñen al ámbito judicial, no superan un nivel de generalidad que atraviesa y caracteriza ambas declaraciones y que, como veremos, es una constante en el discurso de los representantes argentinos en la Coordinadora. De hecho, la declaración se cierra con una denuncia de *“las matanzas y persecuciones de dirigentes sindicales y de organizaciones populares en Brasil, Argentina y otros países de América Latina que intentan derrotar las luchas sociales de nuestros pueblos [...]”*. Fijamos estos objetivos reivindicando el mandato de la *Declaración Universal de los Derechos del Hombre de lograr un mundo libre de temor y miseria”* (Cono Sur Judicial, Nº 2, nov. 1998, pág. 5).

La conformación y los objetivos de la CTJCS se vinculan al desarrollo de los diferentes “Encuentros” y reuniones informales que mantenían desde 1992 los trabajadores judiciales del Cono Sur. No obstante, difícilmente podríamos pensar la evolución de los diferentes “Encuentros” como un proceso que desencadenó linealmente en la creación de la CTJCS. En este sentido, la relación entre los intercambios que dieron lugar al primero de los “Encuentros”, su evolución y la conformación de la CTJCS en 1998, así como su

relación actual con la institucionalidad del Mercosur, nos enfrenta a varios interrogantes: ¿Por qué motivos comenzaron a reunirse los trabajadores judiciales hacia 1993?; ¿qué tipo de vínculos existían hasta entonces? Dagoberto Pereyra señala que los primeros encuentros, principalmente entre los judiciales de Argentina y Uruguay, fueron informales y surgieron a partir de “*visitas*” que estos se realizaban mutuamente dada la cercanía entre ambos países. Este dirigente remarca que los judiciales argentinos solían ir a Montevideo a participar de actos del PIT-CNT y de la AFJU, de actos cívicos importantes durante la dictadura militar uruguaya, en coyunturas políticas como el plebiscito por la ley de amnistía militar de 1986 o cuando el Frente Amplio asumió la intendencia de Montevideo en 1989<sup>16</sup>.

Los dirigentes argentinos y uruguayos entrevistados reconocen que uno de los principales motivos que justifican la existencia de la Coordinadora es la necesidad de construir una entidad regional que permita, a partir de la solidaridad regional, intentar “*poner freno*” al avance del neoliberalismo sobre el Estado y, más específicamente, sobre el terreno de la justicia. En este sentido, Dagoberto Pereyra expresa: “*Lo primero que aprobamos es que la integración debe pasar por la solidaridad. De nada sirve reunirnos una o dos veces por año si después estamos aislados. Hablando de solidaridad, se nombra un responsable de área a través de la que cuando en un país entre en conflicto el sindicato judicial, se establezca comunicación para coordinar acciones de apoyo en la región*” (Tribuna Judicial, Nº 5, 1997).

La Confederación tiene su sede en la Federación Judicial Argentina, que forma parte de la Central de los Trabajadores Argentinos (CTA). Esta central surgió como una alternativa sindical a las políticas de ajuste estructural puestas en práctica a comienzos de la década del noventa y como respuesta a la postura acrítica frente a estas políticas de importantes sectores de la CGT. Los sindicatos pilares de la CTA están ligados al sector público: la Asociación de Trabajadores del Estado (ATE) y la Central de Trabajadores de la Educación de la República Argentina (CTERA). La CTA, a su vez, no participa de la *Coordinadora de Centrales Sindicales del Mercosur*, hecho que motivó que en el V Encuentro de Judiciales del Cono Sur los representantes de los países involucrados solicitaran su “urgente incorporación”.

Los integrantes de la *Confederación de Trabajadores Judiciales del Cono Sur* (CTJCS) ya habían realizado medidas de acción conjuntas antes de la

<sup>16</sup> Entrevista con Dagoberto Pereyra.

conformación de esta organización sindical regional. Estas acciones se basaban en los vínculos que existían, principalmente, entre los judiciales de Argentina y Brasil, y en aquellos que fueron surgiendo a través de los “Encuentros de Trabajadores Judiciales del Cono Sur”. En la mayor parte de los casos estas acciones adquirieron la forma de movilizaciones, envío de cartas y petitorios como forma de presión o ayuda económica. El 17 de abril de 1997, los judiciales de Argentina, Brasil y Uruguay realizaron una jornada de protesta conjunta *“en rechazo de las políticas neoliberales y sus consecuencias específicas sobre la administración de la justicia”* (Cono Sur Judicial, diciembre de 1997, pág. 17). Por la parte argentina, la protesta alcanzó gran relevancia en la ciudad de La Plata (provincia de Buenos Aires), donde los judiciales marcharon frente a la Subsecretaría de Justicia y la legislatura provincial. Allí también evocaron la memoria del periodista José Luis Cabezas, quien había sido asesinado tres meses antes.

La *Federación Judicial Argentina* (FJA) participó durante 1998 en movilizaciones por la incorporación de trabajadores judiciales que habían sido dejados cesantes en Río de Janeiro y en el envío, en el mismo año, de cartas de reclamos por denuncias de persecuciones de trabajadores judiciales en otros estados de Brasil. Con respecto a Uruguay, la FJA tuvo una importante participación en la preparación y el desarrollo del plebiscito que los judiciales de Uruguay pusieron en marcha durante las elecciones presidenciales en octubre de 1999, con los objetivos de lograr la independencia económica del poder judicial de ese país. En esa oportunidad los judiciales argentinos participaron en las jornadas de discusión y aportaron dinero para la impresión del material gráfico que difundía las críticas contra el modelo judicial uruguayo y la propuesta de independencia económica impulsada por la Asociación de Funcionarios Judiciales del Uruguay.

Una de las medidas adoptadas por la FJA en apoyo a los judiciales uruguayos fue la de *“inundar”* de cartas y telegramas –según sus palabras– al gobierno uruguayo. Un alto dirigente de la FJA cuenta que en 1999, cuando los judiciales uruguayos estaban intentando con poco éxito ser recibidos por el presidente de la Corte de Justicia de Uruguay, éste vino a la Argentina y se alojó en un hotel de la Capital Federal. En ese momento, los judiciales de todas las provincias argentinas aprovecharon para ejercer su presión:

*“[...] nosotros le instalamos a Sanguinetti y al presidente de la Corte de Justicia del Uruguay una cantidad de fax acá en el hotel donde se iba a alojar en Buenos*



*Aires. A las cuarenta y ocho horas volvió el presidente de la Corte de Justicia del Uruguay diciendo “pero che, viejo, déjenme tranquilo. Voy a la Argentina, pensé que iba a estar más tranquilo y me encuentro en el hotel diez fax de todo el país pidiéndome que los reciba a ustedes, pero yo cómo no los voy a recibir, pero si ustedes saben que nosotros siempre tenemos diálogo”* (Sec. Gral., FJA).

Esta metodología de protesta también fue utilizada por organizaciones sindicales de judiciales de Brasil y Uruguay para apoyar los reclamos de los judiciales de la provincia argentina de Corrientes y sus denuncias al gobierno de Romero Feris por persecuciones, deterioro salarial y despidos. Los sindicatos de los países limítrofes participaron en las movilizaciones en Corrientes y enviaron cartas de reclamo durante el tiempo que duró el conflicto. Otra importante acción conjunta en la que participaron los integrantes de la Coordinadora fue la conmemoración del “Día del Trabajo”, realizada el 1º de mayo de 1999 en la ciudad uruguaya de Rivera, ubicada en la frontera con Brasil. Bajo la consigna *“Unificando la lucha. Contra el Neoliberalismo; Por Empleo, Salario y Derechos Sociales; en Defensa de los Derechos Humanos; por el No Pago de la Deuda Externa; por una Dimensión Social en el Mercosur”* se reunieron los integrantes de la CCSCS y el Consejo de Trabajadores del Cono Sur, la CUT-RS, la FS y la CAT de Brasil, CUT, CNT y CNP de Paraguay; CUT y CAT de Chile; PIT-CNT de Uruguay y CGT y CTA de Argentina.

Los dirigentes entrevistados coinciden en señalar que este tipo de acciones conjuntas ayudan a que los trabajadores judiciales conozcan la realidad judicial de cada país y *“tomen conciencia”* de que se trata de un mismo modelo, que lo que sucede a unos ahora puede ocurrirle a otros mañana. La conmemoración del 1º de mayo fue una iniciativa del PICT-CNT de Uruguay y de cuatro centrales de Brasil (CUT-RS, CGT, FS, CAT), que invitaron a los dirigentes argentinos a participar en los discursos. El lugar elegido por brasileños y uruguayos fue el “Parque Internacional” que vincula las ciudades de Santa Ana do Livramento (Brasil) y Rivera (Uruguay). De hecho, la línea fronteriza entre ambas ciudades y países no es más que una calle, situación que transforma a este lugar en un espacio simbólicamente privilegiado para *“unificar la lucha”*, según expresaba la consigna del encuentro.

La revista de la *Confederación Latinoamericana de Trabajadores Estatales* (CLATE) publicó en su número de noviembre de 1999 un pequeño artículo donde, en función de esta conmemoración conjunta, expresaba: “Los trabajadores tenemos la responsabilidad de construir la organización que



permita no sólo representar el reclamo sino la construcción de un modelo alternativo que reemplace las políticas de desempleo, analfabetismo y hambre que someten a nuestro pueblo” (*Latín CLATE*, 1999:9). A su vez, la Coordinadora de Trabajadores Judiciales del Cono Sur calificó como un “encuentro de integración” a esta experiencia conjunta (*Cono Sur Judicial*, Nº 3, 1999).

La revista *Cono Sur Judicial* es quizá la expresión más concreta y definida de los vínculos que existen entre los judiciales que integran la CTJCS. De hecho, el primer número de la revista fue publicado un año antes de que estos vínculos fueran institucionalizados en la creación formal de la CTJCS. Con tres números publicados, en diciembre de 1997, noviembre de 1998 y junio de 1999, la revista fue concebida por sus creadores como una “herramienta para la integración”. Su aparición responde a una de las propuestas planteadas en el V Encuentro de Trabajadores Judiciales del Cono Sur (Buenos Aires, 1997), donde los dirigentes judiciales presentes expresaron la necesidad de “concretar un material informativo que contenga: problemáticas internas de cada país, situación de los trabajadores judiciales, realidad de los poderes judiciales, proyectos de los gobiernos, luchas de nuestros pueblos, entre

*otros temas de interés común [...] Esta iniciativa tiene como objetivo la sistematización ágil de la información para tener pleno conocimiento de padecimientos comunes y así proponer ideas y acciones para resistir el embate de la política neoliberal, que es de aplicación en toda la región” (Cono Sur Judicial, Nº 1, 1997, pág. 3).*

La revista tiene como sede a la FJA. Su Consejo de Dirección está conformado por Dagoberto Pereyra (Uruguay), Claudio Klein (Brasil) y Víctor Mendibil (Argentina), mientras que el equipo de realización corresponde a algunos de los integrantes del equipo de la revista de la FJA, *Pregón Judicial*. Los dos primeros números aparecieron con las tapas y algunas notas del interior en español y portugués, como las declaraciones y los artículos de opinión. No obstante, la mayor parte del contenido de estos números, así como la totalidad del tercer número, fueron publicados en español.

El interior de la revista refleja el intento de sus realizadores por informar sobre la situación de cada país, tanto del ámbito judicial, en particular, como de los trabajadores en general. Así es como se observan entrevistas a dirigentes sindicales, crónicas de los *Encuentros de Trabajadores Judiciales del Cono Sur*; informes sobre los congresos y las acciones de protesta de las diferentes centrales de cada país, las resoluciones y declaraciones de la *Coordinadora*, artículos ensayísticos sobre la globalización y los trabajadores, la integración entre Brasil y Argentina y fotos donde se muestran a dirigentes judiciales de varios países reunidos en congresos, marchas, almuerzos, etcétera. A su vez, en todos los números de la revista están muy presentes, a través de frases y mapas, los ideales de integración latinoamericana de Artigas y Bolívar.

### *3.2.1. Utilización de la acción regional*

La estrategia de acción regional de la *Coordinadora* se basa, principalmente, en la utilización de los vínculos entre los sindicatos que la integran como recurso de poder local, a nivel nacional. En este sentido, un importante dirigente de la FJA y figura central de la CTJCS, manifestaba que el accionar de esta organización sindical posibilita que

*“[...] muchas respuestas de los superiores provinciales o de la Corte de Justicia de la Nación tengan que ser más cuidadosas o incluso que tengan que empezar a modificar las posiciones ante la presencia personal o, digamos, la exigencia de que el conflicto que se está produciendo en la provincia, no solamente se está debatiendo en Jujuy, por ejemplo, sino que se está debatiendo en Brasil, se está*

*debatiendo en Buenos Aires. Cuando empiezan a aparecer presencias nacionales o presencias internacionales, entonces modifican su actitud, llaman a compañeros del sindicato, a los afectados. Bueno, pero ustedes no tenían por qué haber ido a.... qué pasa que me están llegando notificaciones de otros países, pero si esto lo podíamos haber arreglado acá, entre nosotros [...] entonces, de este modo, aumenta extraordinariamente la capacidad de presión”*(Secr. Gral. FJA).

Hemos observado que si bien la comunicación y los intercambios de información entre los “judiciales del Cono Sur” no es muy fluida y constante, y se limita al grupo de los dirigentes, existe un reconocimiento y una tendencia por parte de algunos de sus integrantes a privilegiar el ámbito de la comunicación como herramienta de acción y, fundamentalmente, de desarrollo de la *solidaridad sindical regional*. La creación de la revista *Cono Sur Judicial* es un claro ejemplo que pone en evidencia de qué modo los vínculos regionales son concebidos como un proyecto de largo alcance.

Además de consolidarse como grupo de presión en los diferentes planos de la nación a través de los vínculos y la acción conjunta a nivel regional, los dirigentes argentinos consideran que estas organizaciones sindicales tienen que posibilitar un conocimiento entre los judiciales de los países del Cono Sur que trascienda la difusión conjunta de las diferentes realidades gremiales y apunte a la consolidación de un “nosotros” propio y distintivo de los trabajadores judiciales. Esto se materializa, por ejemplo, en intervenciones de jubilados judiciales argentinos en congresos de jubilados judiciales brasileños, en viajes de delegaciones de hijos de judiciales que pasan una semana en la casa de judiciales de otro país, en torneos deportivos, en encuentros de trabajadoras judiciales de varios países el Día de la Mujer, en programas de turismo conjuntos, etcétera. Dentro de estos intercambios, los judiciales uruguayos, por su historia y tradición, juegan un papel central:

*“Lo del Uruguay es un sindicato chico, en la cantidad de gente, pero de una larga historia vinculada a la organización de los trabajadores, o sea, el sindicato uruguayo es fundador del PIT-CNT, hace cincuenta años... entonces esa es una fuertísima identidad de trabajador que no la hemos tenido los judiciales argentinos, que nos hemos ido construyendo nuestra identidad de trabajadores en los últimos veinticinco o treinta años, porque el trabajador judicial no se sentía trabajador, se sentía un funcionario, estaba ubicado en otro plano en relación con los trabajadores de la producción. (...) Entonces el uruguayo nació con identidad de trabajador... y eso marca un perfil ya originario”* (Sec. Gral. FJA).

De esto se desprende el interés de los dirigentes judiciales argentinos por consolidar no sólo una identidad judicial sino también de lograr ser reconocidos como “trabajadores” en el plano nacional, tanto en el ámbito sindical –el de las centrales– como con el resto de los actores sociales. En esta tarea, la presencia de Uruguay como sindicato de referencia adquiere una relevancia fundamental.

Los vínculos regionales que se establecen entre trabajadores judiciales de Argentina y Uruguay se fundan en la existencia de una serie de ideales y valores sindicales compartidos: independencia sindical, latinoamericanismo, antiliberalismo, rechazo de las reformas estructurales implementadas a comienzos de los años noventa por sus respectivos gobiernos, reivindicación y jerarquización de la carrera y la identidad del trabajador judicial, etcétera. En un sentido, la retórica de los judiciales del Cono Sur posee, a nuestro entender, algunas de las características propias del internacionalismo obrero de principios de siglo y de las reivindicaciones de los movimientos sociales de los años sesenta y setenta, donde prevalecían demandas abarcativas que apuntaban a transformaciones «totales» de la sociedad (Calderón y Jelín, 1987). Pero, por otro lado, las prácticas de los judiciales dan cuenta de una utilización novedosa del escenario regional. Estos vínculos le permiten a los dirigentes acumular mayor capacidad de presión a nivel nacional (en especial, con sus respectivos gobiernos), al tiempo que contribuyen a legitimar y reforzar sus espacios de poder dentro de las organizaciones sindicales nacionales. Al articular sus alianzas en base a una solidaridad de clase, centrada en la construcción simbólica de la identidad del «trabajador judicial», la región emerge como un espacio de aprendizaje mutuo donde convergen actores con valores, proyectos y problemáticas similares.

#### **4. Ideas finales**

Los dos casos descriptos en este trabajo ofrecen, a nuestro entender, algunas pistas respecto de los modos en que el nivel regional repercute o es incorporado en las prácticas sindicales y de las posibilidades que estas encuentran cuando trascienden los límites del Estado-nación. El mayor involucramiento de los niveles nacionales y regionales que implica un proceso de integración regional como el Mercosur acarrea, al mismo tiempo, una mayor puesta en juego de las identidades colectivas de los actores que

intervienen de diversos modos en este proceso. Esto supone, a su vez, la posibilidad del surgimiento de alianzas entre actores sociales fundadas en criterios de pertenencia como la clase, la etnia o el género, así como el reforzamiento de las pertenencias nacionales de diversos sectores sociales.

En el marco de la estructura institucional del Mercosur, y en el caso particular del SGT 5, las “representaciones regionales”, articuladas en función de alianzas principalmente de clase, son la condición que deben asumir los sectores privados para poder participar y tener voz en las negociaciones. Esto implica que, para constituirse, estas representaciones regionales deben poder identificar “intereses comunes” que trasciendan los intereses nacionales y/o sectoriales de sus integrantes. De este modo, la estructura institucional del Mercosur puede llegar a actuar como una importante oportunidad política para que diversos sectores sociales comiencen a canalizar sus demandas, pero sólo con la condición de que estos logren identificar, en primer lugar, “intereses comunes”, y establecer o resignificar, en segundo lugar, criterios de representatividad y pertenencia en el plano regional.

La dimensión regional se incorpora a la acción colectiva tanto desde una perspectiva estratégica como formando parte de una reformulación de los modos de definir las identidades colectivas. En el caso de “camioneros del Mercosur”, esta designación surge como una estrategia de los dirigentes argentinos para lograr mayor presión en los ministerios de transporte de los países del Mercosur y mejorar su situación laboral y sindical. La ambivalencia de sus posicionamientos –rechazar al Mercosur por los “efectos” que tiene sobre el volumen de trabajo, construir una organización sindical de “camioneros del Mercosur”, impulsar y luego dar marcha atrás frente a una identidad “latinoamericana” de la organización, colocar a los estados nacionales como interlocutores centrales de las demandas, reafirmar la identidad sectorial del “camionero”– también nos habla de las modificaciones que introduce la irrupción del nivel regional dentro la acción colectiva. En particular, estamos haciendo referencia a la *incertidumbre* que manifiestan los actores sociales frente a la aparición de un novedoso actor institucional –el Mercosur– que, por el momento, y salvo en los aspectos económicos, no expresa patrones de acción claros y predecibles. Frente a esto, los dirigentes camioneros argentinos interpretan y definen su estrategia de acción regional en función de la inmediatez de los acontecimientos y apuntando a reforzar los límites económicos, políticos y simbólicos del Estado.

Las posibilidades de una acción sindical por sector, coordinada en el nivel regional, encuentran en las asimetrías laborales de la región y en la ausencia de marcos regulatorios del mercado regional su impedimento más importante. Estas asimetrías incentivan o profundizan una visión de “suma cero” por parte de los actores que intervienen en el proceso de integración regional, donde las ganancias de unos tienen lugar a costa de las pérdidas de otros. En este contexto se dificultan las posibilidades de generar intereses comunes entre los trabajadores de la región, al tiempo que surgen perspectivas que privilegian el corto plazo y los intereses nacionales y/o sectoriales<sup>17</sup>. Asimismo, estas asimetrías también generan procesos de solidaridad sindical internacional fundados en intenciones proteccionistas y paternalistas que apuntan a “frenar” la “amenaza” que supuestamente representan los trabajadores de los países con menor desarrollo laboral, económico y sindical (Carr, 1999). El caso de los judiciales, por el contrario, muestra cómo es incorporado el nivel regional cuando los trabajadores involucrados se encuentran en sectores donde los “impactos” del proceso de integración son diferentes.

Por otro lado, todos los dirigentes argentinos entrevistados coincidieron en señalar que la estrategia regional no ocupaba un lugar central en la agenda sindical. Sin embargo, esto no significa que determinados problemas vinculados a las transformaciones que el Mercosur ha contribuido a generar no sean percibidos e incorporados a los reclamos y a las estrategias de lucha cotidianas. No obstante, difícilmente estos problemas son rotulados como ligados al Mercosur. Sucede que se considera que este acuerdo responde a los intereses de las cúpulas empresariales y políticas de los estados, pero no se sabe muy bien cómo se materializan sus medidas. Además, y de acuerdo a lo que señala Portella de Castro (1996), existe una profunda incapacidad del movimiento sindical para vincular los problemas de la agenda nacional con la del Mercosur. Es por esto que el Estado y sus instituciones, así como los niveles provinciales y locales, permanecen en un lugar central.

En tanto dimensión que trasciende estos niveles de acción y de repercusión en la cotidianidad, el Mercosur posee escasa legitimidad y es percibido

<sup>17</sup> Portella de Castro sostiene que “el desafío para la consolidación de una acción sindical regional podrá ser facilitado cuando se trate de intereses comunes al Mercosur, pero dificultado cuando se trate de intereses de un país en forma aislada” (1996:67).

por los trabajadores como algo alejado<sup>18</sup> o ligado exclusivamente a las cúpulas sindicales. Los testimonios que hemos citado aquí y en las páginas precedentes también ponen en cuestión una metáfora frecuentemente utilizada para describir las acciones de diversos grupos sociales en el plano regional o global. Frente a la “globalización desde arriba”, caracterizada como aquella que llevan adelante las empresas transnacionales, los gobiernos y las diferentes elites de cada país, existe también una “globalización desde abajo”, surgida de la profundización de vínculos transnacionales entre obreros, indígenas, grupos ecologistas, de derechos humanos, de inmigrantes, etcétera (Mahler, 1998). Sin embargo, observamos que en el caso de las organizaciones sindicales analizadas también existen relaciones de arriba / abajo generadas a partir de la distribución dispar de información y la política de “concientización” interna de cada sindicato. En particular, estas relaciones se manifiestan en el conocimiento que los trabajadores poseen sobre el Mercosur.

Finalmente, encontramos que la dimensión regional de la acción sindical generalmente se fundamenta en términos defensivos. Los actores sociales apuntan a la creación de este tipo de organizaciones sindicales regionales como respuesta a un impulso exógeno –la globalización, la internacionalización y liberalización de los mercados, la proliferación de empresas multinacionales– y no como producto “natural” de una determinada evolución de sus relaciones, diálogos e intercambios en el plano regional. No obstante, esta es una hipótesis que exige ser puesta a prueba a lo largo del tiempo, frente a la evolución de la estructura institucional del Mercosur y de acuerdo al modo en que desarrollen su estrategia de acción las diferentes agrupaciones sindicales.

<sup>18</sup> Marc Abélès (1996) habla de “la Europa lejana” en referencia a la opacidad que adquiere para muchos sectores sociales de los países europeos la Comunidad Europea.



## BIBLIOGRAFIA

- ABELES, M., *En attente d'Europe*, París, Hachette, 1996.
- BRUNELLE, D., CHALOUT, Y., "Transnacionalização das práticas sindicais: Quadro teórico-analítico", en CHALOUT, Y. y ALMEIDA, P. R., *Mercosul, Nafta e Alca. A dimensão social*, LTr, San Pablo, 1999.
- CALDERÓN, F., JELÍN, E., *Clases y movimientos sociales en América Latina: Perspectivas y realidades*, Buenos Aires, Estudios CEDES, 1987.
- CASTILLO, G., GODIO, J. y ORSATTI, A., *Los trabajadores y el Mercosur. Creación, desarrollo y políticas sindicales de la Coordinadora de Centrales Sindicales del Cono Sur (CCSCS)*, Buenos Aires, Corregidor, 1996.
- CARR, B., 1999. "Globalization from Below: Labour Internationalism Under NAFTA", *International Social Science Journal*, Nº 159, marzo.
- CHALOUT, Y., "Desafíos, estratégias e alianças das centrais sindicais no Mercosul". Ponencia presentada en el *Seminario Internacional "Movimientos sociales y ciudadanía más allá de la nación"*, IDES, Buenos Aires, Argentina, 1999.
- CHALOUT, Y., y ALMEIDA, P. R., *Mercosul, Nafta e Alca. A dimensão social*, LTr, San Pablo, 1999.
- GAMBINA, J., "Trabajadores Judiciales en el Cono Sur: una experiencia de integración". Ponencia presentada en el *Seminario Internacional "Movimientos sociales y ciudadanía más allá de la nación"*, IDES, Buenos Aires, Argentina, 1999.
- HIRST, M. "A dimensão política do Mercosul: actores, politização e ideologia", en ZYLBERSTAJN, H., RODRIGUES, I., PORTELLA DE CATRO, M., y VIGEVANI, T., *Processos de Integração Regional e a Sociedade*, Paz e Terra, San Pablo, 1996.
- JELÍN, E., "Dialogues, understandings y misunderstandings: social movements in Mercosur", en *International Social Science Journal*, Nº 159, marzo, 1999.
- KLEIN, W., *El Mercosur. Empresarios y sindicatos frente a los desafíos de la integración regional*, Caracas, Nueva Sociedad, 2000.
- MALHER, S., "Theoretical and Empirical Contributions Towards a Research Agenda for Transnationalism", en SMITH, P., y GUARNIZO, L. E., *Transnationalism from Below*, New Jersey, Transaction Publishers, 1998.

- MOAVRO, H., “Nuevas articulaciones de los actores sociales en el Mercosur: el caso de los sindicatos”, en Espino, A. (comp.), *Mercosur: los desafíos de la integración*, Montevideo, CIEDUR, 1998.
- MUNK, R., “Trabajadores y globalización”, *Nueva Sociedad*, Nº 158, pp. 64-76, 1998.
- OIT, *Mercosur Sociolaboral. Selección de Documentos Fundamentales (1991-1999)*, Buenos Aires, Corregidor, 1999.
- PALOMINO, H., “Respuestas sindicales a la integración”, en Revista *Síntesis*, FUALI, Año 8, Nº 118, Buenos Aires, pp. 25-36, 2000.
- PORTELLA DE CASTRO, M. S., “Considerações sobre o mercado de trabalho e o movimento sindical o ambito do Mercosul”, en ZYLBERSTAJN, H., RODRIGUES, I., PORTELLA DE CASTRO, M. S., y VIGEVANI, T., *Processos de Integração Regional e a Sociedade*, Paz e Terra, San Pablo, 1996.
- PORTELLA DE CASTRO, M. S., “Práticas sindicais e acordos preferenciais de comercio: un novo caminho para o sindicalismo”, en CHALOUT, Y., y ALMEIDA, P. R., *Mercosul, Nafta e Alca. A dimensão social*, LTr, San Pablo, 1999.
- STEVENSON, L., “Transnational Movements Using the NAFTA Labor Cooperation Agreement to Promote Workers’ Rights”, University of Pittsburgh, 2000.
- VEIGA, P., “Práticas sindicais e acordos preferenciais de comercio: um novo caminho para o sindicalismo?”, en CHALOUT, Y., y ALMEIDA, P. R., *Mercosul, Nafta e Alca. A dimensão social*, LTr, San Pablo, 1999.
- VEIGA, P., y VIGEVANI, T., “Mercosul: interesses e mobilização sindical”, en ZYLBERSTAJN, H., RODRIGUES, I., PORTELLA DE CASTRO, M., y VIGEVANI, T., *Processos de Integração Regional e a Sociedade*, Paz e Terra, San Pablo, 1996.
- VIGEVANI, T., “Mercosul e globalização: os actores sociais”. Trabajo presentado al XXI Encuentro Anual da ANPOCS, octubre 1997.

## **Programa de Investigaciones Socioculturales en el Mercosur**

*Títulos publicados:*

### Serie ***Cuadernos para el Debate***

- Nº 1. HERNÁN VIDAL: “La frontera después del ajuste. De la producción de soberanía a la producción de ciudadanía en Río Turbio”.
- Nº 2. DANIELA URIBARRI: “«Nosotros» y «Los Otros» en los manuales escolares: Identidad nacional y Mercosur”.
- Nº 3. MARCELO GUARDIA CRESPO: “Bolivia y Mercosur: en busca de la integración regional”.
- Nº 4. BRENDA PEREYRA: “Más allá de la ciudadanía formal. La inmigración chilena en Buenos Aires”.
- Nº 5. RUBEN OLIVEN: “Algunas claves socioculturales para entender Rio Grande do Sul”.
- Nº 6. VERENA STOLCKE: “¿Es el sexo para el género como la raza para la etnicidad?”.
- Nº 7. ALFREDO BOCCIA PAZ: “«Operativo Cóndor»: un ancestro vergonzoso”.
- Nº 8. FERNANDO CALDERÓN G. Y ALICIA SZMUKLER B: “Aspectos culturales de las migraciones en el Mercosur”.
- Nº 9. BRENDA PEREYRA: “Los que quieren votar y no votan. El debate y la lucha por el voto chileno en el exterior”.
- Nº 10. ELIZABETH JELIN: “Diálogos, encuentros y desencuentros: los movimientos sociales en el Mercosur».
- Nº 11. MÁXIMO BADARÓ: “Mercosur y movimiento sindical. El caso de camioneros y judiciales”.
- Nº 12. KARINA BIDASECA: “El Movimiento de Mujeres Agropecuarias en Lucha. La emergencia de acciones colectivas, nuevos actores rurales y alianzas en el escenario del Mercosur”.



**Instituto de Desarrollo Económico y Social**

Aráoz 2838 ♦ 1425 Buenos Aires ♦ Argentina

Tel.: (54 11) 4804-4949 ♦ Fax: (54 11) 4804-5856

Correo electrónico: [idesmerc@ides.org.ar](mailto:idesmerc@ides.org.ar)