

Por qué el conflicto ferroviario en Alemania se ha convertido en una lección

ROBERT KURZ :: 01/12/2007

Lo curioso de este conflicto es, precisamente, que está prácticamente excluido del mismo un pseudocompromiso al estilo del alcanzado por el sindicato *Verdi* en Telekom, que fue una capitulación en toda regla

Nada parecido se había visto desde hace décadas en la cultura política de compromiso y paz sociales de la República Federal alemana: el conflicto en la negociación colectiva tarifaria entre la compañía [privatizada] de ferrocarriles Bahn AG y la GDL [unión sindical de maquinistas ferroviarios alemanes] ha ocupado al país durante varios meses y no terminará sencillamente en la deseada paz de los cementerios. Es verdad que el consenso social hace tiempo que ha sido abandonado, pero, por mucho, y unilateralmente, desde arriba. Lo que en la relación entre economía y sindicatos todavía se rotula rutinariamente como “compromiso”, consiste por regla general en recortes, ajenos a todo compromiso, a costa de los asalariados.

Cierre de instalaciones, prolongación de la jornada laboral y disminuciones salariales cuentan entre los grandes “éxitos” de los pasados años, también, justamente, en los ferrocarriles. Precisamente en estos tiempos de acrecida concurrencia en los mercados de trabajo, entra ahora un soplo de capacidad para el conflicto con el que apenas nadie habría ya contado. Y precisamente a cuenta de un sindicato –la GDL— pequeño y hasta ahora poco menos que desconocido, aun tratándose de uno de los más veteranos sindicatos alemanes, no significado hasta ahora, huelga decirlo, por su combatividad.

Rabia latente contra la general tendencia a la decadencia social, la hay por doquier. Pero la impotencia individualizada y la falta de perspectivas político-sociales hacen que cualquier idea de resistencia quede en nada. Que la GDL se haya inopinadamente convertido en símbolo del posible poder de los impotentes, no sólo tienen que ver con la posición clave de los maquinistas. Se ha visto también que las organizaciones relativamente pequeñas y reducidas a sectores muy definidos, en las que la capacidad de discusión no se limita al aparato, tienen, en las actuales condiciones de una producción globalizada just-in-time, más capacidad de combate que los grandes sindicatos que hace tiempo han perdido en vitalidad y ganado en semejanza con las grandes corporaciones empresariales.

La individualización puede, en cierto modo, ser batida con sus propios medios a través de la pérdida del anonimato. Eso vale también para el paisaje de la negociación contractual. No es por casualidad que sean ahora precisamente quienes, políticos o ejecutivos de empresa, claman ahora por una negociación colectiva unitaria, después de haberla socavado sistemáticamente durante años a través de cláusulas de revisión, anulación de acuerdos a nivel de empresa y calculada externalización o terciarización de la producción, porque creían poder lograr así una mejor disposición de los asalariados ante sus exigencias. Ahora están sorprendidos, porque ven que la lanza se les puede volver del revés. Una suma de conflictos en torno a negociaciones colectivas parciales à la GDL puede acabar siendo más

peligrosa que el domesticado ritual de acuerdos a través de negociaciones colectivas unitarias, si otros grupos de asalariados le toman el gusto a la cosa.

También, desde el punto de vista ideológico, parecería que en el conflicto ferroviario el cártel neoliberal se ha pillado las manos. La asadera invocación a los prejuicios causados al “bien común” no parece ya dar de sí lo esperado. El griterío mediáticamente orquestado, conforme al cual los maquinistas desbocados “paralizan un país entero”, no halló esta vez la resonancia esperada. A la chita callando, tal vez no todos los individuos flexibilizados a la fuerza estén tan tristes por el hecho de que surjan unos cuantos estorbos a la movilidad en los puestos de trabajo baratos. Cuando la normalidad se hace precisamente insoportable, no deja uno de esperar una especie de terremoto. Tampoco la acusación de que la huelga había resultado dañina para el “auge” que estaba experimentando la economía hizo levantar a muchos de la silla. ¿Qué auge? Para los más, aquí no se ha experimentado nada. Y si los mercados financieros quiebran, no podrá responsabilizarse de eso a la GDL. Sea ello como fuere, a pesar de los estorbos al tráfico ferroviario, en las encuestas se mantiene una mayoría tenazmente favorable al sindicato de maquinistas y contrario a la dirección de la empresa ferroviaria.

Se echa de ver que los leales dirigentes de los maquinistas están incómodos desde que su “paro” se ha convertido en portada de los medios de comunicación. No es eso lo que querían. Pero lo que querían, y a trasmano de su acción, se ha convertido en una lección. La dirección de la huelga había sido hasta ahora más bien vacilante, por miedo del propio valor y por miedo ante la opinión pública. Lo curioso de este conflicto es, precisamente, que está prácticamente excluido del mismo un pseudocompromiso al estilo del alcanzado por el sindicato Verdi en Telekom, que fue una capitulación en toda regla. Si en un momento dado la GDL, en nombre del fantaseado “gran sentido de responsabilidad”, cediera, no sólo habría sufrido con ello una grave derrota, sino que habría firmado también su fin como organización. ¿Cómo dice la consigna con que se bombardea desde hace años a una humanidad atada al capitalismo? ¡Hay que saber correr riesgos!

Robert Kurz es un reconocido teórico social alemán, que escribe regularmente en el semanario de izquierda Freitag.

Freitag, 22 noviembre 2007. Traducción para sinpermiso.info: Amaranta Süss

https://www.lahaine.org/mundo.php/por_que_el_conflicto_ferroviario_en_alem