



Temporada de huelgas

por Rick Fantasia

Desde hace más de un año, mientras la campaña presidencial monopoliza las ondas sonoras, las pantallas y la red, un rumor sordo se hace escuchar, nunca lo suficientemente lejos, siempre de fondo. El clamor, que se reconoce entre todos los demás, es el de los eslóganes coreados en los piquetes de huelga por los trabajadores furiosos. Suena desde las ciudades portuarias del este y el sur hasta las fábricas aeronáuticas del noroeste pacífico, desde los grandes hoteles de Nueva Inglaterra y California hasta los complejos de balnearios de Hawai. En todas partes, las mismas reivindicaciones: terminar con más de una década de estancamiento salarial y abusos patronales.

Huelga en los puertos

A principios de octubre, 45.000 estibadores interrumpieron su trabajo en unos cuarenta puertos de las costas este y sur, en Nueva York, Baltimore, Savannah, Nueva Orleans o incluso Houston, entre otros lugares. Hacía cerca de cincuenta años que los obreros del sector, representados por la International Longshoremen's Association (ILA), no hacían una huelga. El movimiento duró apenas tres días, pero hizo temblar al poder. La capacidad de la ILA de bloquear todo un segmento de la actividad portuaria amenazó con poner fin a un largo período de buena salud económica. "Sin nosotros, nada se puede mover, ¡nada!", tronó Harold J. Daggett, el presidente del sindicato, frente a varias decenas de trabajadores en Elizabeth, New Jersey. En plena campaña presidencial, el alcance político del acontecimiento no se le escapó a nadie. Contrariamente a la International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) –que representa a los trabajadores portuarios de la costa oeste y que tiene un fuerte sesgo de izquierda–, la ILA se cuenta desde hace largo tiempo entre las organizaciones sindicales más conservadoras del país. La administración Biden hizo saber de inmediato que no activaría la ley Taft-Hartley. Este texto, que data del 23 de junio de 1947, permite al presidente solicitar a un juez que suspenda la huelga por 80 días si considera que pone en peligro la "seguridad nacional". Mientras tanto, la secretaria de trabajo en funciones se apuró a reunir alrededor de la mesa de negociaciones a los representantes de la ILA y a los de la Alianza Marítima de Estados Unidos, que agrupa a los empleadores, para encontrar una salida a la crisis.

Los estibadores, obtuvieron lo que querían? Sí en lo que concierne a los salarios, puesto que el acuerdo de principio que cerraron con la patronal prevé un aumento de 62% de acá a seis años, fecha de expiración del convenio colectivo –sabiendo que las remuneraciones del sector son ya bastante holgadas. En cambio, habrá que esperar al 15 de enero de 2025 para que se reinicien las discusiones sobre la cuestión, mucho más

espinosa, de la automatización de las terminales portuarias, que la profesión identifica desde hace ya bastante tiempo como un peligro existencial. En efecto, las empresas buscan, y por todos los medios, liberarse de la mano de obra humana, sea generalizando el transporte y la distribución mediante contenedores, sea estandarizando los procesos, o bien instalando sistemas informatizados para hacer un seguimiento y contabilizar todo lo que transita por los puertos. Hasta ahora, la ILA aceptó la introducción de máquinas "semiautomatizadas", pero se opuso a la introducción de equipamientos totalmente autónomos que eliminasen toda intervención humana. Ahora bien, las negociaciones de enero discutirán precisamente dichas disposiciones.

Huelga en los aires

Representantes de los trabajadores y de la dirección llegaron a un acuerdo de principio el 19 de octubre. Se sometería a votación el 23 de octubre. Desde el 13 de septiembre, alrededor de 33.000 obreros en huelga paralizaron varias fábricas Boeing en el estado de Washington y Oregon. El movimiento, que pareció tomar a la compañía por sorpresa, estalló en el contexto de la renovación del convenio colectivo, después de que los trabajadores hubieran rechazado por una aplastante mayoría la propuesta de su empleador de subir los salarios un 25% a lo largo de cuatro años. Mientras que los dirigentes del sindicato International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) apoyaron en un comienzo esta oferta, súbitamente tuvieron que cambiar el tono y lanzarse a la batalla para responder a la disconformidad de sus afiliados.

Movidos por la convicción común de tener una verdadera oportunidad para mejorar sus condiciones materiales, y por el recuerdo compartido de sus luchas pasadas, los huelguistas también juntaron coraje de las recientes victorias arrancadas por sus compañeros estibadores y trabajadores de la industria del automóvil. Globalmente, Boeing paga mejor a sus maquinistas que otros industriales, pero el aumento del costo de vida en la zona de Seattle, donde

el grupo tiene numerosas fábricas, tiende a anular esta ventaja. En esta región, cada vez más dominada por la "tech" –alberga las sedes de dos gigantes, Amazon y Microsoft– los precios inmobiliarios se duplicaron en diez años. Desde este punto de vista, el aumento salarial de 40% que reclamaba la IAM no tenía nada de insensato. Las semillas de la discordia habían sido sembradas, además, por el propio fabricante en 2014, cuando había amenazado a los obreros con trasladar la producción a Carolina del Sur, a una fábrica completamente nueva, sin representación sindical, a fin de obligarlos a aceptar una baja de su cobertura médica y el reemplazo de un régimen de jubilación seguro por otro menos generoso y ampliamente tributario de los mercados financieros.

Parecía que Boeing apostaba al agotamiento de las tropas. Los huelguistas debían sostenerse con 250 dólares por semana –el subsidio que pagaba la caja de huelga de la IAM– o un poco más en el caso de aquellos que hubieran logrado obtener un trabajito a tiempo parcial. Para hacer todavía más penosas sus condiciones y las de sus familias, la dirección, el 3 de octubre, decidió privarlos de cobertura médica. Una semana más tarde, el nuevo presidente y director general, Robert Kelly Ortberg, anunciaba su intención de reducir los efectivos en un 10% a nivel nacional, lo que equivaldría a eliminar 17000 empleos. Las supresiones, agregó, afectarían a todos los puestos de trabajo, desde los altos directivos hasta los obreros de la producción. Así la empresa se protegía de la acusación de llevar adelante prácticas desleales con la finalidad (ilegal) de romper la huelga. Pero nos cuesta creer que no se tratara de una estrategia para desmoralizar a los huelguistas.

Pese a sus demostraciones de fuerza, el fabricante de aviones se encuentra en realidad en una posición extremadamente delicada, no tanto por la huelga como por los graves problemas técnicos y los retrasos de la producción que se fueron acumulando en los últimos años. El nombramiento de Ortberg en agosto de 2024 se inscribía en el marco de una profunda reestructuración de la dirección en respuesta a estas turbulencias. La crisis estalló tras dos accidentes consecutivos del modelo 737 Max 8 con cinco meses de intervalo, en octubre de 2018 y marzo de 2019. Estos accidentes causaron la muerte de 346 personas y obligaron a Boeing a dejar en tierra todos los aviones de este modelo y, posteriormente, a suspender su producción. Al término de una serie de investigaciones federales, audiencias en el Congreso y demandas civiles, la compañía aceptó declararse culpable y pagar una nueva multa de 243,6 millones de dólares a cambio de que se retirasen los cargos penales contra sus directivos. En enero de 2024, la compañía sufrió otro duro golpe cuando se soltó una puerta en pleno vuelo en un avión Max 9 (ligeramente más grande que el Max 8) que operaba Alaska Airlines. En cuanto a

la entrega de su último avión de gran fuselaje, el 777X, acaba de postergarse a 2026, con seis años de demora respecto del calendario inicial.

Huelga en las vacaciones

Un poco más de 10.000 empleados del sector hotelero eligieron uno de los picos anuales de la actividad turística en Estados Unidos –la fiesta del Labor Day, a inicios de septiembre– para iniciar una huelga de una semana de duración en los 25 establecimientos hoteleros Hilton, Marriott, Hyatt y Omni. A partir de esa fecha, de Boston a San Diego, pasando por Baltimore, Seattle, New Haven o incluso Honolulu, hubo paros más o menos largos que fueron afectando uno por uno decenas de establecimientos siguiendo el modelo de las huelgas rotativas implementadas en 2023 por los trabajadores de la industria del automóvil (*ver el artículo anterior*). Los rangos de personal movilizado incluyen agentes de mantenimiento, recepcionistas, cocineros, bacheiros, mozos, *barmen*, maleteros y porteros, todos miembros de UNITE HERE, un sindicato que representa aproximadamente 300000 trabajadores estadounidenses y canadienses del sector de la hotelería, la gastronomía, el juego u otras industrias asociadas. Los trabajadores en lucha reclaman aumentos salariales, nuevos puestos de trabajo, y, más generalmente, el fin de las restricciones presupuestarias instauradas durante la pandemia de Covid-19.

A mediados de octubre, se contabilizaban más de 5000 huelguistas a escala nacional, entre los cuales había 1300 nada más que en Boston, particularmente en los dos hoteles más prestigiosos, el mayor de la ciudad y el más antiguo de Estados Unidos, todavía en actividad. En algunos lugares, el movimiento viene durando varias semanas, mientras que en otros logró encontrar un acuerdo con los directivos. En el Hilton Bayfront de San Diego, los trabajadores, después de treinta y ocho días de huelga, aprobaron por un 94% un nuevo convenio colectivo de cuatro años que prevé una serie de mejoras en términos de cargas de trabajo, de vacaciones pagas y de protección contra el acoso, así como una revisión de las prácticas en materia de propinas.

UNITE HERE llamó a los turistas a evitar ir a los establecimientos afectados por la huelga, pero era casi misión imposible, en la medida en que la lista cambiaba todo el tiempo. Los hoteles involucrados tenían que funcionar con efectivos reducidos al mínimo, lo cual se traducía, para los clientes, en molestias de todo tipo (sábanas, toallas y bolsas de basura apiladas en los pasillos, bares y restaurantes cerrados, limpieza irregular, etc.) En el Hilton Hawaiian Village de Waikiki Beach, hubo veraneantes descontentos por no haber sido avisados previamente de la situación que incluso hicieron manifestaciones en mala para exigir la devolución del dinero de su estadía. ■