

## Viejas y nuevas prácticas político-sindicales ante la ofensiva del capital

Mauricio Torme \*



### Resumen

En los años '90 mientras se producía un retroceso de la resistencia de los trabajadores desde los sindicatos tradicionales se pudo observar la consolidación de una experiencia de lucha de los trabajadores del subterráneo. Mientras se fortalecía la metamorfosis de los clásicos sindicatos corporativos en sindicatos empresarios, la práctica político-sindical del subterráneo mostraba tener una relación distinta con respecto al Estado, la patronal, el sindicato y con los propios trabajadores. Antipatronal-Antiburocrático-Democracia-Trabajadores de Base-Izquierda.

### *Old and new political-unionist practices against the capital offensive.*

### Summary

In the 90's, while the traditional labour unions resistance went back, the experience of labour fights started consolidating in subways. While classic corporative unions came into entrepreneur ones, the union- political experience in subways showed different ways of relating with State, employers, the labour union and workers themselves. Anti-employer-Anti- bureaucracy-Democracy-Worker basis-Left- wing.

---

\* Licenciado en Ciencia Política y Sociología UBA. Docente UBA. Becario CONICET. Instituto de Estudios Sobre América Latina y el Caribe, UBA.  
mauricio.torme@gmail.com



El sindicato es la primera creación original del proletariado que busca los límites de su propia estructura de clase, elige de su mismo seno a sus dirigentes, adquiere los primeros elementos de una administración propia y de un propio gobierno, y se propone limitar y controlar la arbitrariedad y la prepotencia de las clases dominantes, sentando así las primeras bases de su propia emancipación. En el curso de su propio desarrollo, el movimiento sindical se vuelve la negación más decidida de la democracia burguesa. Antonio Gramsci, 1922.

## 1. Introducción:

Como primer objetivo nos proponemos analizar y describir la experiencia político-sindical del Consejo de Delegados (en adelante CD) en el subterráneo de la ciudad de Buenos Aires. Asimismo, intentaremos plantear alguna hipótesis explicativa del por qué del surgimiento y desarrollo de esta particular forma de organización de los trabajadores.

El interés puesto en este caso viene de larga data. Por el año 2005 en el seminario de investigación (Sociología UBA) dictado por los profesores Hugo Calello y Susana Neuhaus, con un grupo de compañeros<sup>1</sup> decidimos interrogarnos acerca de los movimientos de resistencia que habían surgido al calor del proceso abierto a partir de fines del 2001. Con el paso de la lectura descubrimos que había fenómenos políticos y sociales que no eran un resultado de dicha crisis (aunque adquirirían con ella una mayor potencia), sino que tenían un recorrido mucho más complejo y dinámico.

Según Borón y Thwaites Rey debemos recordar que para implementar el llamado “Consenso de Washintgon” y sus correspondientes políticas neoliberales, hacía falta contar con poder suficiente que pudiera basarse en la capacidad de construir consenso legitimador o en la

---

<sup>1</sup> Ignacio Pur, Lucas Correa, Santiago González, Natalia Silva

derrota de quienes pudieran oponerse. En nuestro país se produjo una violenta desarticulación de las clases subalternas, apoyada en el terror físico a través de la dictadura militar. Las fuertes modificaciones allí operadas están en la base de las políticas adoptadas en los años '90. A partir de allí, el proceso hiperinflacionario de los '80 y la desocupación masiva como resultado de las medidas neoliberales se constituyeron como nuevos componentes del terror económico, que inculcó a una sociedad lacerada por el horror de la represión. Sobre estos efectos se fue conformando una base de legitimación para un proyecto neoliberal que logró por unos años resolver la disputa entre los sectores dominantes y generar una ilusión en los sectores subalternos de que se avanzaría al capitalismo de primer mundo.

En este contexto, mientras se producía un retroceso de la resistencia de los trabajadores desde las organizaciones sindicales, se pudo observar la consolidación de una experiencia de lucha dentro del servicio de transporte del subterráneo. Este caso mostró que mientras en la Argentina se fortalecía la metamorfosis de los clásicos sindicatos corporativos en sindicatos empresarios, los cuales se acomodaban económicamente a la nueva realidad del Estado y se mostraban más preocupados por la administración de los ingresos a través de las obras sociales y la "cuota sindical" que por la defensa de los intereses de los trabajadores, existían a la par experiencias sindicales que mostraban tener un interés distinto en su relación con el Estado, con la patronal, con el sindicato y con los propios trabajadores. Frente a esto, nos surgió la siguiente pregunta: ¿Por qué en el subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires surge un CD con características político-sindical antipatronal y antiburocrático? Es decir, ¿por qué el CD ha podido pasar del momento corporativo al momento político tal como lo plantea Gramsci?





Para dar cuenta de la consolidación del CD mediante sus conquistas por medio de acciones de fuerza como huelgas, quites de colaboración, levante de molinetes, etcétera, contra la “sociedad política”<sup>2</sup> tenemos que realizar desde el presente una reconstrucción histórica de este proceso de lucha que no surgió a partir de la “crisis orgánica” de 2001, ni tampoco desde la privatización a comienzos del año 94, sino que tiene antecedentes en el marco de los ´80; momento en que se diseñaron las políticas neoliberales para los países de América Latina al tiempo que en ese período se formaron política y sindicalmente los dirigentes que comenzaron a organizar a los trabajadores.

Podríamos aquí adelantar que el importante desarrollo de una conciencia crítica, que se manifiesta en sus prácticas antipatronales y antiburocráticas es una expresión, con matices, de la lucha de los dirigentes sindicales combativos durante las primeras cuatro décadas del siglo xx y aquella que se desarrolló a fines de los 60 y principios de los 70. Y que junto a la construcción de una organización de base, en un contexto de ofensiva del capital sobre el trabajo, permitió a un sector importante de trabajadores pasar del momento económico-corporativo al político tal como lo plantea Gramsci<sup>3</sup>. En palabras del dirigente del CD Roberto Pianelli, “hemos optado por un sindicalismo clasista, una defensa incondicional de los intereses colectivos e individuales de la clase obrera (la clase antagónica en sus intereses a la patronal), y una organización independiente de todos los partidos, el poder político y del Estado”<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Categoría gramsciana que sintetiza toda la clase política dominante, sus aliados y sus aparatos consensuales y represivos, en Calello, Hugo (2004) “Los movimientos de resistencia y emancipación en confrontación con los guerreros religiosos y sus intelectuales orgánicos”, en Pablo E. Slavin *4tas Jornadas Nacionales de Filosofía y Ciencia Política* pág. 72.

<sup>3</sup> Ver Análisis de las Situaciones. Relaciones de fuerzas; en Escritos Políticos Antonio Gramsci. 2002.

<sup>4</sup> Delegado de la línea E, Pianelli Roberto, en Prólogo a un Fantasma recorre el Subte, Bouvet Virginia, Ediciones Desde el Subte, pág.13.

El antecedente más lejano que pudimos registrar es que hacia fines del año 1974 algunos trabajadores del subte iniciaron el reclamo por mejoras en el salario y en las condiciones de trabajo; esta situación se extendió durante el 75. La falta de respuesta por parte del gobierno peronista intensificó el reclamo y se tomaron medidas como quite de colaboración, trabajo a reglamento, etcétera. Como respuesta a las amenazas de lo que se denomina en este ámbito “patota sindical” de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), en el mes de abril se produce una huelga importante en el subterráneo que da origen a la coordinadora interlíneas 5 de Abril; ante esto el gobierno despliega una fuerte ofensiva encarcelando a los dirigentes más importantes a fin de anular los reclamos. Pero se encontró con una contundente respuesta por parte de las bases que sostuvieron el paro, pidiendo la liberación de los detenidos, la finalización de las amenazas por parte de la burocracia sindical y mejoras salariales. Pasados algunos meses el conflicto se resolvió a favor de los trabajadores. Se sacó provecho del contexto político nacional ya que contemporáneamente se desarrollaba el proceso de las coordinadoras interfabriles y comisiones internas combativas; éste junto con otros factores desemboca en la caída del ministro de Economía, Celestino Rodrigo. Es de destacar que durante este período de enfrentamiento con el sindicato se produce un acercamiento y vinculación sindicales entre los trabajadores del subterráneo y los de colectivos. Esto les permitió el surgimiento de una experiencia en conjunto que tuvo su punto máximo con la presentación de una lista unificada en confrontación con la UTA.

Pensamos que para entender una parte importante de la construcción del CD debemos referirnos a la importancia de la *politización* de un grupo de trabajadores, con una “experiencia política-sindical previa” a su ingreso como trabajadores en el subte. En ese sentido debemos tener en cuenta que al momento de organizarse, en forma clandestina, entre los años '94 y principios del '97, cuenta con dos importantes





referentes en el CD, como personificaciones sociales: Roberto Pianelli y Carlos Pérez. Ambos contaban con dicha experiencia.

El contexto objetivo del proceso político-sindical del CD estuvo dado por varios factores: a) las políticas neoliberales aplicadas por la empresa; b) la estructura del subterráneo lo convierte por su función en la sociedad actual un sector estratégico en toda la zona metropolitana en tanto transportador de trabajadores; c) desde mediados de los '90 las líneas del subterráneo están en constante expansión; d) lo que lleva a un crecimiento en la cantidad de trabajadores; de lo expuesto se desprende que la actividad económica viene en continuo crecimiento.

Por su parte el componente subjetivo, está centrado en la historicidad político-sindical de un grupo de trabajadores. A este componente lo podemos separar analíticamente en los aspectos que se reafirman y los que son puestos en cuestionamiento, dando lugar a una superación. Dicho grupo de trabajadores (unos 15 ó 20 aproximadamente) tenía una política sistemática de insertarse en el movimiento obrero para luego comenzar su organización. Tenía métodos clandestinos de organización (en cumpleaños, partidos de fútbol, etc.) para evadir la política opresiva aplicada por la empresa. Al mismo tiempo tuvo la capacidad de poner en contradicción sus concepciones esquemáticas y sectarias de la política y la realidad (una comprensión ingenua y simple del Estado, las bases y la burocracia sindical). Este proceso generó nuevos aprendizajes, y por tanto, nuevas prácticas político-sindicales. Entre las más significativas están: el CD discute y consulta con los trabajadores las medidas y reclamos; incentiva y potencia la participación de los trabajadores en distintos espacios político-sindicales o sociales (ejemplo: comisión de la mujer, de prensa, de cultura) buscando elevar el nivel de conciencia política y social; socializa la información a través de su página web, blogspot, folletos y otros métodos.

## Haciendo Historia.

Tanto el sindicalismo latinoamericano en general como el argentino en particular, se vieron transformados tras la aparición de los populismos durante los años cuarenta. En la Argentina, la forma y objetivo de lucha de los sindicatos anarquistas socialistas y comunistas, líderes de los procesos de organización obrera a principios del siglo XX, quedaron solapados bajo un nuevo tipo de sindicalismo, que adoptó un rol diferente frente al Estado. El sindicato nace y se desarrolla, no por una energía autónoma, sino como una reacción a los males determinados por el desarrollo del sistema capitalista en perjuicio de la clase obrera<sup>5</sup>.

Según Edgardo Bilsky, a principios del siglo XX los trabajadores del transporte cumplieron un importante trabajo en la estructuración del movimiento obrero, dado su tipo de crecimiento y su mayor grado de concentración. La conformación y desarrollo del capitalismo argentino caracterizado por la agroexportación hacía que el sector del transporte cumpliera un rol decisivo. Así fueron surgiendo importantes organizaciones, sobre todo donde la patronal se había concentrado: obreros del puerto, carreros, cocheros y luego choferes. Por su parte, los trabajadores ferroviarios y marítimos no tuvieron una organización tan eficiente, dado que debieron enfrentar desde el comienzo a empresas concentradas y poderosas, en lugares estratégicos para el capital en tanto que servían para sacar las materias primas del país hacia los países centrales.

La relación con el Estado por parte de los obreros del transporte fue casi inmediata a su proceso de organización: debieron enfrentarse con él al salir éste en apoyo de las grandes empresas monopólicas del transporte, de las cuales dependían las exportaciones. El primer estado de sitio, declarado por conflictos laborales y la primera ley “social” –la

---

<sup>5</sup>Gramsci A. (2002), *Escritos Políticos*, Buenos Aires, Editora Nacional Madrid. Página 152.







ley de residencia-, se decretó en 1902 a raíz de una huelga que se transformó en general, al extenderse a los transportes urbanos de carga, estibadores del mercado central de frutos y a los portuarios. Asimismo fue en el puerto donde surgieron las primeras organizaciones de “rompehuelgas” creadas por la patronal y algunos sectores de la Iglesia, apoyándose en las pugnas entre trabajadores nativos y extranjeros.

Para el caso del subterráneo, no se pueden trasladar directamente estas experiencias, ya que se trata de un momento distinto del desarrollo del antagonismo social, así como existe hoy un patrón de acumulación del capital diferente, basado en el comando del capital-dinero<sup>6</sup>. Pero interesa resaltar la centralidad del sistema de transporte en el modo de producción capitalista. En éste, la movilidad del capital no se refiere sólo a las facilidades que el capital requiere para moverse en su forma financiera (por ejemplo, de una bolsa de valores hacia otra), sino que también hace referencia a los factores de la producción. Esto es, la libertad de movimiento de la mercancía. La mercancía, si no es puesta a la venta (y comprada) en el mercado, no es realizada, es decir no adquiere valor de cambio. Para ello es que fue producida en primer lugar; en ese sentido, durante el modelo agroexportador lo más importante era la libre circulación del trigo, girasol y la carne vacuna. De esta manera adquiriría importancia a principios del siglo XX el transporte en ferrocarriles. Pero hoy hay que comprender qué patrón de acumulación se ha desarrollado en la Argentina con la implementación de las políticas neoliberales, para así ver la centralidad que han adquirido otros y nuevos sistemas de transporte. Esto se relaciona con que en la actualidad hay que entender el desarrollo a nivel global del sector servicios y cómo repercute en el capitalismo argentino. Entonces,

---

<sup>6</sup>Bonnet, A. (2003) “El comando del capital dinero y las crisis latinoamericanas”, en Bonefeld y Tischler *A 100 años del ¿Qué Hacer?*, UAP-Herramienta.



se puede establecer como hipótesis que hoy la mercancía que debe realizarse no son sólo las *commodities agrarias*, sino también la mercancía *fuerza de trabajo* en su forma de trabajadores del sector servicios de la Ciudad de Buenos Aires. Allí, entonces, el transporte en subterráneos adquiere una nueva centralidad.

### **El Cuerpo de Delegados confronta al Sindicato, la Empresa y el Estado**

El viernes 12 de diciembre de 2008 el CD y casi la totalidad de los trabajadores realizaron un paro en el servicio de subterráneos porque el sindicato convocó a elecciones de delegados gremiales violando una serie de normativas legales<sup>7</sup>. El propósito de la UTA era (y es) eliminar el CD “*antipatronal y antiburocrático*” que existe como mayoría desde el año 2000. Algunos delegados combativos y un importante sector de trabajadores vienen desde febrero de 1997 recuperando “*derechos laborales*” que fueron suprimidos por la implementación de las políticas neoliberales en el gobierno de Carlos Menem (1989-1999).

Pero no sólo en eso radica la importancia de desarticular un CD que no responde verticalmente a las decisiones de la dirección de UTA, y que por ser un sindicato cegetista se puede pensar que tampoco obedece las decisiones de dicha cúpula sindical, sino que la “Sociedad Política” actual no tolera que haya dirigentes sindicales que actúen con otros

---

<sup>7</sup>En el artículo 40 la ley 23.551 de Asociaciones Sindicales dice que “Los delegados del personal, las comisiones internas y organismos similares, ejercerán en los lugares de trabajo o, según el caso, en la sede de la Empresa o del establecimiento al que estén afectados...”. Aquí mientras el Gremio interpretó que debía formar los padrones por categoría y o funciones, lo que se opone a la forma en que se han realizado hasta el presente, los Metrodelegados afirman que se debe votar por establecimiento, es decir por línea y talleres. El artículo 45 es claro “...a) De diez (10) a cincuenta (50) trabajadores, un (1) representante; b) De cincuenta y uno (51) a cien (100) trabajadores, dos (2) representantes; c) De ciento uno (101) en adelante, un (1) representante mas cada cien (100) trabajadores, que excedan de cien (100) a los que deberán adicionarse establecidos en el inciso anterior...”. La discusión esta en el otorgamiento de parte de UTA de la cantidad correspondiente que señala la ley en este punto, en el presente hay solo 23 delegados para un padrón de casi 4.000 trabajadores.





principios y valores que buscan la emancipación de los trabajadores en lo estratégico, defender los derechos adquiridos y pelear por nuevos en la coyuntura. Dicha “Sociedad Política” tendría algunos problemas en la “governabilidad”<sup>8</sup> en un contexto, de crisis o no, en el epicentro de la capital del país. En este sentido se debe tener en cuenta la significativa función que cumplen actualmente los subterráneos en la movilización y circulación de casi un millón cuatrocientos mil trabajadores<sup>9</sup> por día, y el problema político-económico que puede generar que los mismos no funcionen.

En una clara demostración de fuerza pasando por alto por ejemplo el derecho de huelga el Gobierno de Cristina Fernández anunció que recurrirá a la Justicia y a la policía para garantizar el normal funcionamiento de los subterráneos”. El Ministerio de Trabajo de la Nación, emitió un comunicado que sentaba posición: “No hay detrás de esta cuestión ningún conflicto laboral, no se acreditaron irregularidades que fundamenten” la impugnación de la elección de delegados, “tornando injustificada e ilegítima la postura de quienes pretenden privar a centenares de miles de ciudadanos del servicio público de transporte”. Los delegados esperaban que el ministerio actuara del mismo modo que el 12 de mayo, cuando anuló la convocatoria. Sin embargo, en los despachos del Poder Ejecutivo el clima había cambiado. “Los delegados siempre impugnan porque no quieren elecciones, o las quieren a su manera”, comentaron<sup>10</sup>.

El CD es uno de los pocos movimientos con cierta potencialidad contrahegemónica en el sentido gramsciano. Desde 1997 hasta la actualidad han logrado no sólo resistir sino *revertir* en su lugar de trabajo, en su situación específica que los relaciona con el sindicato de

---

<sup>8</sup>Concepto utilizado por la Ciencia Política Hegemónica cuyo atributo principal es mantener el “orden social”.

<sup>9</sup>Diario Crítica de la Argentina del día 22 de febrero de 2009, Sección Revista, Página 25.

<sup>10</sup>Diario Pagina/12, del día 12 de diciembre de 2008.

la UTA, la empresa y el poder político, casi todas las políticas “flexibilizadoras” impulsadas por el gobierno de Menem y aplicadas por las empresas beneficiadas con las privatizaciones.

Entre los logros más importantes del CD se pueden destacar:

1) La incorporación de casi la totalidad de los trabajadores “tercerizados al Convenio de UTA”. Esto implicó mejoras no sólo en la dimensión material, salario y condiciones de trabajo, sino también en la dimensión subjetiva de la clase trabajadora; permitió revertir la fragmentación que produce este tipo de políticas. La incorporación desarrolló vínculos solidarios entre los trabajadores que se empezaron a percibir como parte de una misma *unidad*.

2) Triunfo salarial en 2004/05 llegando a obtener un “44 % de aumento” cuando la CGT había pactado con las empresas y el Estado un aumento del 19,5%<sup>11</sup>.

3) La conquista de las “6 horas por condición de insalubridad” para todos los trabajadores del subterráneos y la reincorporación de aquellos que fueron despedidos por participar del conflicto. Se crearon 500 puestos de trabajo.

4) Evitaron en varias ocasiones la instalación de máquinas expendedoras generadoras de desocupación y lograron reincorporar a los despedidos que actuaron en el conflicto.

5) Impidieron la eliminación del “puesto del guarda” lo cual iba a generar más desocupación y los conductores debían cumplir con dos tareas. Ésta doble función es denominada por los científicos políticos y sociólogos del trabajo como producto del *toyotismo*, “polivalencia” que

---

<sup>11</sup>Diario Página/12 del día 12 de febrero de 2005.





refleja la capacidad del trabajador para operar en varias máquinas, combinando “varias tareas simples”<sup>12</sup>.

6) Recuperaron la “*estabilidad laboral*” a partir del paro de febrero del '97. La patronal sabía que si había despidos o arbitrariedades *las bases* responderían de conjunto con paros.

7) En las elecciones de 2006 para elegir Delegados la lista que confronta a la UTA, ganó sobre 1308 trabajadores que podían votar (en un padrón de 1991 trabajadores) la lista del CD combativo fue apoyado por 1095 trabajadores<sup>13</sup>.

En el año '93 se concesionó el servicio del transporte de “subterráneo de Buenos Aires” a Metrovías S. A. integrante del grupo económico Roggio<sup>14</sup>. En este sentido caracterizan la venta y concesión de activos por parte del Estado como parte de la sostenida ofensiva emprendida por el capital contra la fuerza de trabajo en el que busca recuperar la tasa de ganancia y relanzar la acumulación capitalista. En el caso del subterráneo, supone la apertura de nuevos mercados y áreas de actividad con un reducido –o, como se pudo comprobar luego, inexistente– riesgo empresarial, en la medida en que se trataba de la transferencia o la compra de activos a ser explotados en el marco de reservas legales de mercado monopólicos, con ganancias extraordinarias garantizadas por los propios marcos regulatorios<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup>Antunes R., (2003) “¿Adiós al Trabajo?”, Buenos Aires, Ediciones Herramienta. Página 27.

<sup>13</sup>Ver resultados en :

[www.metrodelegados.com.ar/spip.php?article808&var\\_recherche=elecciones](http://www.metrodelegados.com.ar/spip.php?article808&var_recherche=elecciones)

<sup>14</sup> La empresa Metrovías pertenece al grupo económico presidido por Benito Roggio. Es un grupo de empresas que han desarrollado en el sector de la Infraestructura y los Servicios. Sus rubros más importantes son rubros de la construcción, transporte, ingeniería ambiental, servicios sanitarios, entretenimiento y turismo, tecnología e informática, concesiones viales y desarrollos inmobiliarios. Ver <http://www.roggio.com.ar/>

<sup>15</sup>Vocos, F. y Compañez, M. (2008) “La disputa por la equiparación de las condiciones de trabajo. El caso de las empresas tercerizadas de Metrovías”, Buenos Aires, Editado por Taller de Estudios Laborales y Ediciones Desde el Subte. Página 2.

El subterráneo tiene una infraestructura de 6 líneas en toda la ciudad de Buenos Aires (A, B, C, D, E, H) y 2 talleres donde se realizan las reparaciones de las formaciones (Rancagua y Constitución). Su extensión es de 50 km.

La privatización fue un negocio para pocos que perjudicó de entrada a los trabajadores: de los 3643 empleados estatales del subterráneo, sólo 1100 fueron contratados por la nueva empresa. El Estado se hizo cargo de las indemnizaciones del resto de los trabajadores, muchos de los cuales fueron presionados a aceptar el retiro voluntario; como contrapartida se incorporó a empleados nuevos. Así el plantel inicial fue de 2200, de ellos 1600 pertenecían al mismo convenio.

Con la privatización quedó sin efecto el Convenio Colectivo<sup>16</sup> que regía desde 1975. De la Jornada laboral de seis horas diarias por la condición de “insalubridad”, la nueva gestión impuso 8 horas diarias y bajó los salarios; ambas medidas apuntaban a elevar la ganancia de la empresa.

Sectores como el de limpieza y el control de evasión, fueron contratados a través de otras empresas, es decir se tercerizaba el trabajo. Una modalidad en auge de ésta época, por ejemplo la empresa Metropolitana en seguridad, Fiel para control de la evasión, Taym para la limpieza, siempre por menos salario y en peores condiciones que el personal de Metrovías (bajo convenio UTA). Unos quinientos trabajadores se encontraban en esta situación. Según el sociólogo Ricardo Antunes, estas medidas empresariales son una de las respuestas que diseñó el capital a nivel global, con sus mediaciones particulares en cada región y país, ante la crisis del proceso productivo

---

<sup>16</sup>Según Federico Vocos los Convenios Colectivos cristalizan una determinada relación de fuerza, son una herramienta que puede resultar útil al trabajador o al patrón según la fuerza con la que se cuenta. Es para tener en cuenta que la gran mayoría de los convenios que se firman en la actualidad tienden a agregar cláusulas que apuntan hacia la flexibilización de la fuerza de trabajo; en “La construcción del propio proyecto, en Anteproyecto Convenio Subte, los trabajadores construyen su propio destino”, Ediciones desde el Subte, 2005, Página 2.





fordista a principio de los '70. El nuevo proceso productivo aplicado por el capital, muchas veces superpuesto con el anterior régimen de producción, nos referimos al *toyotismo*, “tiende a una *horizontalización*, reduciendo así el ámbito de producción de la montadora y extendiendo a las subcontratistas, las “tercerizadas”, la producción de elementos básicos, que en el fordismo son atributos de las montadoras. Esta *horizontalización*, implica también, en el toyotismo, la expansión de éstos métodos y procedimientos para toda la red de proveedores: Y así, Kanban, just in time, flexibilización, tercerización, subcontratación, CCQ, control de calidad total, eliminación del desperdicio, “gerencia participativa”, sindicalismo de empresa y otros se propagan intensamente”<sup>17</sup>.

En este marco, aquellos que pretendían organizarse debían reunirse fuera del lugar de trabajo, a veces de manera clandestina, para estar en condiciones de dar una respuesta efectiva a las acciones de la empresa<sup>18</sup>. En el inicio del manejo de la concesión por parte del grupo Roggio, en 1994, lo que primaba en la subjetividad de los trabajadores era el miedo a los despidos. Quienes trataban de organizarse tenían que hacer sus reuniones afuera, de manera secreta. Se armaron agrupaciones en varias líneas, que no siempre se conocían entre sí<sup>19</sup>.

Según el delegado Pianelli, “había esencialmente 2 organizaciones clandestinas. Una existía en los talleres y la otra en el área de boneterías. En los talleres había gente del Partido Obrero y gente que había militado en el MAS. Sacaban un boletín que se llamaba “Trabajadores de Metrovías”, el referente más importante era Charly Pérez; y en la otra éramos varios que militábamos en el MAS, Chato, Baigorria (hoy delegado de la línea A), Compañez, y, luego se sumó

<sup>17</sup>Antunes R. (2003) ¿Adiós Al Trabajo?, Buenos Aires, Editorial Herramientas. Página 32.

<sup>18</sup>Bianchini F. y Torme M., en Labour conflicts in contemporary Argentina. International Institute of Social History. On line Publications, March 2008.  
<http://www.iisg.nl/labouragain/labourargentina.php>

<sup>19</sup>Diario Página/12 del Lunes 14 de Febrero de 2005.



Bouvet, y otros compañeros más, teníamos gente en 4 o 5 líneas, pero el trabajo era ultra clandestino”<sup>20</sup>. El boletín que sacaba esta segunda agrupación se llamaba “El Túnel” con claras referencias al pasado de lucha de su corriente político-sindical (PST). “Ahí empezamos a armar la organización. Nosotros publicamos un boletín que se llamó el Túnel y empezamos a elegir Delegados no reconocidos gremialmente porque no existía eso, pero reconocidos por la UTA. Nosotros teníamos una organización a dos niveles. Una de superficie que aparecía ligada al sindicato y una organización clandestina que publicaba el boletín. Hicimos tres números. Esta fue una tarea dura. Nos empezamos a reunir en los túneles. De ahí el nombre. Con otros militantes del PST de otras líneas le fuimos dando forma a la organización, que llegó a ser muy importante en la línea B. Era medianamente importante en la línea D y en la C”<sup>21</sup>.

La concesión del servicio al Grupo Roggio tuvo como una de sus consecuencias intencionadas desarticular la organización creada por los trabajadores durante los ´80 y a la mayoría de los activistas y militantes políticos combativos. El Delegado Carlos Pérez lo expresaba de manera contundente: “Quienes comenzamos a trabajar en 1994 nos encontramos con un cuadro de desmoralización y odio a la burocracia sindical y asumimos la tarea de comenzar la reorganización de los trabajadores. Asumimos como propia la historia de luchas del subte, y se produjo una mezcla de experiencias de los que veníamos despedidos de otros gremios, los jóvenes que recién comenzaban su experiencia laboral y los compañeros que quedaban del subte”<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup>Entrevista a Roberto Pianelli Delegado de la línea E desde 1998.

<sup>21</sup>Compañez M. y Ledesma F. (2006), entrevista a Germán Valdivieso en “Cuando el Terror no paraliza de 1974 a 1982”, Buenos Aires, Ediciones desde el Subte, Página 110.

<sup>22</sup>Rospil C. (2007), “Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del subte” en experiencias subterráneas, Buenos Aires, Ediciones Instituto de Pensamiento Socialista. Página 97.







El primer conflicto importante que experimentaron los trabajadores y algunos delegados combativos (dado que todavía no eran mayoría en el CD) después de la privatización, fue el que se originó por el despido del conductor Contreras en febrero del '97. La acción directa fue impuesta no sólo a la empresa sino también al CD que estaba influenciado por la política de la UTA; su secretario general era Juan Palacios. Dicho despido fue el punto de llegada de una serie de ataques por parte de la empresa. El punto de partida fue la privatización y los despidos masivos, la vuelta a las 8 horas de trabajo, manoseos y arbitrariedades a destajo.

En este contexto objetivo, la relación dialéctica tuvo su momento subjetivo. Quien asumió una participación activa, fue la entonces delegada Bouvet, quien militaba sindicalmente en la agrupación de Boleteros "El Túnel"; parecía tener en sus intervenciones político-sindicales un aprendizaje de su grupo político-sindical y de las experiencias de lucha llevadas adelante en los '70 por su abuelo, un delegado colectivo del Partido Comunista<sup>23</sup>.

Después de 3 años de organización y militancia clandestina, esta primera huelga fue el producto de una multiplicidad de factores, tanto objetivos como subjetivos, articulados de manera compleja y en mutua relación. Se puede afirmar que sin dudas marcó un quiebre que empezaba a expresar en el plano de lo visible la construcción política realizada en las bases, durante un largo tiempo, de manera silenciosa y oculta.

Este proceso fue configurando una "nueva relación de fuerzas" entre la empresa y la UTA, por un lado, y un grupo importante de trabajadores, por otro. Si bien el CD estaba hegemonizado por delegados que respondían a la UTA, este conflicto les permitió a algunos trabajadores combativos convertirse en referentes ante sus compañeros.

---

<sup>23</sup>Compañez M. y Ledesma F. (2006), entrevista a Miguel Cascallar, en "Cuando el Terror No Paraliza de 1974 a 1982", Buenos Aires, Ediciones Desde el Subte, Página 36.

Este proceso de fortalecimiento de la organización de base, de trabajadores y delegados combativos fue ratificado a fines del mes de mayo del año '99, después de un despido. En el conjunto de los trabajadores se vislumbraban diferentes tendencias políticas que tenían implicancias concretas a la hora de tomar medidas. Hubo debates y asambleas acerca de qué hacer ante una fuerte ofensiva de la empresa sobre los trabajadores más contestatarios. Nuevamente *la unidad no sólo se generaba por el trabajo político en las bases sino por la propia política de la empresa que avanzaba en todos los sectores y de todas las maneras.*

Al cambiar la relación de fuerza, algunos delegados y trabajadores combativos tomaron la iniciativa del proceso político-sindical. Muchos trabajadores comenzaron a *desnaturalizar* prácticas y relaciones de dominación que antes aceptaban como parte de un “desarrollo natural” y de un “orden dado”.

Desde mediados del año '97 hasta el 2000 la ofensiva se focalizó en los trabajadores y delegados más combativos. Los mecanismos fueron la persecución diaria, amenazas a propios y familiares, no pago de salarios, etc.. La tarea era romper y evitar la propagación del “*buen sentido*” es decir una “*conciencia crítica superadora del momento productivo*” en el sentido gramsciano.

En septiembre de 2000 las elecciones plasmaron un nuevo CD; esta vez ya se observaba con una mayoría de delegados que no respondían a la dirección de la UTA. Sobre un total de 21 delegados de base, 12 eran independientes de la burocracia y de la patronal. Muchos de ellos venían participando en la lucha contra los despidos y por la jornada de 6 horas desde el año '96. Entre ellos se pueden mencionar a Chiappe, Bouvet, Compañez y Maestri, en la línea A; Gervasi en la C; Abraham,





Fragueiro y Sena, en la D; Pianelli, Violas y Piero, en la E y Perez en Taller Rancagua.

La llegada al gobierno por parte de la Alianza (UCR y FREPASO) a fines del '99 marcó la continuidad con las políticas neoliberales ejecutadas por el gobierno de Carlos Menem. Un claro ejemplo de ello fue el escándalo de coimas en el senado para la aprobación de la ley de "reforma laboral" que profundizaba la flexibilización.

Ante este nuevo contexto, la empresa no dudó en promover acciones para debilitar y/o aislar al nuevo CD con claras características combativas. La ofensiva consistía en generar sanciones a trabajadores que los mismos delegados no pudieran resolver.

La empresa Roggio aplicaba las políticas dominantes en los países más industrializados; la inserción del "toyotismo" se hacía presente. Una de las medidas que intentó aplicar fue la eliminación del "puesto de guarda". Comenzarían por la reubicación de los guardas en otras funciones y lugares de trabajo; los conductores deberían cumplir con la tarea del guarda (*polivalencia*). La línea B sería el laboratorio de experimentación porque hacía poco tiempo que habían renovado el sistema de señalización, pero sobre todo porque los 3 delegados respondían a la dirección de UTA.

El conflicto por el "puesto del guarda" duró más de tres meses; en ese tiempo se pudo fortalecer la organización de los trabajadores. El sindicato había negociado la entrega de los guardas con la empresa, pero los trabajadores nunca supieron a cambio de qué. El conflicto los superó. Los delegados y las bases resistieron, no sólo por la convicción y principios que los lleva a defender sus derechos, potenciados por el elevado ánimo que tenían producto de sus anteriores conquistas, sino también porque no tenían muchas opciones más que luchar para poder sobrevivir como trabajadores.

El gremio tuvo que ir cambiando su posición acorde con la dinámica de los hechos, la relación de fuerza favorecía cada vez más a los delegados combativos y a las bases. Pasaron de expresar en sus comunicados que: “Si quieren locuras, sigan solos” a declarar “en favor de la defensa incondicional del puesto del guarda”. Este cambio táctico no era producto de una maduración de su política en defensa de los trabajadores, sino para no quedar mal parados ante una inminente derrota. Es decir que su viraje tenía un carácter formal, porque en los hechos seguían operando a favor de la eliminación del puesto del guarda y tratando de cooptar algunos delegados. Cuando la empresa reincorporó a los despedidos en una reunión del Ministerio de Trabajo y dejó sin efecto la eliminación de los guardas, esas actas reflejaban que el conflicto se había ganado desde abajo, en las bases, en las líneas, en los talleres.

Con el triunfo del “puesto del guarda” la posición de los delgados *“antipatronales y antiburocráticos”* se había fortalecido notoriamente, a la vez que de manera dialéctica se había debilitado la posición de la empresa y el sindicato; la UTA mostraba a las claras sus intereses reales.

Todo indicaba que había que seguir hacia adelante, organizando y fortaleciendo el CD; así es como se empezó a debatir en ciertos sectores de trabajadores el reclamo histórico por las “seis horas” de trabajo. La privatización llevó las horas de trabajo de seis a ocho, medida que no había implementado ni la dictadura militar.

Las bases realizaban asambleas y tomaban decisiones; teniendo en claro los objetivos que debían encarar en el corto y mediano plazo, los trabajadores decidieron insistir en que sea el sindicato, o sea que la comisión directiva de la UTA sea quien encabece la lucha por las “seis horas” y los reclamos salariales pertinentes. Pero una vez más el





sindicato mostraba con claridad que no defendían los derechos de los trabajadores. En Julio de 2001 un grupo de trabajadores marcharon hacia la sede central de la UTA pero “fueron agredidos por una patota, unas cien personas, del subte, directivos del gremio y colectiveros, que nos recibieron con los brazos abiertos y los puños bien cerrados”<sup>24</sup>.

Diferentes dirigentes políticos de izquierda, que tenían un lugar en la legislatura porteña, empezaron a armar proyectos sobre las “seis horas” por condición de “insalubridad”. El día 22 de agosto de 2002 fue tratado en el recinto de la legislatura con la presencia de más de 800 trabajadores del subte. El proyecto de ley 871 se debatió durante horas y se aprobó por amplia mayoría. Pero ésta era una victoria a medias, ya que el jefe de gobierno de la Ciudad de Buenos Aires Aníbal Ibarra (2000-06), el 13 de septiembre, vetó dicha ley.

El contexto político nacional había cambiado, el movimiento popular que se había gestado a partir de la crisis de 2001 comienza a ser cooptado y disciplinado por el gobierno de Eduardo Duhalde (2002-03); en este marco, en las inmediaciones de la estación ferroviaria de la ciudad de Avellaneda, la policía bonaerense asesina a Maximiliano Kosteki y Darío Santillán durante una manifestación por diferentes reclamos sociales. Ambos eran militantes del Movimiento de Trabajadores Desocupados (de Guernica y Lanús respectivamente) nucleados en la Coordinadora de Trabajadores Desocupados Aníbal Verón. El Estado mostraba hasta dónde podría llegar si fuese necesario para mantener el “orden público”. Sin embargo algunos científicos sociales sostienen que “el mérito principal del gobierno de Duhalde es haber mantenido las libertades y, pese a la explosión de las actividades delictivas, conducir una política de seguridad en general moderada y alejada de la tentación autoritaria. Quizás la única “promesa” de Duhalde que pudo cumplir fue la de evitar

---

<sup>24</sup>Bouvet V., (2008), Un fantasma recorre el subte, Buenos Aires, Ediciones Desde el Subte, Página 70.

recurrir a la violencia estatal para afrontar los gravísimos problemas que atraviesan la sociedad y el Estado argentino”<sup>25</sup>.

El jefe de gobierno porteño pretendió realizar una salida decorosa para que su medida no quede como antiobrera. Para ello decidió dar curso al expediente de insalubridad que dormía en el despacho de Policía de trabajo desde hacía meses. La dirección de la UTA aprovechó el revés sufrido por los delegados antipatronales para desacreditar su política y mostrarse como alternativa ante los trabajadores, buscando recuperar la iniciativa y algo de legitimidad. La opción correcta según los dirigentes de la UTA, era la vía legal, o sea la emprendida por el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, decían: “dentro de la ley, todo”.

En el año 2003, a mediados de julio, la UTA firmó con la empresa un arreglo salarial y la modificación del Convenio Colectivo, estableciendo tres nuevas categorías flexibilizadas en el sector de boleterías. Esto fue firmado por el Ministerio de Trabajo en tiempo récord. La empresa sabía que el gobierno emitiría un decreto de aumento salarial donde se incorporaría al básico \$225, mientras que el acuerdo de la UTA era por \$200 y la incorporación de \$125.

Éste pacto fue interpretado como una nueva traición por parte de la conducción del sindicato, los trabajadores ante la nueva frustración se mostraron muy disconformes con sus prácticas antiobreras, por ello se decidió ir a un paro y desautorizar por primera vez un acuerdo firmado por la UTA. Una vez más los delegados supieron utilizar a su favor una variable que ellos no manejaban: *la política nacional*. Realizaron acciones de todo tipo desde ir a entrevistarse con el Jefe de Gabinete, Fernández y el Presidente de la Nación de ese momento, Néstor Kirchner, hasta ir a abuchear a los actos de campaña de Ibarra. En

---

<sup>25</sup>Fernández A., (2002) “Sindicatos, crisis y después”, Buenos Aires, Ediciones Biebel. Página 8.





agosto había elecciones en la Ciudad Autónoma. Ibarra perdía en primera vuelta contra el derechista Mauricio Macri. Antes de que se produjera el Ballotage los delegados visitaron al Jefe de Gobierno para anticiparle que si no salía la ley por insalubridad, los subtes irían al paro en medio de que los porteños decidirían entre Ibarra y Macri.

Las acciones tuvieron efecto, la oficina de Policía de Trabajo de la Ciudad de Buenos Aires firmó la declaración de insalubridad en el subterráneo el 5 de septiembre de 2003. Pero esa medida tenía un carácter parcial porque comprendía a dos tercios de todos los trabajadores del subte, quedando excluidos los boleteros, el Premetro, y algunos talleres. No obstante, era un triunfo no sólo porque quedaba instalado el derecho a trabajar “seis horas”, sino que ahora quedaba parcialmente reconocido en el plano formal por una ley.

El 1 de abril de 2004, en silencio, el sindicato firmó con el Ministerio de Trabajo un acuerdo que establecía la reducción de las seis horas para dos tercios de los trabajadores del subte. Para el sector de los boleteros (unos 500 trabajadores) la jornada laboral sería de siete horas y además venía acompañado de la incorporación de máquinas expendedoras que atentaban nuevamente contra sus puestos de trabajo.

Los trabajadores reunidos en asambleas, discutieron la necesidad de ir a un nuevo paro del servicio. La política de la empresa y el Estado fue desgastar la huelga, poner en contra a los “usuarios”, otros trabajadores, y generar grietas para quebrar a los menos convencidos. Pero los delegados y la mayoría de los trabajadores se sostuvieron en su decisión. Debe decirse que los que sostuvieron el paro de manera activa y efectiva en el lugar de trabajo no fueron la mayoría, sino un conjunto menor entre los que se encontraban los delegados y los trabajadores más politizados. La huelga duró 4 días, y aunque hubo rumores de que el gobierno mandaría a reprimir, la medida no se



modifico. Organizaciones sociales y políticas de izquierda se hicieron presente como muestra de solidaridad en apoyo de los reclamos; “el servicio estuvo parado ochenta horas. Fue la medida gremial más larga y cada día eran más los compañeros que la apoyaban, que participaban en ella y que dormían en el subte”<sup>26</sup>. Ese conflicto terminó de afianzar a los delegados combativos y fortaleció la confianza de los trabajadores en ellos. Fue ganada una medida de fuerza histórica, contra el sindicato, la empresa y el Estado. Se reincorporó a los despedidos, no pusieron máquinas expendedoras y se consiguieron las “seis horas” para todo Metrovías.

A fines de 2004 y principios de 2005 el CD llevó adelante un reclamo salarial. Dicho conflicto fue abordado en una investigación anterior publicada por el *Internacional Institute of Social History en su sección Labour Again Publications* en versión electrónica. En esa oportunidad, junto a Facundo Bianchini<sup>27</sup> sosteníamos que la importancia de dicho conflicto radicaba en que rompía con la pauta salarial establecida por el gobierno peronista de Nestor Kirchner (2003-07), las empresas y la dirigencia de los sindicatos tradicionales nucleados en la CGT, abriendo así el camino para más y mayores reclamos salariales. Pero por otro lado, junto con el conflicto de los trabajadores telefónicos (FOETRA) de fines de 2004, rompía con la invisibilidad pública de los conflictos que hasta ese momento eran silenciados por el tándem gobierno-medios de comunicación<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup>Bouvet, V. (2008) “Un fantasma recorre el subte”, Buenos Aires, Editorial Desde el Subte. Página 99.

<sup>27</sup>Investigador del Centro Cultural de la Cooperación “Floreal Gorini”.

<sup>28</sup>Bianchini F. y Torme M., en *Internacional Institute of Social History*; sección *Labour Again Publications*, *Labour Conflicts in contemporary Argentina*.[www.iisg.nl/labouragain/labourargentina.php](http://www.iisg.nl/labouragain/labourargentina.php)





## La lucha por la autonomía de UTA

La Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro (AGTSyP) es el fruto de una historia, una acumulación de fuerzas de los trabajadores que quieren y necesitan ser representados de otra manera.

Cronología del proceso:

- El 5 de septiembre de 2008 se iniciaron los trámites de inscripción ante la autoridad administrativa.
- El 3 de noviembre de 2008 la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales emitió dictamen favorable a su inscripción.
- El 28 de noviembre de 2008 la Secretaria Nacional del Trabajo, elevó el proyecto de resolución de inscripción gremial (fs. 112 del expediente).
- En enero de 2009 los trabajadores de subte realizaron un referéndum para decidir sobre la independencia de UTA (presencia de escribanos y prensa)
- En junio de 2009 se presentó un pedido de pronto despacho, y aun así no firmó.
- El 29 de septiembre de 2009 el Juzgado Nacional del Trabajo n° 79 dictó resolución ordenándole al Ministro Tomada que resolviera.
- El Ministro apeló esa resolución.
- El 27 de octubre la Sala X de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo confirmó en todos sus términos la resolución judicial que le ordenaba inscribir al nuevo sindicato del subte<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup>Ver: [www.metrodelegados.com.ar](http://www.metrodelegados.com.ar)

Durante el último paro los Ministros Tomada y De Vido dictaron la resolución 1024/09 que declara al Subte como “Servicio Esencial” en esta se decide fijar un diagrama de servicios mínimos para asegurar “el transporte a los usuarios”. Dicha decisión viola la ley 25.877 aprobada por este mismo gobierno, en la cual se entiende que el “Servicio de Transporte Público Subterráneo de Pasajeros” no es un servicio esencial conforme a la definición que da la OIT. Además contradice lo establecido en el artículo 14 bis de la CN que establece claramente el derecho de formar sindicatos sin autorización previa, con el solo requisito de su inscripción en un registro especial. Hasta el momento hay más de 1.600 trabajadores que están afiliados a la nueva organización sindical antes de que ésta cuente con la inscripción.

### **Reflexiones finales:**

A lo largo del trabajo hemos visto que la conformación del CD en el subterráneo tiene como características distintivas sus prácticas antipatronales y antiburocráticas que se manifestaron, como desarrollamos, de diversos modos. El contexto objetivo de este proceso ha estado marcado por las políticas neoliberales aplicadas en la empresa, el constituirse en un sector estratégico por su función, y el constante crecimiento de las líneas y trabajadores. Dialécticamente la relación con el componente subjetivo está mediada por la experiencia previa político-sindical de un grupo de trabajadores, su objetivo de organizar a los trabajadores para que tomen conciencia en la defensa de sus derechos y la generación de nuevas concepciones y prácticas de la política y las relaciones sociales.

También se analizó la relación de lucha y confrontación de los sindicatos socialistas, comunistas y anarquistas en las cuatro primeras décadas del siglo XX con el Estado. Esta relación se transformó a mediados de los ´40 cuando el despliegue de las tensiones sociales fue abandonado por la “armonía social” y concepciones que pregonaban la





“colaboración” entre las clases sociales. En este primer período el desarrollo de un capitalismo agroexportador (cereales y carnes) necesitó de cierto tipo de sistema de transporte para movilizar e intercambiar dichas mercancías. Aquí los trabajadores ferroviarios y marítimos y sus respectivos sindicatos cobraron relevancia en la estructuración del incipiente movimiento obrero argentino. Pero desde la década del '70 el capital respondió a su crisis estructural de una manera que pudiera sortear los límites impuestos por los anteriores procesos productivos (fordismo y taylorismo). En ese contexto surgieron medidas flexibilizadoras que intentaron penetrar en todos los ámbitos de la sociedad dando lugar a nuevos cambios económicos, políticos y sociales. El neoliberalismo sería, entonces, el eje rector del nuevo proyecto social. Se plantea así la centralidad que adquieren otros sistemas de transportes, por ejemplo subterráneos, donde la mercancía que transportan no son *commodities agrarias* sino *fuerza de trabajo*. Es en este nuevo modelo económico-social donde el sector servicios de la Ciudad de Buenos Aires adquiere relevancia.

Desde nuestra postura teórica el CD expresa la memoria histórica de las luchas de las clases subalternas a lo largo del siglo XX, prácticas que ejercitaron y recobran actualidad confrontando a los sindicatos burocráticos, el capital y el Estado. El CD se torna de avanzada, con cierta *potencialidad contrahegemónica*, en sentido gramsciano, cuando logra “revertir” la *relación de fuerzas* imperantes en su ámbito de trabajo y poder al mismo tiempo dejar sin efecto e impedir las “*políticas flexibilizadoras*”, propias del proceso de producción “*toyotista*” instauradas por la “Sociedad Política”.

Después de haber sido perseguidos, amedrentados y agredidos física y psicológicamente por la burocracia sindical, llevados al comité de ética de la UTA y someter a procesos judiciales a delegados combativos, como es el caso del delegado Segovia, el CD decidió, con pocas opciones, luchar por crear su propio sindicato por fuera de la UTA. El resultado del plebiscito convocado para que todos los trabajadores de

Metrovías elijan el destino de su organización fue contundente: más del 98,8% de los votantes (1796)<sup>30</sup> votaron a favor del CD y por ende en contra de la UTA, el poder sustentado en las bases fue muy sólido. Pero como hemos observado en el desarrollo de este trabajo, esta construcción y acumulación de poder en las bases no se hace de un día para el otro ni es producto del azar, sino que tiene toda una historia de *militantes viejos y nuevos politizados con experiencia previa y un contexto de imposición de políticas flexibilizadoras propias del toyotismo*.

Sabemos de la importancia de la consolidación de un CD *“antipatronal y antiburocrático”* para el resto de la “clase que vive del trabajo”, también sabemos cómo la burocracia sindical, la patronal y el gobierno seguirán haciendo lo imposible para “desterrar” a los “terroristas” como la empresa denomina al CD. Es por eso que este movimiento con cierta potencialidad emancipatoria debe articularse con otras expresiones combativas del movimiento obrero y popular para ejercer así de manera conjunta prácticas confrontativas a la “Sociedad Política”. En este sentido coincidimos en *“que los nuevos tejidos solidarios de resistencia social son un germen, que serán aislados o exterminados si no se desarrollan como nuevos sujetos políticos que se expandan en toda la sociedad civil, para golpear realmente en los núcleos fundamentales de la hegemonía y desconstruir, para toda la sociedad civil, el poder encubridor de su discurso político”*<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup>Ver en [www.metrodelegados.com.ar](http://www.metrodelegados.com.ar). Aproximadamente el 20% de los trabajadores se encuentran a la fecha gozando de su Licencia Anual.

<sup>31</sup> Neuhaus, S. y Calello, H. (2006) “Hegemonía y Emancipación”, Buenos Aires, Ediciones Herramienta. Página 43.





## Bibliografía y Notas:

Antunes, R. (2003) “¿Adiós al Trabajo?”, Buenos Aires, Ediciones Herramienta.

Bilsky, J. E. (1987) “Esbozo de historia del movimiento obrero argentino; desde sus orígenes hasta el advenimiento del peronismo, Buenos Aires, Biblos, Cuadernos Simón Rodríguez.

Bouvet, V. (2008) “Un fantasma recorre el subte”, Buenos Aires, Editorial Desde el Subte.

Bonnet, A. (2003) “El comando del capital dinero y las crisis latinoamericanas”, en Bonefeld y Tischler *A 100 años del ¿Qué Hacer?*, UAP-Herramienta.

Borón, A. y Thwaites Rey, M. (2004) “La expropiación Neoliberal; el experimento privatista en Argentina”, en Petras, James y Veltmeyer, Henry (Comp.), “Las Privatizaciones y la Desnacionalización de América Latina”, Ediciones Prometeo.

Bianchini, F. y Torme, M. (2008), en Internacional Institute of Social History; sección Labour Again Publications, Labour Conflicts in contemporary Argentina. [www.iisg.nl/labouragain/labourargentina.php](http://www.iisg.nl/labouragain/labourargentina.php)

Compañez, M. y Ledesma, F. (2006) “Cuando el Terror no paraliza 1974-1982”, Buenos Aires, Ediciones Desde el Subte.

Calello, Hugo (2003) “Gramsci del americanismo al talibán”, Ediciones Altamira.

Calello, H. (2004) "Los movimientos de resistencia y emancipación en confrontación con los guerreros religiosos y sus intelectuales orgánicos" en Pablo E. Slavin, 4tas Jornadas Nacionales de Filosofía y Ciencia Política, Ediciones Suárez, Mar del Plata.

Fernández, A. (compilador) (2002) "Sindicatos, crisis y después", Buenos Aires, Ediciones Biebel.

Gramsci, A. (1985) "La Política y el Estado moderno", Buenos Aires, Ediciones Obras Maestras del Pensamiento Contemporáneo.

Gramsci, A. (2002) "Escritos políticos", Editora Nacional, Madrid.

Neuhaus, S. y Calello, H. (2006) "Hegemonía y Emancipación", Buenos Aires, Ediciones Herramienta.

Rouspil, C. (2007) "Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del subte" en experiencias subterráneas, Buenos Aires, Ediciones Instituto de Pensamiento Socialista.

Vocos, F. y Compañez, M. (2008) "La disputa por la equiparación de las condiciones de trabajo. El caso de las empresas tercerizadas de Metrovías", Buenos Aires, Editado por Taller de Estudios Laborales y Ediciones Desde el Subte.

Diarios La Nación, Página/12, Crítica de la Argentina, Prensa Obrera.

Desde el subte (Periódico del Cuerpo de Delegados de Metrovías), La Red Subterránea.

