

VII Jornadas Santiago Wallace de Investigación en Antropología Social. Sección de Antropología Social. Instituto de Ciencias Antropológicas. Facultad de Filosofía y Letras, UBA, Buenos Aires, 2013.

# **"Estamos pariendo un sindicato": debates en torno al proceso de organización sindical en el subte de Buenos Aires.**

DANTON BERMÚDEZ Mauricio Andrés.

Cita:

DANTON BERMÚDEZ Mauricio Andrés (2013). *"Estamos pariendo un sindicato": debates en torno al proceso de organización sindical en el subte de Buenos Aires. VII Jornadas Santiago Wallace de Investigación en Antropología Social. Sección de Antropología Social. Instituto de Ciencias Antropológicas. Facultad de Filosofía y Letras, UBA, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-063/461>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/evkA/gqC>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## **"Estamos pariendo un sindicato": debates en torno al proceso de organización sindical en el subte de Buenos Aires**

Mauricio Andrés Danton Bermúdez

FFyL-UBA

[maurodantonb@gmail.com](mailto:maurodantonb@gmail.com)

A fines del año 2010, y a instancias de la Dra. Mabel Grimberg, comencé a investigar sobre el conflicto sindical en el subte de Buenos Aires, enmarcado dentro del proyecto UBACyT “*Política, políticas y politización de la vida cotidiana. Un estudio etnográfico de los modos de relación entre Estado y conjuntos subalternos en el Área Metropolitana de Buenos Aires*”.

Para esa fecha los nombres de Pianelli, Palacios y Segovia se repetían cotidianamente en los medios de comunicación, y el término *Metrodelegados* no era desconocido para una buena parte de los usuarios de este servicio, entre los que me incluyo. De hecho, desde mi llegada a la Argentina en el año 2003, el principal medio de transporte que utilicé para trasladarme por la ciudad fue el subte, particularmente la Línea B que recorre desde Villa Urquiza hasta el microcentro de la ciudad. Cuando junto a la Dra. Grimberg logramos organizar nuestra primera entrevista con el *Tano*<sup>1</sup>, boletero y delegado de esa línea, mi interés ya no era meramente académico sino que había mutado en algo más.

Conocer el trasfondo de un conflicto gremial que paralizaba a la ciudad con cada cese de actividades, cada toma de estación, cada plebiscito o elección interna que realizaran los *Metrodelegados*, significaba no sólo aplicar a un caso particular los conceptos socio-antropológicos con los cuales nos habían formado por largos años en la facultad. Sino también la posibilidad de adentrarme en un proceso de lucha y resistencia de largo alcance, de inmiscuirme en un espacio de intimidad y discusión política bastante alejados de los

---

<sup>1</sup> Los nombres de los informantes se mantendrán anónimos para evitar posibles sanciones tanto por parte de la empresa como inconvenientes en sus espacios de trabajo.

conflictos estudiantiles que surcan los pasillos donde se realiza nuestra formación académica.

Es así como a comienzos del año 2011, y por dificultades para acceder al lugar de trabajo del *Tano* –ya que no sería bien visto que una persona ajena al personal de Metrovías ingrese a las boleterías-, me propuse ampliar el rango de investigación a otras líneas del servicio. Discutiendo esta situación con compañeros de la carrera logré ponerme en contacto con Fidel, trabajador mecánico y, en ese momento, candidato a delegado de la Línea A. Fidel me invitó a conocer la Guardia de Averías, una pequeña habitación ubicada bajo las escaleras que dan acceso al andén de la Estación Primera Junta. En ella los mecánicos de turno suelen esperar el llamado de sus supervisores para revisar las formaciones<sup>2</sup> que necesitan un “parche” o arreglo superficial.

El “estar ahí” como elemento central del método etnográfico, implicó entonces no sólo observar sino también participar de la cotidianeidad de los tres turnos en que se divide la jornada laboral de la “guardia”. Esta se convirtió también en el lugar donde me reuní con los mecánicos a lo largo de ese año, tiempo en el cual tuve la suerte de compartir mates, historias, recuerdos y experiencias de cada uno de ellos.

La siguiente ponencia tiene como fin abordar algunos aspectos vinculados a la noción de praxis sindical y a la figura del delegado, los cuales fueron surgiendo como nodos de sentido en torno al proceso de re-organización gremial realizado por un sector de los trabajadores, los cuales decidieron la formación e inscripción gremial de un nuevo sindicato: la Asociación Gremial de Trabajadores de Subterráneos y Premetro (AGTSyP).

Esta problemática se enmarca en un largo proceso de lucha y resistencia por parte de múltiples actores sociales frente a la profundización y consolidación de las políticas neoliberales a comienzos de la década de 1990<sup>3</sup>, las cuales tendieron a dismantelar y transferir hacia el sector privado una serie de empresas y servicios públicos. En un tiempo relativamente corto, se vendieron o concesionaron la energía eléctrica, el transporte, la

---

<sup>2</sup> También se denominan “trenes” o “coches”.

<sup>3</sup> En referencia a la Ley de Reforma del Estado y la Ley de Emergencia Económica promulgadas bajo el gobierno de Carlos S. Menem. Para profundizar en los análisis sobre los procesos de privatización durante su gobierno en la década de los noventa, junto a los grupos económicos que formaban parte de este proceso, ver los trabajos de investigadores del Área de Economía y Tecnología de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), en particular Azpiázú y Schorr (2001); Azpiázú (2002); Basualdo, Azpiázú et al (2002).

distribución de gas natural; buena parte de la infraestructura vial; el sistema de aeropuertos; ferrocarriles de pasajeros y de carga; el servicio de telefonía; terminales portuarias; el sistema de agua y saneamiento; empresas siderúrgicas y petroquímicas, junto con la mayor empresa de producción de hidrocarburos (Cifarelli, 1997; Basualdo y Nahón, 2007).

Este proceso de privatización implicó además de una transformación estructural en la base económica del país, el marco legal idóneo para establecer nuevas condiciones laborales de los trabajadores estatales. Así, las consecuencias inmediatas de estos cambios en el sistema productivo nacional se tradujeron en altos niveles de desempleo, pobreza y precarización laboral, lo cual facilitó la aplicación de medidas tendientes a flexibilizar las condiciones de contratación en aquellas empresas traspasadas, por concesión o venta directa, al sector privado (Azpiazú y Basualdo, 2004; Basualdo 2008, 2012).

Es así como el servicio público de transporte subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires fue concesionado por Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) el 1° de enero de 1994<sup>4</sup> al grupo económico de Benito Roggio e Hijos SA, dueños de la empresa Metrovías SA<sup>5</sup>. Este grupo económico tiene en concesión exclusiva hasta el 31 de diciembre del año 2017 la administración de las seis líneas de subte de la ciudad, los dos ramales de las líneas complementarias de superficie Premetro y un ramal de ferrocarril, el “Gral. Urquiza”. En conjunto, estas líneas transportan diariamente 1.500.00 pasajeros a lo largo de los 79,5 km de extensión de la red<sup>6</sup>, por lo que su “normal” funcionamiento es un tema que afecta no sólo al usuario del servicio, sino a una amplia gama de sectores tanto económicos como políticos.

---

<sup>4</sup> “Esta concesión fue celebrada mediante un contrato suscrito entre el Estado nacional y la empresa Metrovías, en el mes de noviembre del año 1993, revistiendo el carácter de *Concesión de Servicio Público* e incluyendo asimismo la facultad de explotación comercial de locales, espacios y publicidad en las estaciones, coches e inmuebles, comprendidos en la misma.” (Dávila, 2011: 128).

<sup>5</sup> El control societario de la empresa concesionaria es efectuado a través de la firma Benito Roggio Transporte SA, quien posee más del 90% del paquete accionario. Esta firma es a su vez controlada por la compañía holding de infraestructura del Grupo Roggio, denominada Compañía Latinoamericana de Infraestructura & Servicios SA (CLISA SA). Siguiendo a Facundo Dávila, que realizó los análisis de los balances contables de Metrovías SA durante los años 2003-2010, el Grupo Roggio a través de CLISA SA ha establecido una red de relaciones comerciales con otras empresas subsidiarias del mismo grupo, lo que producirá importantes conflictos gremiales por la política de tercerización que produce la relación con estas empresas satélites. (Dávila, 2011:129)

<sup>6</sup> Extensión correspondientes al año 2010, previa apertura de estaciones de las líneas A y H.

En este caso, pondremos nuestra atención en la problemática sindical surgida posteriormente a la concesión del servicio, la cual tendrá como corolario el quiebre y pérdida de los lazos de confianza y representación entre los trabajadores tras la aplicación de una profunda política de flexibilización y precarización laboral por parte de Metrovías S.A. Entre las principales medidas tomadas por la empresa se encuentran el aumento de la jornada de trabajo en dos horas, disminuciones salariales, tercerización de algunas actividades, e intentos de reemplazo de mano de obra por tecnología. En este sentido, para Virginia Bouvet, delegada y vocera de la dirección del nuevo sindicato, la privatización del subte fue un negocio de pocos, que perjudicó de entrada a los trabajadores: “[...] de los 3.643 empleados estatales del subte, sólo 1100 fueron re-contratados y el resto obligados a aceptar el llamado *retiro voluntario*[...]” así también “[...] quedó sin efecto el Convenio Colectivo de Trabajo (CCT) que regía desde 1975<sup>7</sup>, obligando a los empleados a trabajar 8 horas en vez de las 6 correspondientes por insalubridad.” (Bouvet, 2008: 18).

Ese mismo año, Metrovías realizó un llamado público y abierto a través de varios medios de comunicación, tratando de cubrir las vacantes de puestos de trabajo que quedaron disponibles luego de la masiva “limpieza” del personal realizada al comienzo de la concesión. De esta forma, una gran parte de la nueva fuerza laboral ingresaba al subte por fuera de la tradicional forma de acceso al servicio, a través de la denominada “Bolsa de Trabajo”<sup>8</sup> –sistema de contratación en el cual se prioriza a los familiares de trabajadores o ex trabajadores del subte- evitando así que aquellos que se presentaran a la convocatoria tuvieran alguna vinculación con las dinámicas políticas y sindicales internas de la etapa de

---

<sup>7</sup> “En 1946, bajo la presidencia de Perón, se decretó el trabajo en los subterráneos como insalubre (decreto presidencial 10.667/46), y por lo tanto se trabajaban seis horas diarias y un máximo de treinta y seis horas semanales. En 1967 –durante el Gobierno militar de Onganía- por medio de un nuevo decreto, el 2.067/67, se desconoció la insalubridad y la jornada volvió a ser de ocho horas diarias. No obstante, hacia 1973 el Gobierno peronista, por resolución 241/73 del Ministerio de Trabajo de la Nación, estableció nuevamente la jornada de seis horas, a partir del reconocimiento de que las tareas bajo nivel eran insalubres. En 1979 bajo el Gobierno de facto de Videla, por resolución 1.249/79 del Ministerio de Trabajo de la Nación, se declararon normales las tareas de boletería y control de molinetes de la línea A. Un año más tarde, se declaró normal todo el servicio, mediante resolución 2297/80 del Ministerio de Trabajo. Tras la vuelta a la democracia, bajo la presunción de que la actividad se realizaba en ambiente insalubre, por resolución 14/84 firmada por el directorio de SBASE, se redujo la jornada de trabajo establecida en 1980 por el Gobierno militar. Desde febrero de 1984, y hasta el 31 de diciembre de 1993, momento en que finalizó la gestión estatal, la jornada de trabajo fue de seis horas, seis días a la semana (resolución SBASE 14/84, 07/02/84).” (Arias y Otros, 2011: 103)

<sup>8</sup> En la actualidad, la Bolsa de Trabajo es un beneficio resultante de las movilizaciones de los últimos años, y representa el 33% de los ingresantes totales en Metrovías

SBASE. Este llamado atrajo una gran cantidad de trabajadores jóvenes que estaban dispuestos a trabajar bajo las nuevas condiciones laborales expresadas en el Convenio Colectivo de Trabajo (CCT) firmado en 1994 entre la Unión Tranviarios Automotor (UTA) y Metrovías:

Este CCT firmado por el sindicato luego de la concesión avaló la creación de categorías laborales que comprenden la ejecución de tareas no definidas de forma clara. Según algunos autores (Vocos 2008 y Ventrici 2009) el objetivo de esto era generar un cambio cultural en la fuerza de trabajo de forma tal que la empresa pudiera organizar las tareas sin tener que enfrentar algún tipo de tradición obrera que impidiera la reformulación de los procesos de trabajo en las distintas áreas. El sector de talleres fue donde más se aplicaron estas nuevas directrices laborales, llegando a definir la incumbencia de los mecánicos en algunas categorías como “tareas de revisión, reparación y mantenimiento en todos los sistemas, subsistemas y componentes de material rodante, incluyendo equipos electrónicos, eléctricos, mecánicos y neumáticos”. La amplitud en las posibles tareas a realizar dentro del espacio del Taller contradecía la experiencia laboral de los mecánicos que mantuvieron sus puestos de trabajo al ser recontratados por Metrovías. Estos expresaban que no era posible que un solo trabajador reuniera todos los conocimientos necesarios de las diferentes especialidades a las que se hacía referencia en este primer CCT.

Sin embargo, la empresa privilegió contratar personal joven que, aunque no poseyera el conocimiento técnico específico para la realización del servicio, fuera mucho más “dócil” para aceptar las condiciones de trabajo. En este marco fue que ingresó Carlos a trabajar en el subte, a comienzos de la concesión, en febrero del 94. Trabajó cerca de 8 años en el Taller Polvorín<sup>9</sup>, el más antiguo de todos con los que cuenta el servicio, ubicado entre las calles Emilio Mitre y Avenida Directorio en el barrio de Caballito:

---

<sup>9</sup>Construido en 1914 por la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina (CTAA) sirve para reparar y alojar a los coches de la línea A. Es uno de los mejor equipados de la red de subterráneos y por sus instalaciones pasan casi todos los coches del subte, los que son remolcados por antiguos coches de madera *La Brugeoise, et Nicaise et Delcuve*, únicos capaces de operar tanto con tensión tranviaria (550 VCC) como con tensión del túnel (1100 VCC en el caso de la línea A)

*“En cuanto a las condiciones laborales vos laburabas callado, sin ropa de trabajo. Te apretaban por todos lados si te quejabas por algo. Me rompí la cabeza por no tener calzado [...] Esos primeros meses fueron terribles, pensé que me rajaban por el tema de que me golpeé. Viste que después aparecieron los cascos, los botines, la ropa. Al principio dijeron que no lo tenían diseñado [la indumentaria] dijeron un montón de cosas, pero después de un par de meses aparecieron la ropa [...] laburábamos las 8 horas, hacíamos los relevos directamente en fosa, teníamos un tiempo para merendar o comer, según el horario que tenés y yo lo hacía de 2pm a 10pm. Después apareció la "nocturnidad" [...] con tal de no pagarnos las 8 horas te hacían trabajar 8 horas y dos minutos menos, cosas así.” (Carlos, mecánico Línea A)*

Esta situación fue avalada tanto por el Estado, a través del marco regulatorio vigente –Ley de contrato de trabajo N° 20.744- como por la inacción o “inacción” del sindicato al negociar con la empresa. Autores como Cresto (2010) y Arias (2011) plantean en este sentido que los representantes sindicales en el subte no opusieron resistencia alguna a la privatización ni al consecuente avasallamiento de las condiciones laborales y de contratación que impuso Metrovías. Consideran que aunque “no hay elementos para afirmar que el sindicato llevó adelante una alianza estratégica con la empresa [...] si consideramos que convalidó la ofensiva de Metrovías sobre su fuerza de trabajo, desconociendo los intereses de sus representados” (Cresto, 2010:4), agregando que “el desmantelamiento de uno de los derechos que integraban el conjunto de protecciones reconocidas socio y jurídicamente a los trabajadores de los subterráneos [aumento en dos horas de la jornada laboral], fue posible en virtud de la negociación llevada a cabo entre el sindicato (UTA) y la empresa [...]” (Arias, 2011; 103-104).

La posición de la UTA ante las nuevas condiciones laborales impuestas por Metrovías no surgió como un punto a debatir en mis conversaciones con los mecánicos, pues la misma dirección sindical invitaba a los trabajadores de SBASE a tomar el llamado

*retiro voluntario* y se “jactaba” de haber acordado un aumento de “sólo” dos horas por jornada, ya que en otras empresas privatizadas “les fue mucho peor” (Arias y otros, 2011: 81). El problema surge cuando a una escala de análisis mayor se observa un rol movilizador y contestatario por parte de las llamadas *burocracias sindicales* en distintos contextos históricos. Un claro ejemplo de esta situación fue el rol de la UTA a fines de la década del '90, la cual encabezaba, junto a un amplio abanico de gremios y agrupamientos sociales, las principales acciones de protesta y movilización contra el modelo neoliberal implementado por los gobiernos sucesivos de Carlos Menem<sup>10</sup>. Así, los trabajadores del subte reconocen que a pesar de los aumentos salariales y las mejoras en las condiciones laborales obtenido por los *metrodelegados* en un comienzo, y de la AGTSyP después, la UTA mantiene un alto grado de adhesión/afiliación en ciertos sectores del subte, como es el caso del “Taller Polvorín”:

*“en el taller son todos viejos, y están con la UTA, le lavan la cabeza a los pibes que entran, o entran por la UTA directamente [...] en cambio los de averías, que bajan y tienen contactos con la línea y que se informan un poco más gracias a los afiches que hay y todo eso, reconocen que con medidas de fuerza se logran mejores aumentos y todo eso. En cambio la gente del taller no, les ofrecen horas extras [después de las 6 reglamentarias] y ganan mucho más que todos, se manejan como si fueran una empresa, con un sindicato propio trabajarían seis hora y nada más... [El trabajador del subte]*

---

<sup>10</sup> Hago referencia a la posición tomada por la Central de Trabajadores Argentinos (CTA) y el Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA) frente a las reformas impulsadas por el gobierno de Menem: “En este punto comienza a surgir la imagen pública de ciertos dirigentes como Hugo Moyano del Sindicato de Choferes de Camiones, Julio Piumato, de la Unión Empleados Judiciales de la Nación, y Juan Carlos Schmid, del Sindicato de Dragado y Balizamiento. Ellos más Juan Manuel Palacios, líder de los colectiveros que en 1988 había sido uno de los impulsores de la candidatura a presidente de Carlos Saúl Menem, estaban decididos a patear el tablero. El secretario general de la UTA era un peronista ortodoxo que en el mismo diciembre de 1989 había lanzado el primer paro por tiempo indeterminado del transporte, conflicto que se resolvió mediante la intervención del Ministerio del Trabajo. La plataforma de lanzamiento de este espacio se daría desde las organizaciones de los trabajadores del transporte. La CATT [Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte], entidad intervenida en 1976 y reflatada en 1986, se había convertido el 5 de marzo de 1993 en la poderosa UGTT, Unión General de Trabajadores del Transporte, bajo el liderazgo de Palacios secundado por Hugo Moyano. A fines de ese mismo año estos dirigentes fundarían un núcleo clave para el conjunto de la clase obrera nacional: MTA.” (Díaz, 2010: 343-344)



*tiene en claro que la UTA, todos los acuerdos que haga van a ser siempre mínimos, es más saben que no hay delegados de UTA, por lo menos en la línea A, en el Taller Polvorín sí.”*  
(Fidel, mecánico y delegado línea A)

Uno de los aspectos que más ha sido remarcado por los mecánicos sobre la incidencia de este primer convenio al interior del Taller, fueron los peligros a la seguridad física, tanto de pasajeros como de trabajadores, que produjo el amplio margen de *polifuncionalidad* que exigía la empresa. Un ejemplo de esta situación es el caso de los *maniobristas*, conductores especializados en mover y estacionar los coches que tienen una categoría laboral superior, cuyo número no logra abarcar la totalidad de turnos y talleres que requiere el servicio:

*“Eso es lo que se pelea en el Taller durante mucho tiempo, el hecho de que había un [sólo] maniobrista [...] Bueno, había una persona que movía los trenes y personal como yo que lo arreglaba. Cuando nosotros en el turno tarde no teníamos eso. Nosotros teníamos que manejar, probar y llevar los trenes donde teníamos que repararlos, repararlos y volverlos a sacar, ¿viste? nosotros hacíamos todo. Y dijimos, bueno pará, esto no puede ser [...]”* (Carlos, mecánico Línea A)

Justamente, el hecho que marcará el inicio del largo camino de re-organización sindical por parte de trabajadores de base y delegados fue un accidente provocado por las exigencias de la *polifuncionalidad* a que hace referencia Carlos. El 19 de febrero de 1997 chocó una “formación” de la Línea E al intentar estacionarse. El posterior despido del conductor implicado fue el detonante que provocó el primer llamado a paro del servicio en la era de Metrovías. Las asambleas por línea fueron votando la medida de fuerza de tal forma que para el mediodía, y mediante acciones directas como el corte de vías, se logró la paralización total del servicio. Los resultados de la movilización fueron la reincorporación del conductor despedido y 20 causas judiciales contra los trabajadores que habían cortado las vías.

Hasta ese momento, el despido de un compañero de tareas no provocaba mayores muestras de repudio o respuestas colectivas de parte de ningún sector del subte. De hecho, Metrovías utilizaba -y sigue utilizando- el despido o a la amenaza de despido como instrumento cotidiano para disciplinar a los trabajadores y evitar así que se desarrollen vínculos de confianza entre ellos. Por esta razón, el alto nivel de participación en la movilización ante este hecho, sin esperar las indicaciones ni acciones de negociación adoptadas por el sindicato fue un indicio del alejamiento paulatino entre un sector de los trabajadores y sus representantes sindicales.

Para Carlos, hechos como este provocaron “agitación” dentro del taller, pues junto con él, varios mecánicos de categorías bajas entendieron que realizar ciertos tipos de tareas por fuera de la reparación y arreglo de los coches podía llegar a costarles el puesto de trabajo. Por otro lado, sentían al mismo tiempo la necesidad de cumplir con las tareas asignadas por sus superiores, ya que una buena relación con la jefatura y el área de supervisión implicaba mejores condiciones para acceder a la recategorización. A través de esta, se accede a un aumento salarial importante, convirtiendo a la “supervisión” en un punto de llegada para muchos de los técnicos-mecánicos del *Taller*. Por lo mismo, este espacio de “supervisión” funciona como método de presión por parte de la UTA hacia aquellos trabajadores que se muestren críticos o en desacuerdo con la gestión sindical de sus representantes. En anteriores llamados realizados para el *ascenso* o *re-categorización* de trabajadores del *Taller*, los vínculos, sean estos de amistad o afinidad política, establecidos entre los mecánicos y delegados de la Sección Averías, determinaban que el *ascenso* laboral estuviera influenciado por la cercanía o lejanía física del espacio laboral. En este caso, la “Guardia de Averías” en la estación Primera Junta pasó a ser caracterizada como un lugar de “castigo” para aquellos trabajadores “problemáticos”, o un espacio laboral más tranquilo para quienes no consideran la supervisión como meta de ascenso laboral dentro del *Taller*:

*“[...] si o sí ya te tienen identificado quien va a ir [...] acá ya pasó, mandaron a varios y nosotros ya sabíamos quién iba a quedar, ya lo sabíamos, porque había una amistad o un acomodo, algo había. Nos decían ‘para qué se van a presentar’*

*[...] No había respuesta, el hecho de estar acá te deja afuera del taller donde está la UTA, que ellos son los que digitan todas las categorías. Y nosotros al estar acá, es una indefinición porque [ellos] no te registran directamente.” (Carlos)*

En este sentido, la “jefatura” de la “Sección Averías” se encuentra localizada al interior del Taller *Polvorines*, lo que establece una distancia considerable entre los mecánicos de guardia y los puestos de mando del taller. Además de la libertad de acción y relativa tranquilidad en la realización de las tareas de reparación que esta distancia implica, la independencia del lugar de trabajo con el área de “supervisión” obliga a los mecánicos a mantener criterios restrictivos sobre las tareas pasibles de realizar en la Guardia, ya que no siempre pueden aceptar las formaciones que necesitan alguna reparación si no cuentan con otro mecánico en el mismo turno.

Esta distancia física entre ambos espacios laborales reafirma la idea de este servicio de reparaciones como un lugar de “ostracismo”, de “castigo”, de un espacio laboral separado del centro de influencia que moviliza las categorías, los ascensos y mejoras en las condiciones laborales de los mecánicos. Al mismo tiempo sirve para alejar a aquellos sujetos que por su mirada crítica hacia la gestión sindical de la UTA pueden organizar algún tipo de resistencia a la influencia política que tiene este gremio en el Taller Polvorín.

Otra mirada a las condiciones laborales dentro del subte la brinda el Tano, boletero y delegado sindical del subte hace casi 10 años, representando a la lista que levanta las candidaturas de “Beto” Pianelli y Nestor Segovia, dos de los dirigentes más antiguos que han participado activamente en el proceso de constitución de la AGTSyP. Apenas terminó el secundario ingresó al Profesorado de Historia en el Instituto Joaquín V. Gonzalez, lugar donde hizo sus primeras experiencias de organización al participar en el centro de estudiantes y en la Comisión Directiva del instituto. Cercano a la línea política del MAS<sup>11</sup>, tuvo una serie de experiencias vinculadas a trabajo territorial al participar con movimientos piqueteros en La Matanza. La forma en que el Tano hace referencia al trabajo en el subte y

---

<sup>11</sup> El movimiento al socialismo (MAS) fue fundado a fines de 1982, como continuación del anterior Partido Socialista de los Trabajadores (PST). A partir de 1988 el MAS sufrió una serie de rupturas y fracturas de las que surgieron una veintena de partidos y agrupaciones políticas sindicales y sociales: PTS, MST, LSR, Convergencia Socialista, entre otras. (Ver Bouvet, 2008: 44)

a su responsabilidad como delegado, se encuentra traspasada por estas experiencias organizativas que recibió en sus primeros años como militante y activista social. Para él, los conflictos internos de la AGTSyP suelen orientarse en relación a la promoción o no de medidas de fuerza ante cualquier situación de conflicto, sea frente a Metrovías, la UTA o los representantes del Estado. La importancia de las medidas de fuerza dentro de las prácticas sindicales suelen ser compartidas por la mayor parte de los integrantes de la AGTSyP, pero las críticas a su implementación aparecen asociadas a demandas o conflictos que no se encuentran directamente vinculados a temas gremiales o reivindicaciones laborales:

*“Otro problema es que la gente piensa que acá todo se consigue peleando a las trompadas, sí, porque siempre conseguimos así las cosas: queríamos un vaso de agua, paro. Necesitábamos papel higiénico, paro. No como un sindicato tradicional que negocia, pero llevamos 10 años a las trompadas. Por ejemplo, si el gobierno da concesiones vos no podés tener la misma política que tenías hace 7 años cuando ni siquiera había un sindicato ni un cuerpo de delegados. No es lo mismo, algunos piensan que sigue lo mismo. Es una institución que tiene que abarcar más cosas que las reivindicaciones cotidianas, y aparte vos vas avanzando y tenés que cuidar lo que ganás [...] En una lucha jodida vos podés dar muchos pasos atrás [...] ¿Cómo le explicás a la sociedad? Viene un periodista y te pregunta “¿qué quieren? -el viatico -¿y cuanto ganas? [...] Acá parás por cualquier cosa, ¿pero hacia afuera? El mundo dice estos hijos de puta quieren parar, pero si piden retroactivos si ya los recuperan [...] Nosotros seguimos reclamando, pero por eso vos no podés parar el subte que transporta a 1 millón y medio de personas.” (Tano)*

Las declaraciones del Tano hacen referencia a una situación de hecho: la capacidad de la organización de paralizar el servicio de transporte subterráneo y dejar en jaque la circulación en la ciudad de Buenos Aires.

Actualmente existe un corpus bibliográfico surgido de investigaciones realizadas por diferentes científicos sociales, los cuales enfocaron su mirada en esta capacidad de organización y movilización demostrada por los trabajadores del subte. Entre estas investigaciones se destacan las producidas por jóvenes investigadores reunidos en torno al Instituto Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires (Tormé, 2008 y 2010; Cresto, 2010 y 2010b; Cresto et al, 2008) y al Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (Arias, 2008; Arias y Haidar, 2008; Arias y Salgado, 2009; Arias et al, 2011; Ventrici, 2009), los cuales junto a trabajos desarrollados por profesionales del Taller de Estudios Laborales (Vocos, 2009)<sup>12</sup> y del Instituto del Pensamiento Socialista (Castillo, 2007), conforman la mayor parte del material existente sobre este proceso de re-organización sindical. Algunos autores hablan de esta situación como una “noción de poder estratégico” que describe el lugar que ocupa el subte para la producción y reproducción cotidiana del capital (Arias y otros, 2011). También plantean que trabajadores del subte tendrían un “sentido político” asociado a esta “noción de poder”, el cual les habría permitido aglutinar aquellos sectores más “combativos” en pos de enfrentar la lógica de dominación impuesta por el capital. Este “sentido político” estaría revestido de un carácter “antipatronal” y “antiburocrático” que determinaría las acciones de lucha de la organización (Torme, 2010).

Para nosotros, el problema con la mayor parte de los análisis realizados en torno al conflicto en el subte, se presenta al generalizar sobre los sentidos dados a las medidas de fuerza por parte de los trabajadores, puesto que asume una homogeneidad dentro del servicio sobre la relevancia y necesidad del paro (y otras medidas de fuerza) que no se ve reflejada en las declaraciones de algunos de los trabajadores que integran la AGTSyP. De hecho, las discusiones en torno a la necesidad de realizar o no medidas de fuerza para llevar adelante reclamos tanto de índole laboral como de luchas sociales más amplias, atraviesan

---

<sup>12</sup> El Taller de Estudios Laborales produce información, capacitación y otros recursos destinados a fortalecer el accionar reivindicativo de los trabajadores y sus organizaciones gremiales. El TEL ha centrado su labor en los problemas y desafíos que le presentan a los trabajadores la reconversión productiva: las nuevas formas de gestión de la producción y el trabajo, la flexibilidad laboral y las nuevas tecnologías informatizadas.

la mayor parte de los desencuentros entre los compañeros de la Sala de Guardia que tuve oportunidad de presenciar.

Otro problema con estos análisis es que desarrollan una mirada esquemática asociada a la acción de un CD “combativo” frente a las estrategias empresariales impuestas por Metrovías y la UTA, resaltando una mirada institucional-dirigencial de procesos sindicales que suelen ser más complejos. Así, estos autores terminan separando del análisis al sujeto y sus múltiples formas de experimentar la precarización y el sufrimiento cotidiano en el ámbito laboral, estableciendo el problema sindical en términos binarios de “burocracia o democracia” y resaltando conceptos como “participación” y “representación” que terminan esencializando los procesos de construcción gremial al remitirlos a categorías de uso político/discursivo.

Teniendo en cuenta lo anterior, creemos necesario elaborar un marco teórico a partir principalmente de la noción de “campo de fuerza societal” de E.P. Thompson (1984), y a una serie de críticas y aportes realizados al concepto gramsciano de hegemonía.

Los aportes realizados por Thompson (1984) al analizar los motines de subsistencia en la Inglaterra del siglo XVIII, nos servirán para interpretar el “espacio político” que se construye a partir de las relaciones establecidas entre sectores sociales en disputa. De forma particular, retomaremos su concepto de “campo de fuerza societal”, el cual hace referencia al análisis de las relaciones entre dos sectores en conflicto, encontrándonos “[...] no tanto con una reñida e inflexible batalla entre antagonismos irreconciliables, como con un campo de fuerza societal” (1984: 40). Es decir, con un escenario tanto de disputas y conflictos como de reciprocidades y mutualidades que atraviesan múltiples áreas de la vida social.

Vinculado con esto, el concepto de hegemonía gramsciano parte de la idea que el ejercicio del poder se expresa como una combinación de fuerza y consenso, ambos enmarcados en una compleja red de relaciones e instituciones que producen y renuevan la hegemonía de las clases dominantes. En palabras del autor: “El ejercicio ‘normal’ de la hegemonía en el terreno, ya clásico del régimen parlamentario, se caracteriza por la combinación de la fuerza y el consenso que se equilibran en forma variadas, sin que la fuerza rebase demasiado el consenso o mejor, tratando de obtener que la fuerza aparezca

apoyada sobre el consenso de la mayoría que se expresa a través de los órganos de la opinión pública [...]” (Gramsci, 1984; 125-6).

A partir de esta noción, se han realizado aportes variados para comprender y reflexionar sobre los usos de este concepto, ampliando y enriqueciendo las implicancias analíticas que conlleva, especialmente por el acento puesto en el aspecto ideológico de esta noción.

Es así como al retomar una mirada histórica y procesual de los movimientos sociales, William Roseberry (2000) ha señalado que los “procesos hegemónicos” se constituyen a partir de ámbitos en que “[...] las maneras en que las palabras, imágenes, símbolos, formas, organizaciones, instituciones y movimientos utilizados por las poblaciones subordinadas para hablar, entender, confrontar, adaptarse o resistir su dominación. Lo que construye la hegemonía, entonces, no es una ideología compartida sino un marco material y cultural común para vivir en, hablar de y actuar sobre los órdenes sociales caracterizados por la dominación” (2000: 8).

Por otro lado, Kate Crehan (2004) propone comprender la hegemonía no tan sólo en su aspecto de “concepción del mundo”, aspecto que dentro de la literatura antropológica ha sido extensamente discutido, sino también en su “materialidad”. La autora plantea que: “En Gramsci hegemonía siempre implica [...] ‘actividad práctica’ y también las relaciones sociales responsables de la desigualdad, así como las ideas que la justifican, la explican y la regulan. Es cierto que destaca a veces Gramsci el consentimiento, y otras veces el nexo entre fuerza y consentimiento, pero nunca consideró la hegemonía como una ideología” (2004: 195).

La crítica a una concepción “idealista” de los procesos de hegemonía es compartida también por Mabel Grimberg (1998), quien ha señalado la posibilidad de abordar tanto de forma histórica como relacional aquellas situaciones de conflictividad que, para el caso de la relación salud-trabajo entre obreros gráficos de Buenos Aires, establecía a las relaciones de hegemonía como “ [...] una relación social de poder que articula de manera contradictoria, tensa, mecanismos de coerción y consenso [...] remite a relaciones de dominación/subordinación en las que el poder de una clase o sector se construye, se

mantiene y se transforma a través de procesos económicos, políticos e ideológicos.” (1998: 219)

Por tanto, esta perspectiva busca integrar los discursos y trayectorias particulares de algunos trabajadores, con la tradición histórica de organización y movilización en el subte, expresadas tanto en investigaciones reseñadas previamente como en los debates por la representación gremial registrados entre los principales referentes sindicales del CD. Proponemos de esta forma explorar las múltiples dimensiones que dan forma a los sentidos y nociones en disputa entre los trabajadores, a través de un análisis que integre la mirada particular de estos sujetos con un proceso histórico de largo alcance.

## CONCLUSION

El proceso de re-organización sindical en el subte, tiene como característica principal un conjunto de relaciones entre todos los actores involucrados –trabajadores de base, usuarios del servicio, delegados de todas las tendencias, centrales obreras, Metrovías, representantes del Estado- que definieron el particular campo de fuerzas en el que este proceso se llevó adelante. Al mismo tiempo, el ordenamiento específico ocurrido con la privatización, determinó un “espacio político” signado por relaciones de dominación que funcionaron como marco para el desarrollo de prácticas y acciones organizativas vinculadas a la recuperación de la figura sindical.

El objetivo de esta presentación ha sido describir ciertas nociones que construyen los trabajadores sobre la práctica sindical, en relación al proceso de organización expresado en la formación de la AGTSyP. Esta pequeña muestra de la investigación realizada intenta recuperar una mirada de los procesos de organización en su dimensión histórica, contradictoria y problemática, desde una mirada local de los sujetos sociales. De esta manera evitamos reducir la experiencia y sentidos de los trabajadores a nociones como “democracia de base”, “burocracia” o “delegado combativo”, para complejizar este proceso de re-organización sindical a través de la experiencia particular de algunos de sus protagonistas, en pos de intentar una reconstrucción, parcial y siempre incompleta, del mundo particular en el que se desenvuelven día a día.



## Bibliografía

- Arias, C. (2008). Representación sindical y fábricas recuperadas: un mapa de la cuestión. En: *Kairos, Revista de Temas Sociales*. n° 22, año 12, Universidad Nacional de San Luis.
- Arias, C. y Haidar, V. (2008). Resistir en nombre de la salud. Un análisis de la experiencia del Cuerpo de Delegados de los subterráneos de Buenos Aires. En: *Trabajo y Sociedad*. N° 11, vol. X., Santiago del Estero. ISSN 1514-6871.
- Arias, C.; Menéndez, N.; Juhasz, M. y Salgado, P. (2011). La disputa estratégica. El caso Metrovías. En: Paula Abal Medina y Nicolás Diana Menéndez (compiladores) *Colectivos resistentes. Procesos de politización de trabajadores en la Argentina reciente*. 1a ed., Imago Mundi, Buenos Aires.
- Arias, C. y Salgado, P. (2009). ¿De qué hablamos cuando hablamos de sindicalismo? Aportes para problematizar esta cuestión a la luz de la experiencia de los trabajadores de subterráneos. Ponencia presentada en la V Jornada de Jóvenes Investigadores, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA.
- Azpiazu, D (2002) *Privatizaciones y poder económico. La consolidación de una sociedad excluyente*. (comp.) Buenos Aires: FLACSO/UNQ/IDEP.
- Azpiazu, D. y Schorr, M. (2001) “Privatizaciones en la Argentina. Desnaturalización de la regulación pública y ganancias extraordinarias.” En: *Revista Realidad Económica*, num. 184. 73-95.
- Azpiazu, D. y Basualdo, E. (2004) “Las privatizaciones en la Argentina. Génesis, desarrollo y principales impactos estructurales.” FLACSO. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/azpiazu.pdf>
- Basualdo, E. (2006) “Las reformas estructurales y el Plan de Convertibilidad durante la década de los noventa. El auge y la crisis de la valorización financiera.” Documento de trabajo, IADES. Disponible en: [www.iade.org.ar](http://www.iade.org.ar)
- Basualdo, E. (2008). “La distribución del ingreso en la Argentina y sus condicionantes estructurales.” Originalmente publicado en: *Memoria Anual del Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS)*, Argentina.

- Basualdo, E., Azpiazu, D. y otros (2002) *El proceso de privatización en la Argentina. La renegociación con las empresas privatizadas, revisión contractual y supervisión de privilegios y de rentas extraordinarias*. Buenos Aires, UNQ/IDEP/Página 12.
- Basualdo, E. y Nahón, C. (2007) “Empresas privatizadas y sector externo en Argentina durante la convertibilidad.” En: *Comercio Exterior*. Revista de análisis económico y social. Marzo, vol. 57, núm. 3. México.
- Bouvet, V. (2008). *Un fantasma recorre el subte*, Buenos Aires, Desde el Subte.
- Cató, J.M. y Ventrici, P. (2010). El lugar de trabajo como espacio de resistencia a las políticas neoliberales. Reflexiones a partir de las experiencias de los trabajadores telefónicos y del subte. *Theomai*, n°22, Buenos Aires.
- Cifarelli, V. (1997) Las privatizaciones en la Argentina. Informe elaborado por el Taller de Estudios Laborales (TEL) y presentado en el Seminario sobre Reforma del Sector Energético en el Mercosur. Instituto Cuesta Duarte – PIT – CNT, Montevideo, Uruguay.
- Crehan, K. (2004) *Gramsci, cultura y antropología*. Barcelona: Bellaterra.
- Cresto, J. (2010). Revirtiendo los efectos de la privatización sobre la fuerza de trabajo. Estrategias sindicales y transformaciones de las condiciones laborales en los subterráneos de Buenos Aires (1994-2008). En: *Documentos de jóvenes investigadores*, n°23, Instituto de Investigación Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Cresto, J. (2010b). La reversión de los efectos de la ofensiva capitalista sobre la fuerza de trabajo en el subterráneo de Buenos Aires (2001-2006). En *Revista Theomai*, N°22, Buenos Aires, pp. 120-140. Disponible en:  
<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=12417769008>
- Cresto, J; Quintana, G. y Rebon, J. (2008). La cultura de la acción directa en la lucha económica de los asalariados. *Revista argentina de sociología*. [online], vol.6, n.10, pp. 34-49. ISSN 1669-3248.
- Dávila, F. (2011). “Análisis de los balances de la empresa Metrovías SA”. En: Paula Abal Medina y Nicolás Diana Menéndez (compiladores): *Colectivos resistentes*.

*Procesos de politización de trabajadores en la Argentina reciente.* Buenos Aires, Imago Mundi. Primera edición. pp. 127 a 137.

- Díaz, Claudio. (2010) *El movimiento obrero argentino. Historia de lucha de los trabajadores y la CGT.* Ediciones Fabro, Buenos Aires, Argentina.
- Gramsci, A. (1984) *Notas sobre Maquiavelo, sobre la política y sobre el Estado Moderno.* Nueva Visión, Buenos Aires.
- Grimberg, M. (1997) *Demanda, negociación y salud. Antropología social de las representaciones y prácticas de trabajadores gráficos 1984-1990.* Facultad de Filosofía y Letras – CBC. UBA Ed. Buenos Aires.
- Grimberg, M. (1998) “Hegemonía y Práctica gremial: la relación trabajo salud entre los gráficos.” En: Neufeld, M; Grimberg, M; Tiscornia, S y Wallace, S. *Antropología social y política. Hegemonía y poder: el mundo en movimiento.* EUDEBA, Buenos Aires, pp. 219-229.
- Grimberg, M; Carozzi, B.; Lahite, L.; Mazzatelle.; Risech, E. y Olrog, C. (1998) “Modos y trayectorias de vida, un aproximación a las relaciones de género (estudio de dos casos)”. En: Neufeld, M.R.; Grimberg, M.; Tiscornia, S.; Wallace, S. (comps.) *Antropología social y política. Hegemonía y poder: el mundo en movimiento.* EUDEBA, Buenos Aires.
- Grimberg, M. (2009). Poder, políticas y vida cotidiana. Un estudio antropológico sobre protesta y resistencia social en el AMBA. *Revista de sociología e política*, n° 32.
- Rockwell, E. (1989) “Notas sobre el proceso etnográfico (1982-1985)”. México: DIE.
- Roseberry, W. (2000) “Hegemonía y el lenguaje de la contienda”. En: *Taller Interactivo: Prácticas y representaciones de la Nación, el Estado y la Ciudadanía en Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos. Traducción de Pablo Sendón.
- Rouspil, C. (2007). Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del subte. En Christian Castillo (Dir) *Experiencias subterráneas. Trabajo, organización gremial e ideas políticas de los trabajadores del subte.* (pp. 59-81), Buenos Aires, Ediciones del IPS.

- Stricker, D. (2007). Privatización: consecuencias y cambios en la experiencia obrera. En Christian Castillo (Dir) *Experiencias subterráneas. Trabajo, organización gremial e ideas políticas de los trabajadores del subte.* (pp. 59-81), Buenos Aires, Ediciones del IPS.
- Thompson, E.P. (1984) “La sociedad inglesa del siglo XVIII: ¿lucha de clases sin clases? En: *Tradición, revuelta y conciencia de clase.* Barcelona, Crítica.
- Thompson, E.P. (1995) “La economía moral revisada”. En: *Costumbres en común.* Barcelona: Editorial Crítica.
- Torme, M. (2010). La teoría crítica viaja en subterráneos. En H. Calello y S. Neuhaus (comp), *El fantasma Socialista y los mitos hegemónicos* (pp. 217-250) Buenos Aires: Herramienta.
- Torme, M. y Bianchini, F. (2008) El Cuerpo de Delegados de Subterráneos de Buenos Aires y el conflicto salarial de Noviembre de 2004/Febrero de 2005. En: *LabourAgain Publications.* <http://www.iisg.nl/labouragain/documents/torme-bianchini.pdf>
- Ventrisci, P. (2009) *Organización sindical, práctica gremial y activismo de base en el subterráneo de Buenos Aires.* Tesis de Maestría en Ciencias Sociales del Trabajo, Universidad de Buenos Aires, CEIL-PIETTE de CONICET, Argentina
- Vocos, F. (2008) Enfrentando la ofensiva empresaria. La construcción del anteproyecto de Convenio Colectivo por los trabajadores del Subte. *LabourAgain*