

El enigma de Camioneros. Identificación sindical y acción política en Argentina desde los años 90 hasta la actualidad

Joaquín Alberto Aldao

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales -
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Mar del Plata, Argentina.
joacoaldao84@gmail.com
ORCID: 0000-0001-7755-6566

Título: The truckers riddle. Union identification and political action in Argentina from the 90s to the present

Resumen: El objetivo de este trabajo es analizar la dinámica identitaria de camioneros desde fines del siglo XX hasta la actualidad ampliando los factores explicativos del poder sindical del colectivo más allá del éxito en sus estrategias de adaptación organizativa, el aprovechamiento de las oportunidades políticas y su poder estructural en la economía. Para ello se hará foco en la expansión de la identidad político-sindical, la recurrente y sostenida estrategia de protagonismo en nuevos nucleamientos sindicales y multisectoriales, así como en las pretensiones de restablecer la influencia del sindicalismo en la política. La consideración cualitativa de fuentes secundarias, junto a entrevistas a exdelegados, militantes y dirigentes del gremio, dan sustento al presente artículo.

Palabras clave: sindicalismo – identidad – camioneros

Abstract: The objective of this work is to analyze the identity dynamics of truckers from the end of the 20th century to the present, expanding the explanatory factors of the collective's union power beyond the success of their organizational adaptation strategies, the use of political opportunities and their structural

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.403>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

power in the economy. To this end, the focus will be on the expansion of the political-union identity, the recurring and sustained strategy of prominence in new union and multi-sector nucleation, as well as the claims to restore the influence of unionism in politics. The qualitative consideration of secondary sources, together with interviews with former delegates, militants and union leaders, support this article.

Keywords: unionism – identity – trade unionists

Recepción: 20 de diciembre de 2022. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

La Federación Nacional de Trabajadores Camioneros (FedCam), conformada por 25 sindicatos de primer grado en Argentina y un estimado de 200 mil afiliados, representa uno de los gremios más importantes de Argentina. Tanto por su peso estratégico en la estructura económica nacional como por su participación político-sindical, tiene el poder de parar el transporte de bienes y mercancías en todo el país. El sindicato más grande de la FedCam es el de Choferes de Camiones Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor, Servicios, Logística y Distribución de la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires (SICHOCA) con 50 seccionales. Nacido como Sindicato de Choferes de Camiones (1943), obtuvo la sexta personería gremial de la Secretaría de Trabajo y Previsión en 1945.¹ Además, forma parte de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT)² desde su fundación, en 1961, y de la Federación Internacional del Transporte (ITF), desde 1962, ocupando una vicepresidencia. En 1965, el SICHOCA junto a otros sindicatos provinciales constituyeron la FedCam.³

La FedCam siempre fue presidida por un dirigente del SICHOCA (Delfino y Martín, 2012; Convenio Colectivo de Trabajo 40/89). Desde que asumió la conducción Hugo Moyano, en 1992, Camioneros obtuvo creciente protagonismo en el campo sindical y consolidó una nueva tendencia sindical peronista. Su identidad político-sindical, desde entonces, incluye pero excede a su gremio (Aldao, 2021).⁴

Bajo el liderazgo de Moyano, Camioneros integró, y rápidamente

1. Extraído de www.camioneros-ba.org.ar, el 21 de marzo de 2023.

2. Hugo Moyano es el único camionero que asume la secretaría general de la CATT (2003-2008). Extraído de <https://www.catttransporte.com.ar/historia/el> 19 de marzo de 2023.

3. El 15 de diciembre de 1967 la FedCam firma el primer Convenio Colectivo de Trabajo que constituye a la federación en la organización sindical con personería gremial sobre la actividad.

4. En este aspecto, la categoría de identidad utilizada, y por ende el análisis, excede

lideró, el Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA), en oposición a la CGT “oficialista” y los gobiernos neoliberales (Murillo, 2001). Desde 2004, condujo la CGT unificada y formó parte del frente de gobierno kirchnerista, hasta la ruptura producida a fines de 2011 (Natalucci, 2013). A partir de 2012 se transformó en una de las principales figuras de la oposición, perspectiva que sostuvo hasta 2015, incluyendo breves gestos de acercamiento a Mauricio Macri. En 2018, ya consolidado un nuevo gobierno neoliberal que solicitó un préstamo al Fondo Monetario Internacional (FMI) y propuso una reforma laboral, Camioneros retornó a la experiencia multisectorial y a las prácticas de resistencia y oposición liderando el movimiento denominado 21F, que se constituyó en la principal articulación del campo popular contra el macrismo (Natalucci, 2018).

Existen varios estudios sobre Camioneros y su ascenso en el campo sindical. Estos analizan el desarrollo de la organización sindical desde una perspectiva de las relaciones laborales, privilegiando enfoques desde los recursos de poder y las opciones estratégicas. Se pondera así su estructura y su dinámica organizativa, la capacidad de movilización, los repertorios de acción colectiva y la capacidad para aprovechar un nuevo ciclo de oportunidades políticas y establecer con éxito términos favorables de intercambio político (Benés y Milmanda, 2012; Chahin, 2012; Pontoni, 2013a, 2013b, 2017). Tales estudios, sin embargo, no intentan vincular su caso con los emergentes conceptuales que resultan del análisis de las transformaciones del marco de relaciones político-sindicales del período.

En este aspecto, el gremio de Camioneros posee un carácter dual. Por un lado, reúne características del tipo de sindicalismo dominante que implementó con éxito la *estrategia de adaptación organizativa* (Murillo, 1997). Durante el período neoliberal de los años 90, expandió su organización, cantidad de afiliados, servicios y beneficios asociativos, participando de las oportunidades de negocios que abría el nuevo modelo.⁵ Además, defendió el modelo sindical –y a la CGT– apoyándose en sentidos tradicionales del peronismo. Según esta perspectiva, la adaptación organizativa permitió la supervivencia del modelo sindical al precio de *limitar las fronteras representativas del sindicalismo y su*

lo que Pontoni (2012) define como “identidad colectiva de Camioneros”, en cuanto recurso de poder del grupo de trabajadores sindicalizados bajo la FedCam.

5. Pontoni (2013a) estima el crecimiento de los afiliados del sindicato en un 25% entre 1989 y 2013, sólo comparable con el período de creación de la FedCam (1967-1971). En 1993 se crea la Mutua “15 de diciembre”, que amplía la infraestructura recreativa y de salud (hoteles, complejos, sanatorios, farmacias). Con fondos de la mutua, también, Camioneros participa en empresas (constructoras, aseguradoras, entre otras). La información fue extraída de Delfino y Martín (2012) y de <https://mutual-camioneros.org.ar/index.php/home/informacion-general-2> (18 de marzo de 2023).

capacidad histórica de articular con otras demandas sociales (Murillo, 1997; Etchemendy, 2001). En este aspecto, sin embargo, la FedCam desde el MTA articuló demandas políticas, laborales y sociales, antagonizando de forma decidida y persistente con las organizaciones dominantes de la CGT, que representaban con mayor claridad el tipo ideal de aquel modelo. Estas prácticas lo acercaron al modelo propuesto por otras organizaciones gremiales que, en 1992, se desprendieron de la CGT y conformaron el Congreso de Trabajadores Argentino (CTA). Dicha opción en 1996 se convirtió en una nueva central obrera, la que ha sido caracterizada como un *nuevo sindicalismo de resistencia* (Duhalde, 2009) con una *concepción sindical de clase* (Armellino, 2015). Liderando el MTA, y junto a la CTA y agrupaciones políticas y sociales, la FedCam conformó un espacio político que se articuló a partir de la dualidad honestidad/corrupción propuesta por el Frente País Solidario (FrePaSo) (Aboy Carles, 2001, p. 51), desde la cual se denunciaron las negociaciones y la connivencia del sindicalismo dominante con el poder político de turno para la sanción de las leyes que habilitaron la reforma del Estado, la privatización de servicios públicos y la flexibilización laboral (Martuccelli y Svampa, 1997; Senén González y Bosoer, 1999; Fernández, 2002; Duhalde, 2009).

¿Alcanza para explicar la trayectoria de Camioneros una perspectiva que presente un marco de opciones lógicas y recursos organizativos que les permiten a los actores maximizar su poder sindical? ¿Basta con apelar a las prácticas mafiosas y corruptas denunciadas por medios de comunicación, empresarios y grupos opositores como factores explicativos de su protagonismo político y sindical? ¿Qué elementos simbólicos, propios de la subjetividad de este particular grupo, permiten arrojar más claridad sobre esta trayectoria y sus posicionamientos en cada etapa? ¿Cuáles son las tradiciones que sustentan las prácticas y los sentidos otorgados a la acción sindical que componen esta subjetividad?

La ambigüedad que presenta su trayectoria desde las construcciones analíticas precedentes y sus conclusiones, lo constituye como un caso sintomático para pensar el sindicalismo argentino de las últimas décadas. Más aún si se considera que, como resultante de aquel itinerario, el colectivo de los camioneros ascendió a una posición de liderazgo sindical a inicios del siglo XXI. En este marco, el objetivo de este artículo consiste en analizar la dinámica identitaria de Camioneros desde la década del 90, con la llegada de Moyano a la conducción de la FedCam, hasta la actualidad. De este modo, se propone contribuir con una nueva dimensión –que permita complementar y enriquecer las existentes– a partir de una perspectiva que pondera la identidad político-sindical. Nuestra principal hipótesis, entonces, es que la expansión de la identidad político-sindical, la recurrente y sostenida estrategia de

protagonismo en nuevos nucleamientos sindicales y multisectoriales, así como las pretensiones de restablecer la influencia del sindicalismo en la política, son elementos centrales para comprender su trayectoria en el campo sindical (Aldao, 2021).

Camperas verdes: la identidad político-sindical de Camioneros

Con un cuchillo le rompen la campera a un compañero de camioneros y le pegan muy mal [...] Como no vieron una campera verde nos dejaron pasar. (Victor Mario “Samba” D’Aprile, dirigente UTA).

Camioneros sostuvo una identificación política (con sentidos de pertenencia, antagonismos y tradiciones) que permite explicar su trayectoria en el campo sindical. Esta subjetividad excede las fronteras que se plantearon como la norma estructural de las nuevas trayectorias sindicales dominantes: el repliegue corporativo y la limitación de las fronteras representativas del sindicalismo. Para describirla, adoptamos una definición de identidad política entendida como “la sedimentación de prácticas configuradoras de sentido, que permiten definir orientaciones gregarias de la acción en relación a la definición de asuntos públicos” (Aboy Carlés, 2001, p. 54). Para caracterizar el complejo entramado entre institucionalidad sindical e identificación peronista, se recuperó el concepto de *institucionalidad populista* (Aldao, 2018).

El campo sindical argentino, desde el momento de su configuración durante el primer gobierno peronista, estuvo signado por una paradójica sedimentación de prácticas gremiales que cristalizaron en una institucionalidad de *doble* legitimidad: *institucional* y *popular*. La característica de esta institucionalidad es que, lejos de estar regida exclusivamente por una lógica diferencial, que privilegia y legitima la satisfacción de demandas particulares, presenta un carácter litigante que habilita –además de las luchas por dominar el campo– una disputa por la legitimidad misma del orden institucional en el que se inscribe (Aldao, 2018). Desde esta óptica se puede comprender la tensión entre la desvinculación y revinculación de camioneros con la CGT, como institución insignia del sindicalismo peronista. En tal sentido, la construcción de un liderazgo sindical fundado en la *legitimidad popular* permite dar coherencia a prácticas paradójicas, como la de cuestionar la legitimidad institucional de la central y desconocer su conducción y, sin embargo, defender el monopolio de la CGT como espacio dominante del campo sindical.

El estudio realizado se apoyó en un diseño de investigación cualitativo flexible (Mendizábal, 2006) basado en análisis de fuentes secundarias y un corpus de entrevistas en profundidad a informantes clave (mili-

tantes y dirigentes de Camioneros y organizaciones gremiales afines), obtenidas a través de la técnica denominada “bola de nieve” (Mallimaci y Giménez Beliveau, 2006).

A diferencia de las comunidades de trabajadores del transporte que atravesaron procesos de subjetivación a inicios del siglo XX (Horowitz, 1985; Caruso, 2016), la identidad de Camioneros no incorpora el territorio o, incluso, una labor específica como dimensión central en la delimitación de su sentido de pertenencia. Persiste una tradicional identificación con el peronismo que potencia y exalta el liderazgo de Moyano, mediante un proceso de movilización y acción directa en oposición al neoliberalismo, pero también como legítimo defensor de la unidad gremial en la CGT.

A fines de la década del 80, tanto SICHOCA como la FedCam incorporaron la palabra “afines” a su estatuto, abriendo la posibilidad jurídica de ampliar el ámbito de representación. Esta modificación habilitó un proceso sostenido de incorporación de *subramas* que permitió incorporar –además de conductores– a operarios y empleados en tareas tan diversas como recolección de residuos, logística, correo, transporte de aguas y gaseosas, caudales, carga y descarga en supermercados (Pontoni, 2017).⁶ De este modo, crecieron tanto el número de afiliados como las fronteras de representación de la federación, en una actividad que cuenta con las tasas de sindicalización más altas de Argentina.⁷

Esta estructura organizativa estuvo acompañada por un complejo sistema de negociación salarial (en niveles por rama y empresa) y representación a nivel territorial y por subrama. Este esquema favoreció la comunicación interna y la articulación de intereses y demandas, consolidando la representatividad en los lugares de trabajo (Benés y Milmanda, 2012; Pontoni, 2013a). El sentido de pertenencia al grupo se consolidó, entonces, en prácticas articularias de demandas diversas que se cimienta, además, en una tradición peronista específica.

Su tradición sindical se define por una mixtura entre las tendencias *negociadora* y *confrontacionista* del sindicalismo peronista (Fernández, 2002). El *vandorismo* (tendencia *negociadora*) nace a inicios de los 60 en un contexto de reorganización del campo sindical a causa de la proscripción del peronismo y es definido por el apotegma: “golpear/pegar para negociar” (Godio, 1993; Campione y Rajland, 2006; Svampa, 2007; Duhalde, 2009). La acción directa se constituye en un elemento de la estrategia sindical que permite antagonizar con el poder (económico y

6. En la actualidad hay un total de 18 subramas.

7. Según el informe “Radiografía de la sindicalización en Argentina” (2018), la tasa de sindicalización del transporte y almacenamiento es la más alta del país (50%). Extraído de www.cetyd.unsam.edu.ar

político) y condicionar o resistir las reformas del orden social por los regímenes dictatoriales y semidemocráticos del período. También fue una práctica que articuló un espacio de construcción de legitimidad popular, ampliando las fronteras del campo popular con el fin de restituir la legitimidad institucional del peronismo y de la CGT.

Sin embargo, el punto más alto del poder del *vandorismo* se produce junto con su alejamiento de aquella práctica articuladora y con la consolidación de un poder de negociación fundado en la restituida *legitimidad institucional* de la CGT. Este liderazgo, que proponía un “peronismo sin Perón”, habilita una reinterpretación de la concepción tradicional del sindicalismo como “columna vertebral” del peronismo, para definirlo como un *factor o polo de poder* dentro del orden social (Godio, 1993).⁸ Así, la tensión entre legitimidad institucional y popular de la CGT normalizada propició su división, en 1968, y dio nacimiento a la CGT de los Argentinos (CGTA) y a la tendencia *confrontacionista*. El desacuerdo fundamental de esta con el *vandorismo* es su inclinación hacia una forma política sindical verticalista y disciplinadora, que privilegia la negociación con el gobierno militar con la expectativa de consolidar el lugar de poder de la institución sindical. La CGTA priorizó, en cambio, la práctica de construcción de poder sindical *en la resistencia*, articulando con demandas populares y radicalizando el antagonismo con el poder.

Avanzando en el tiempo, hacia el final de la última dictadura cívico militar en Argentina (1976-1983) esta posición fue encarnada por la denominada “Comisión de los 25” y la línea *ubaldinista* (Duhalde, 2009, p. 5). Aún bajo la conducción de Ricardo Pérez, camioneros participó de forma subalterna de esta línea que restituyó la institucionalidad de la CGT en 1988 (luego de arduas disputas político legislativas) e impulsó la reconstrucción del sindicalismo como actor central del Partido Justicialista (PJ), incluyendo una incursión del propio Hugo Moyano como diputado provincial (Buenos Aires), entre 1987 y 1991.

Durante este período, realizó su ascenso como dirigente desde la seccional Mar del Plata del SICHOCA (1973), a la secretaria general del sindicato (1987), hasta la conducción de la federación en 1992 (Delfino y Martín, 2012; Pontoni, 2013a).

Entre estas dos tendencias, *negociadora* y *confrontacionista*, se sedimentaron prácticas sindicales que Moyano supo potenciar a partir de su ascensión a la FedCam en 1992, fundando la construcción de su liderazgo

8. La inestabilidad democrática de la segunda mitad del siglo XX en Argentina fue sedimentando la idea del sindicalismo como forma organizativa perdurable, más allá de las instituciones políticas y la democracia, y un factor de resistencia a las reformas impulsadas por los gobiernos de facto o semidemocráticos posteriores al primer peronismo.

en la *legitimidad popular* y utilizando, cuando resultó oportuno, los espacios institucionales sindicales y políticos. Desde un modelo tradicional, elaboró sentidos de enaltecimiento de su capacidad de acción directa en su lucha contra el orden neoliberal. La dimensión territorial cobró sentido en la lucha callejera, articulándose con otras demandas en la disputa sindical y política.⁹ Desde inicios de los años 90, a un camionero se lo reconocía en la calle en el marco de una marea de camperas verdes, en una olla popular, en una movilización multisectorial o bloqueando el acceso a una empresa. Pero existe otra dimensión constitutiva de esta subjetividad, un sentido de defensa de la institucionalidad sindical peronista que en el nuevo contexto lo distingue de la CTA y habilita la disputa por la conducción de la CGT, desde las fronteras de la propia central, antagonizando con los grupos que fundan su dominación en la *legitimidad institucional*. Estas dimensiones son centrales para analizar la trayectoria de Camioneros desde que inició el ciclo de conducción de Moyano hasta su llegada a la secretaría general de la *CGT disidente* en 2000, lugar en el que se convertiría en el sindicalista que más años ocupó este cargo en la historia de la central y que conserva su influencia hasta la actualidad.¹⁰

La construcción del *moyanismo* y el liderazgo de Camioneros

Mientras el gobierno menemista consolidaba un avance en clave neoliberal sobre las estructuras del Estado y el mundo del trabajo, en alianza con un sector del sindicalismo de la CGT (Murillo, 1997), la nueva conducción de Camioneros consolidaba su liderazgo y una significativa *capacidad de movilización* (Lévesque y Murray, 2004; Pontoni, 2013a), proyectando un crecimiento más allá de las fronteras del gremio.

El mismo día de su asunción como secretario general de la FedCam, Moyano modificó parte de la estructura vertical de la organización gremial al otorgar el manejo de los fondos sindicales y de las obras sociales a las filiales, aumentando la autonomía económica de los sindicatos provinciales.¹¹ Respecto de las bases, la nueva conducción se apoyó en el crecimiento de la representación de los empleados de las empresas

9. La sedimentación de una memoria en torno a la lucha antineoliberal se manifiesta en múltiples testimonios de dirigentes y militantes (Pontoni, 2012)

10. En sus distintas composiciones ocupó la secretaría general de la CGT durante 17 años (2000-2016).

11. Sobre la historia de los sindicatos provinciales y su transformación organizativa, ver revista *Los Camioneros*, Edición especial 2012, "Moyano 20 años de dignidad, coherencia y lucha". Federación Nacional de Camioneros y obreros del Transporte Automotor de Cargas, tomos I y II.

recientemente privatizadas, de *correos* y de *recolección de residuos*, a las que se adicionaron las subramas de *logística* y *aguas y gaseosas*.¹² Estas actividades se constituyeron en los bastiones del poder de movilización del *moyanismo*, expresado en la agrupación sindical interna “15 de diciembre”, que canaliza su proyección sindical y social.¹³ Pero, además, también otorgó autonomía en la negociación a los delegados de subrama con las empresas, dejando la instancia de participación de la FedCam como factor de presión (Benes y Fernández Milmanda, 2012; Pontoni, 2013a).

A partir de 1993 comienza la construcción de un nucleamiento sindical con intenciones de disputar la CGT, en el que Moyano ganó mayor protagonismo. La decisión se fundó, principalmente, en un rechazo a las políticas neoliberales y su impacto en el mundo del trabajo. Inicialmente, adoptó la forma de una alianza entre gremios del transporte dentro de la CGT. Así, en marzo se conformó la Unión General de Gremios del Transporte (UGTT) (Delfino y Martín, 2012, p. 100), en la que participaban junto a Juan Manuel Palacios (UTA), Alicia Castro (Aeronavegantes) y los gremios de Dragado y Balizamiento, Peones de Taxi, Capitanes de Ultramar.¹⁴ Al año siguiente, este nucleamiento se constituyó en el corazón del MTA. El nuevo movimiento tenía por objetivo oponerse a las medidas impulsadas por el modelo neoliberal y, en palabras del propio Palacios, “recuperar la CGT para los trabajadores y el peronismo para el pueblo”.¹⁵

Tras distanciarse de la CGT en 1994, el MTA adoptó una estrategia frentista y multisectorial que le permitió articular con un amplio espectro de organizaciones que impulsaban variadas demandas sociales y políticas. En febrero participó de la marcha número 100 de los jubilados. En mayo se sumó a la “mesa de enlace” con la flamante CTA y la CCC, que organizó la histórica movilización que recorrió el país hasta la Capital Federal, la denominada Marcha Federal. En el cierre de la misma, el 6 de julio de 1994, entre banderas del MTA y camperas verdes, Moyano

12. En 1999 para la FedCam y 2003 para el SICHOCA se incorpora formalmente la palabra “logística” a sus estatutos (Pontoni, 2012).

13. La agrupación “15 de Diciembre” es la que forma Moyano para disputar la conducción del SICHOCA en 1987 (*Los Camioneros*, Edición especial 2012, p. 7). Según militantes, aún hoy es “la agrupación social con la que trabajamos en los colegios o en las actividades barriales como forma social de Camioneros hacia afuera” (entrevista a Miguel Orallo, activista de Camioneros, 9 de octubre de 2020).

14. La Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte había sido intervenida en la última dictadura militar y no contaba con personería gremial. La recuperaría recién en 2004. Sobre el accionar sindical del Centro de Capitanes de Ultramar en la década del 90, ver Caruso y Contreras (2019).

15. Entrevista a J.M. Palacios, citado en Delfino y Martín (2012, p. 104).

tomó la palabra para anunciar un nuevo paro general, afianzando su liderazgo sindical más allá de las fronteras organizativas de su gremio.¹⁶

En el contexto de aparición de un nuevo repertorio de acciones colectivas para enfrentar las políticas neoliberales, adoptaron las formas de acción de las organizaciones sociales, piqueteras y de trabajadores desocupados: cortes de calles, piquetes, ollas populares y bloqueos a empresas. Promediando la década, este repertorio se potenció –a tono con la época– con enfrentamientos de mayor violencia en las calles. En el plano sindical, los enfrentamientos armados contra trabajadores de la construcción y gastronómicos a fines de 1996 –previos a una sesión del Comité Central Confederal (CCC) y del Congreso extraordinario de la central– son recordados como hitos por los activistas del gremio. En el plano político, el 8 de agosto de 1996 se transformó en una efeméride obligada de Camioneros. Durante el primer paro conjunto de la CGT, la CTA y el MTA, la policía y gendarmería reprimió y desparramó los alimentos de las ollas populares (Delfino y Martín, 2012).

Con la nueva conducción, y a partir de su presencia en las calles, consolidaron un complejo de sentidos de pertenencia sustentado en el accionar directo, el imaginario antineoliberal, el creciente protagonismo de su líder en la escena pública y una sostenida estrategia de articulación frentista y multisectorial, que excedió las fronteras de su organización y del campo sindical, proyectando la restitución del lugar del sindicalismo en la política nacional.

La expansión de la articulación de demandas a nivel regional

En un contexto regional de enfrentamiento a las políticas neoliberales y disputas en torno al sentido y alcance del naciente Mercosur, también expandió sus fronteras representativas en la región. La apertura de importaciones y la libre competencia acarrearán una paradoja para el sector de los transportes: el aumento del nivel de actividad junto a la desregulación de la competencia. A partir de 1996, de forma novedosa y con alcances inéditos, el sindicato de camioneros argentino consolidó los vínculos con los gremios de Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile. Desde la vicepresidencia de la Federación Internacional del Transporte (ITF por sus siglas en inglés) y en su rol de responsable de las actividades para América Latina y el Caribe, Moyano condujo la primera acción colectiva a nivel regional (Badaró, 2000). El 15 de diciembre de 1996 se produjo así el primer paro de camioneros del Mercosur más Chile y Bolivia, en demanda de mejoras salariales y equiparación de las condi-

16. Las palabras de Moyano en “DiFilm - Marcha Federal en la Plaza de Mayo convoca paro nacional” (1994).

ciones de trabajo. Aquel día, centenares de camiones de todos los países participantes cerraron los tres pasos fronterizos más importantes. La medida sectorial era también eminentemente política, ya que coincidía con la cumbre del Mercosur que se desarrollaba en Fortaleza (Brasil). Desde el paso fronterizo más importante a Brasil, Paso de los Libres (Corrientes), declaraba: “Sin nuestra actividad el Mercosur no funciona, los trabajadores también querían integrarse”.¹⁷

El repertorio de acciones colectivas de Camioneros contra las políticas aperturistas del gobierno argentino volvió a mostrarse en las calles meses más tarde, en febrero de 1997, con un “camionazo”. Reproduciendo el estilo de la Marcha Federal, una masa de 70 km. de camiones se desplazó a lo largo de 1000 km. desde la provincia andina de Mendoza hasta Luján, Provincia de Buenos Aires. Esta vez, las crónicas destacan que además de las camperas, banderas y gorras verdes, había banderas de Argentina y fotos de José Luis Cabezas, el periodista gráfico que había sido asesinado días antes y que, rápidamente, se convirtió en símbolo de lucha contra la impunidad del empresariado neoliberal.¹⁸ De esta forma, la acción colectiva motivada por demandas sectoriales también se nutrió de demandas y simbología popular.

En abril se realizó la primera reunión entre los dirigentes argentinos y sus pares regionales en Buenos Aires, con el objetivo de constituir una “mesa de unidad” para conformar la Confederación de Camioneros del Mercosur (CCM) (Badaró, 2000). Ese mismo mes, el gremio argentino realizó otro paro con concentración en los tres pasos fronterizos, con epicentro en Paso de los Libres. Nuevamente desde la ruta, Moyano denunciaba al poder político y económico, al gobierno argentino y a las empresas brasileñas que se estaban quedando con el mayor volumen de actividad gracias a sus bajos costos, resultado de un tipo de cambio favorable pero también de los bajos salarios.¹⁹

Muy a pesar del gobierno menemista, el Ministerio de Transportes debió abrir las negociaciones presionado por las demandas a nivel regional y el impacto económico que estas generaban. Como resultado, obtuvieron la creación de la figura de *controladores sindicales*, agentes propuestos por el sindicato que se encargarían de verificar el transporte de cargas nacional e internacional que circulara en las rutas argentinas (Badaró, 2000, p. 20). El poder sindical de Camioneros continuaba en crecimiento y nutría su éxito con sentidos asociados a la lucha en las

17. “Mercosur: Huelga de camioneros paralizó comercio terrestre”, IPS Noticias, 16 de diciembre de 1996. Extraído de <https://ipsnoticias.net/1996/12/mercosur-huelga-de-camioneros-paralizo-comercio-terrestre> (16 de enero de 2023).

18. *Clarín*, 25 de febrero de 1997, tapa.

19. *Página 12*, 27 de abril de 1997.

calles, nociones antineoliberales y de integración regional. Finalmente, el 23 de agosto de 1997 en Santiago de Chile quedó constituida la CCM; su primer secretario general naturalmente fue Moyano. Los fundamentos de la nueva experiencia sindical de integración regional se rubricaron en un lema peronista: “Sabemos que para un motorista no hay nada mejor que otro motorista”.²⁰

El último corte de ruta durante el segundo mandato de Carlos Menem se produjo en junio de 1998, en un paso fronterizo de Salta, provincia del norte argentino. Este corte respondía a una resolución del Ministerio de Relaciones Exteriores que limitaba el tráfico de carga hacia Bolivia. Luego de una semana de paro sin novedades, se plegó al paro la subrama de recolección. El secretario general de esa rama dentro de la FedCam –y yerno de Moyano– Claudio “Chiqui” Tapia, rodeado de un millar de camperas verdes en la puerta de la Cancillería argentina, declaraba que paralizarían la entrega de combustibles a Ezeiza y Aeroparque y la recolección de residuos.²¹ La demostración del poder de articulación era clara. Apoyándose en las nuevas subramas, se terminó resolviendo el conflicto rápidamente a favor del gremio.

El liderazgo de camioneros en la CGT en el siglo XXI

Hacia el final del gobierno menemista Moyano se consolidó como potencial conductor de la CGT. Ya iniciado el gobierno de la Alianza, en marzo de 2000, la CGT se dividió formalmente en medio de un nuevo intento de reforma laboral. La adhesión del Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte (SMATA) y la Unión Obrera Metalúrgica (UOM) a las filas del MTA modificaron la correlación de fuerzas en la central y se transformó así en secretario general de la *CGT disidente* (Merino, 2017). Condujo una férrea lucha contra la reforma laboral que fue brutalmente reprimida fuera del Congreso,²² y una huelga general que paralizó el país el 13 de diciembre de 2001, días antes del estallido popular que terminó con el gobierno aliancista de De la Rúa. En 2002, durante el gobierno de transición de Eduardo Duhalde, Camioneros empujó a la *CGT disidente* (ya sin la UOM) a un nuevo paro general con movilización a Plaza de Mayo invitando al gobierno a adoptar la “causa nacional y popular”, acusándolo de evitar hablar de salarios y de ocupar el tiempo en “estupideces”, como “la reforma política o las imposiciones del FMI”.²³

20. Declaración de clausura de la CCM en San Pablo, citada en Badaró (2000, p. 15)

21. Extraído de https://www.clarin.com/ediciones-antteriores/paran-camioneros-recojen-residuos_0_rk_0pJ1Unl.html (18 de enero de 2023).

22. *Página 12*, 20 de abril de 2000.

23. *Página 12*, 23 de mayo de 2002.

Cuando Néstor Kirchner llegó a la presidencia de la nación en 2003, desplegó una estrategia de transversalidad con el fin de recomponer la legitimidad de su gobierno y de las instituciones democráticas devastadas por la crisis. Este marco de oportunidades políticas permitió a las principales estructuras organizativas de los trabajadores (CGT, MTA y CTA) forjar una alianza con el gobierno. A fines del año 2004, Moyano fue electo secretario general de la CGT unificada, reforzando así su *legitimidad institucional*.

El proceso de *revitalización sindical* que se inició en esos años (Etchemendy y Collier, 2008; Senén González y Del Bono, 2013) se enmarcó en una tensión político-sindical entre dos polos, uno *económico-corporativo* y otro *político-partidario* (Natalucci, 2013; Armelino, 2021). Las relaciones económico-corporativas entre los sindicatos y el Estado se consolidaron de forma sostenida. La implementación del consejo del salario, el aumento de los trabajadores sindicalizados, el incremento del volumen de convenios salariales y de la conflictividad salarial, fueron los principales indicadores (Etchemendy y Collier, 2008). A la par del vínculo corporativo, creció la expectativa de recomposición del estatus de sujeto político del sindicalismo (Natalucci, 2013, 2015, 2018), que se expresó también en nuevas formas de revitalización desde las “bases” (Lenguita, 2011; Varela, 2014). Desde 2005, se reactivó la presencia de sindicalistas y letrados laboristas en dependencias gubernamentales. Entre ellos, dirigentes de Camioneros y el MTA ocuparon cargos en la cartera de transporte (Armelino, 2021, p. 7). Una vez consolidada la hegemonía en la CGT, el horizonte de posibilidad abierto por los gobiernos kirchneristas motivó, a partir de 2009, el “salto a la política” (Merino, 2017; Merino y Stoessel, 2017). Dicha estrategia desafió los sentidos que el primer peronismo había impreso al sindicalismo como “columna vertebral” y, al igual que el *vandorismo*, reelaboró la consigna proponiendo esta vez al sindicalismo como “la cabeza” del movimiento peronista.

Consolidación del liderazgo político sindical

Desde la conducción de la CGT, camioneros construyó un sentido de *conductor del movimiento obrero*, apoyado en el protagonismo de su líder y en una imagen como *élite sindical* (Horowitz, 1985). Marcando el techo de las paritarias nacionales durante casi una década (Varela, 2014) y enarbolando lemas como “el único gremio cuyos afiliados tienen casa propia”,²⁴ continuó con la expansión de las fronteras representativas desatando luchas por el encuadramiento sindical en distintos sectores laborales (Benes y Fernández Milmanda, 2012; Pontoni, 2013a). Me-

24. Extraído de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43076306>.

diante imponentes bloqueos, entre 2003 y 2005 Camioneros incorporó al sector de *carga y descarga* de las grandes empresas de supermercados, ganando la representación de trabajadores sumamente precarizados, encuadrados hasta allí en el convenio de Empleados de Comercio.²⁵

También fortaleció su posición dentro de la CGT –y en la disputa con la CTA²⁶ alentando la creación y/o consolidación de nuevos sindicatos. Llevó las luchas por encuadramiento a un nuevo plano con una *estrategia informal de construcción de poder institucional* (Aldao, 2021). En 2006, apadrinado por Camioneros y con contundentes acciones directas, se creó el Sindicato Único de Trabajadores del Peaje y Afines (SUTPA), cuyo secretario general fue Facundo Moyano, hijo de Hugo. El SUTPA se desprendió del personal jerárquico de la construcción (UECARA) y obtuvo la *personería gremial* en un sector clave del transporte. En los años siguientes, esta estrategia fue retomada con la Unión Informática (UI) y el Sindicato Unidos Trabajadores Custodios Argentinos (SUTCA), ambos en disputa con organizaciones afiliadas a la CTA (Aldao, 2021).

Una tercera dimensión presente en las luchas de Camioneros en su ascenso dentro del campo sindical fue el apoyo a las corrientes internas dentro de otros sindicatos de la CGT. Esta estrategia se desarrolló en conjunto con el Ministerio de Trabajo nacional hasta 2009, recuperando así para la órbita *moyanista* las conducciones de organizaciones como ladrilleros, bancarios y aceiteros. La interna política ante el año eleccionario de 2009 modificó la relación entre el Ministerio y la CGT y atomizó la disputa, que entonces incluía al kirchnerismo. En ese marco, un integrante de la *familia de camioneros*²⁷ ganó la secretaria general

25. Entre 2003 y 2004 se produce el conflicto en Carrefour, con bloqueos a supermercados de todo el país y la amenaza de llevar las medidas a las empresas Norte y Día. En mayo de 2005 se extiende el conflicto a la cadena Coto. Extraído de <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-justicia-ordeno-que-cese-el-bloqueo-camionero-a-coto-nid684269>, y <https://www.ambito.com/portada-principal/ahora-moyano-amenaza-bloquear-mas-supermercados-n3262674> (19 de enero de 2023).

26. En 2004 la CTA había renovado su solicitud de personería gremial dado que el propio presidente Néstor Kirchner, durante la campaña, había prometido apoyar este reclamo.

27. A diferencia de los conceptos de *familia ferroviaria* (Badaloni, 2011) o *marítima* (Caruso, 2016), que dan cuenta de los esfuerzos para generar un sentido de pertenencia desde las nuevas organizaciones gremiales unificadas y que se contraponían al “paternalismo” empresarial y/o estatal, la *familia de camioneros* se expande excediendo las fronteras de su gremio y generando relaciones de parentesco de tipo ético-políticas (Lazar, 2019), con el fin de fortalecer la institucionalidad sindical peronista. En muchos casos los vínculos son, literalmente, entre familia (yernos, hijos, hijas y sobrinos de Hugo Moyano). En otras responden al trabajo de contención y militancia, generando vínculos de lealtad que traspasan a jóvenes dirigentes de nuevas generaciones, como sucede en aeronavegantes, custodios, informáticos (Aldao, 2021).

del gremio de aeronavegantes en 2013,²⁸ fortaleciendo su participación en la Juventud Sindical que conducía Facundo Moyano y el trabajo en conjunto con Camioneros, SUTPA y la asesoría legal de otro de los hijos de Moyano, Hugo.²⁹

En esta etapa, luego de un largo camino recorrido desde la formación del MTA a inicios de los años 90, ampliaron las fronteras de su subjetividad político-sindical. Mediante un trabajo de subjetivación ético-política sustentado en prácticas de contención y militancia, un sector de la juventud sindical se incorporó a la *familia de camioneros* produciendo “tanto el compromiso político como a los mismos sujetos políticos” (Lazar, 2019, p. 147; Aldao, 2021).

Ir por la cabeza del movimiento peronista

A partir de 2009, Moyano inició su “salto a la política” al ocupar la vicepresidencia del Partido Justicialista (PJ) de la Provincia de Buenos Aires (y su presidencia desde 2010) y la vicepresidencia 2° del Consejo Nacional del PJ. Sin embargo, la principal apuesta organizativa dentro de su estrategia fue la creación de la Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista, que incluyó a la Juventud Sindical. La corriente incorporaba a la tradición del sindicalismo peronista “las luchas del MTA contra el neoliberalismo” y sostenía entre sus principios la justicia social como “el proyecto de país de los trabajadores” que se desarrollaría en conjunto “con los movimientos sociales y demás fuerzas políticas con el fin de acercar soluciones a las problemáticas barriales”.³⁰

La mayor muestra del poder de movilización del liderazgo *moyanista* sucedió el 30 de abril de 2011, con un acto en la Avenida 9 de julio de la ciudad de Buenos Aires que emulaba de alguna manera el “cabildo abierto del justicialismo”.³¹ Frente a medio millón de trabajadores, el líder sindical reclamó cargos en las listas electorales para los trabajadores. Además, exigía la sanción de la ley de participación en las ganancias de las empresas por parte de los trabajadores y, por último, ratificó allí el apoyo a la candidatura para la reelección presidencial de Cristina Fernández.³²

En términos político electorales, las demandas planteadas por el

28. <https://www.lanueva.com/nota/2013-7-14-9-0-0-cambio-de-mando>.

29. Entrevista a Juan Pablo Brey (secretario general de Aeronavegantes), realizada el 16 de julio de 2020.

30. Documento “Juventud Sindical. Principios”. Archivo personal del autor.

31. Ver G. Contreras, “1951: El cabildo abierto de la CGT”. Extraído de <https://historiaobrero.com.ar/efemerides> (18 de marzo de 2023).

32. *Página 12*, 30 de abril de 2011.

moyanismo al gobierno consistían en la obtención del puesto a vicepresidente para Héctor Recalde, legislador y asesor letrado de la CGT, junto al retorno del 33% en las listas del PJ para los sindicalistas (acordado con el peronismo y sostenido en el estatuto del partido hasta 1989). En el plano legislativo, la sanción del proyecto de ley de participación en las ganancias de las empresas presentado por Recalde buscaba lograr una nueva cuota de poder sindical en el orden económico y político nacional (Merino, 2017). La tensión entre las expectativas de recomposición del lugar del sindicalismo y el lugar que efectivamente el gobierno otorgó a esta corriente fracturó al frente gobernante y a la CGT.

El 15 de diciembre de 2011, en pleno acto en el Club Huracán, Hugo Moyano anunció su renuncia a todos los cargos en el PJ. De esta forma, se despojaba de una cuota de *legitimidad institucional* para volver a sostener el poder sindical desde el plano de la *legitimidad popular*. Apoyándose nuevamente en los sentidos que exaltaban el rol del sindicalismo y la militancia por sobre la legitimidad de las prácticas políticas partidarias,³³ en su discurso de renuncia ante decenas de miles de camioneros, expresó que el PJ de la provincia de Buenos Aires, pasó de ser uno de los “instrumentos más importantes del peronismo” a dejar de tener transcendencia política, una “cáscara vacía”.³⁴

A partir de entonces, la vuelta a las calles disputando la *legitimidad popular* con su antiguo aliado, el gobierno kirchnerista, reubicó a Moyano en el centro de la escena de la política nacional. “El salario no es ganancia”, fue la consigna de mayor repercusión y adhesión. Durante el año 2012, su presencia en los medios evidenció el peso político de su liderazgo sindical y creció exponencialmente como una de las principales figuras opositoras al kirchnerismo. Sin embargo, el peso mediático y el poder de movilización no alcanzaron para disputar posiciones en el campo político. El último intento de institucionalizar políticamente la corriente sindical, esta vez de forma autónoma, fue la formación del Partido de la Cultura, la Educación y el Trabajo en 2013, partido que cosechó magros resultados electorales. Su gravitación política se sostuvo hasta 2015, cuando su participación en la inauguración de un busto de Juan D. Perón junto a Mauricio Macri en plena campaña electoral produjo gran impacto mediático y político.

Al inicio del nuevo gobierno, Moyano se retiró de la conducción de la CGT y comenzó a cobrar protagonismo la figura de su hijo Pablo. Luego

33. “Si a nosotros siempre se nos buscó en la política para acompañar, porque somos los que en los actos les llevamos la gente [...] vos tenes militantes [...], y no pagos”. Entrevista a activistas camioneros, seccional SICHUCA Mar del Plata, 9 de septiembre de 2019.

34. Discurso de Moyano en Huracán, 15 de diciembre de 2011.

de dos años de poca actividad pública en el sindicalismo, en 2018 volvió al centro de la escena, articulando una nueva experiencia movimientista en rechazo a los condicionamientos del FMI que incluían una reforma laboral. El 21 de febrero de 2018, luego de otra multitudinaria movilización en la Avenida 9 de julio fue creado el *21F*, un movimiento que nació como un reclamo de Camioneros y se transformó en una apuesta multisectorial. La experiencia permitió a sus protagonistas inscribirla en su propia tradición sindical, evocando al MTA y su alianza “con los excluidos, los movimientos territoriales y los trabajadores de lucha”,³⁵ recobrando su prédica antineoliberal y su sentido de *conductor del movimiento del obrero*.

Conclusiones

El artículo desarrolló cómo Camioneros construyó en los últimos treinta años una identidad político sindical, con sentidos de pertenencia, antagonismos y tradiciones en las que referenciarse y que constituyen una variable explicativa que se suma a los estudios existentes, para comprender su trayectoria en el campo sindical y su relación con las transformaciones gremiales y políticas del período. De este modo, se intentó disipar en parte el estatuto enigmático de un colectivo que no encaja en las tipificaciones de los análisis generales sobre las transformaciones del sindicalismo en Argentina en los años 90.

Camioneros se consolidó en la década de 1990 como un colectivo con un nivel de politicidad y combatividad forjado en la lucha antineoliberal, pero también representó la defensa del modelo sindical peronista a partir de una tradición que abreva en una síntesis entre las tendencias *negociadora* y *confrontacionista*. Así, el gremio fue conformando una subjetividad político sindical a partir de una identificación peronista y la consolidación de un liderazgo que supo exaltar la acción directa y la expansión organizativa (con la constante incorporación de subramas). Desde allí articularon demandas a nivel sindical, político y social; una práctica que era una de las bases de su representatividad gremial.

El estilo de conducción de esta tendencia sindical que logró hegemonizar la CGT durante los gobiernos kirchneristas se fundó en la generación de legitimidad popular y se consolidó con el despliegue de estrategias formales e informales de construcción de poder sindical. Finalmente, creó nuevos sentidos como *élite sindical* y *conductor del movimiento obrero* que fundamentaron el ensayo del “salto a la política”, incorporando la acumulación de legitimidad institucional mediante la

35. Entrevista a activistas de Camioneros, 9 de septiembre de 2019, SICHOCA seccional Mar del Plata.

conducción de la CGT y la participación en la estructura partidaria justicialista. Proponiendo una reinterpretación del lugar del sindicalismo como “la cabeza” del movimiento peronista, Camioneros lideró una estrategia movimentista y promovió transformaciones en la estructura de la distribución de la riqueza (impulsando la ley de participación de los trabajadores en las ganancias de las empresas y la derogación del impuesto a las ganancias de los trabajadores). Estas fueron las principales evidencias de una subjetividad que excedía las fronteras corporativas, elaborando demandas populares. La corta experiencia de disputa de la legitimidad popular en el campo político, finalmente, acrecentó la tensión y produjo el quiebre del frente gobernante y de la misma CGT. El fin del ciclo kirchnerista y la emergencia de un nuevo gobierno neoliberal habilitaron la restitución de prácticas que evocaban una tradición sindical. Basadas en la lucha antineoliberal y con la articulación multisectorial, con el objetivo de restituir la legitimidad popular como fundamento del poder sindical y político, la experiencia del 21F evoca para sus protagonistas a la del MTA.

El examen de la experiencia de Camioneros permite así recuperar la subjetividad político-sindical como dimensión central para comprender las trayectorias sindicales. Sin omitir que existen factores estructurales que diluyeron el peso del sindicalismo durante el último cuarto del siglo XX, dentro de su nuevo ámbito de injerencia, su relevancia como espacio de construcción político-sindical se mantuvo y expandió durante el siglo XXI. La búsqueda de la recomposición del lugar del sindicalismo en la política, e incluso la breve disputa por el liderazgo del movimiento peronista, son elementos que muestran la potencialidad y los límites de un sindicalismo que se apoyó en expectativas que resultaron inalcanzables, pero nacidas de un volumen de poder sindical tangible y robusto, que contiene las condiciones de su potencial expansión.

Bibliografía

- Aboy Carlés, G. (2001). *Las dos fronteras de la democracia argentina*. Homo Sapiens.
- Aldao, J.A. (2018). Los ferroviarios y el primer peronismo: Reflexiones teóricas en torno a los conceptos de identificación política e institucionalidad populista. *Pilquen*, 21 (1), 59-71.
- Aldao, J.A. (2021). La constelación sindical de Camioneros. Estrategias de reproducción y poder sindical. *Estudios del Trabajo*, (61), 1-31.
- Armellino, M. (2015). Reformas de mercado y reacciones sindicales en Argentina: una revisión desde la experiencia de los trabajadores públicos. *Desarrollo Económico*, 216, 245-278.

- Armellino, M. (2021). La resindicalización (fallida) del peronismo en la Argentina kirchnerista (2003-2015). *Política y gobierno*, 28 (1).
- Badaloni, L.I. (2011). *La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino*. Prohistoria.
- Badaró, M. (2000). *Mercosur y movimiento sindical: el caso del sector de camioneros y judiciales*. IDES.
- Barros, S. (2006). Espectralidad e inestabilidad institucional. Acerca de la ruptura populista. *Estudios sociales*, 30 (1), 145-162.
- Basualdo, E. (2002). *Sistema político y modelo de acumulación en la Argentina*. FLACSO-IEEP.
- Benes, E. y Fernández Milmanda, B. (2012). El nuevo liderazgo sindical en la Argentina postneoliberal: el caso del gremio de camioneros. *Desarrollo Económico*, 205, 31-62.
- Campione, D. y Rajland, B. (2006). Piqueteros y trabajadores ocupados en la Argentina de 2001 en adelante. Novedades y continuidades en su participación y organización en los conflictos. En G. Caetano (comp.). *Sujetos sociales y nuevas formas de protesta en la historia reciente de América Latina* (pp. 297-330). CLACSO.
- Caruso, L. (2016). *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Imago Mundi.
- Caruso, L. y Contreras, G. (2019). *Imágenes que recorren un siglo. El Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (1918-2018)*. CCUOMM.
- Chahin, M.Y. (2012). *La otra cara del protagonismo de camioneros en los años kirchneristas: la comunidad de políticas en el sector transporte*. Tesis de grado. Universidad Torcuato Di Tella.
- Delfino, E. y Martín, M. (2012). *El hombre del camión: Hugo Moyano. La historia secreta del sindicalista más poderoso de la Argentina*. Sudamericana.
- Duhalde, S. (2009). La respuesta de los sindicatos estatales al neoliberalismo en Argentina (1989-1995). *Trabajo y sociedad*, (13), 1-14.
- Etchemendy, S. (2001). Construir coaliciones reformistas: la política de las compensaciones en el camino argentino hacia la liberalización económica. *Desarrollo Económico*, 160 (40).
- Etchemendy, S. y Collier, R. B. (2008). Golpeados pero de pie. Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007). *PostData: Revista de Reflexión y Análisis Político*, 13, 145-192.
- Fernández, A. (2002). Caracteres y fortalecimiento del sindicalismo opositor al modelo neoliberal del gobierno justicialista. En A. Bialakowsky, A. Lescano y C. Senén Gonzalez (comps.). *Unidad en la diversidad. Estudios laborales en los 90* (191-209). Eudeba.
- Godio, J. (1993). Sindicatos, el poder perdido. En O. Moreno (comp.). *Desafíos para el sindicalismo en la Argentina*. Friedrich Ebert-Legasa.
- Horowitz, J. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). *Desarrollo Económico*, 99, 421-446.

- Lazar, S. (2019). *Cómo se construye un sindicalista*. Siglo XXI.
- Lenguita, P. (2011). Revitalización desde las bases del sindicalismo argentino. *Nueva Sociedad*, 232, 137-150.
- Lévesque, C. y Murray, G. (2004). *El poder sindical en la economía mundial*. www.mrafundazioa.org/.
- Levitsky S. (2004). Del sindicalismo al clientelismo: La transformación de los vínculos partido-sindicatos en el peronismo, 1983-1999. *Desarrollo Económico*, 44 (173), 3-32.
- Mallimaci, F. y Giménez Béliveau, V. (2006). Historia de vida y métodos biográficos. *Estrategias de investigación cualitativa*, 1, 23-60.
- Martuccelli, D. y Svampa M. (1997). *La plaza vacía. Las transformaciones del peronismo*. Losada.
- Mendizábal, N. (2006). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa. En I. Vasilachis de Gialdino (coord.). *Estrategias de investigación cualitativa* (pp. 65-105). Gedisa.
- Merino, G.E. (2017). La querrela en torno a la ley de participación de los trabajadores en las ganancias: el desarrollo de las tensiones político-sociales y la lucha por el poder en Argentina. *Trabajo y sociedad: Indagaciones sobre el empleo, la cultura y las prácticas políticas en sociedades segmentadas*, (29), 447-468.
- Merino, G.E. y Stoessel, S. (2017). Le «pouvoir du volant» en Argentine et en Bolivie dans le cycle postnéolibéral. *Cahiers des Amériques Latines* (86), 111-126.
- Murillo, M.V. (1997). La adaptación del sindicalismo argentino a las reformas de mercado en la primera presidencia de Menem. *Desarrollo Económico*, 147 (37).
- Murillo, M.V. (2001). La encrucijada del sindicalismo latinoamericano. *Política y Gobierno*, 8 (2), 315-346.
- Natalucci, A. (2013). Revitalización sindical y sindicalismo peronista: encrucijadas entre el corporativismo y la política (Argentina, 2003-2012). *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers*, 26.
- Natalucci, A. (2015). Las recientes transformaciones en el mundo sindical (2003-2015). *Espectros*, 2.
- Natalucci, A. (2018). La gramática movimentista durante el giro a la izquierda: el caso de Argentina. *Revista de Sociología*, 33 (1), 88-103.
- Natalucci, A. y Galimberti, C.M. (2015). Juventud(es) sindical(es): identidades políticas y lógicas de acción (AMBA, 2009-2015). *Socio Debate*, 2, 98-130.
- Palomino, H. (2000). Los sindicatos en la Argentina contemporánea. *Nueva Sociedad*, 169.
- Pontoni, G.A. (2012). “Identidad colectiva camionera”, un recurso de poder sindical en Argentina entre 2003 y 2011. *Gaceta Laboral*, 18 (2), 151-172.
- Pontoni, G.A. (2013a). Construcción y fortalecimiento de la movilización: el caso de los camioneros entre 1991 y 2001. *Desarrollo Económico*, 280, 73-103.
- Pontoni, G.A. (2013b). La disputa por la representación vía los conflictos por

- encuadramiento sindical. El caso Camioneros en la Argentina reciente. *Derecho del Trabajo*, 1-8.
- Pontoni, G.A. (2017). Estrategias de organización del sindicato Camioneros en Argentina (1991-2011). *Revista de Sociología e Política*, 25 (61), 77-96.
- Senén González, S. y Bosoer F. (1999). *El sindicalismo en tiempos de Menem*. Corregidor.
- Senén González, C. y Del Bono, A. (2013). *Revitalización sindical en Argentina. Heterogeneidades sectoriales*. Prometeo.
- Svampa, M. (2007). Profunda ruptura de las lealtades. *Le Monde Diplomatique*, 91 (VII).
- Varela, P. (2014). Estado y sindicatos en la Argentina post-devaluación: el retorno del debate estratégico. *Crítica Marxista*, 38, 119-132.