
¿Conflicto laboral o político? Las paritarias de Camioneros en el retorno del neoliberalismo a la Argentina (2015-2019)

Gabriela Llamosas

CONICET/IDAES-UNSAM

gabrielallamosas1@gmail.com

Labor or political conflict? The peer bargaining of Teamsters in the return of neoliberalism to Argentina (2015-2019)

Conflito trabalhista ou político? As negociações salariais dos Caminhoneiros no retorno do neoliberalismo à Argentina (2015-2019)

Fecha de recepción: 1 de septiembre de 2024

Fecha de aprobación: 20 de noviembre de 2024

Resumen

En este artículo analizo las demandas salariales y los acuerdos paritarios del sindicato de Camioneros en el período del gobierno de la alianza Cambiemos. Abordo los conceptos de conflicto laboral y conflicto político con el objetivo de analizar las disputas salariales en el contexto en el que se produjeron. El sindicato de Camioneros jugó un rol clave en la conflictividad del período estudiado, por un lado, por su lugar estratégico en la economía del país y, por otro lado, por liderar a un sector del sindicalismo nucleado en el Frente Sindical para el Modelo Nacional. A lo largo del artículo intento demostrar que los resultados de las negociaciones salariales sectoriales están vinculados al conflicto político entre el gobierno y el sindicato, por lo que durante todo el período de gobierno de Mauricio Macri pueden diferenciarse dos momentos significativos en lo que respecta a las demandas y negociaciones salariales del sector estudiado.

Palabras clave: conflicto laboral, movilizaciones sociales, Camioneros, demandas salariales, conflicto político

Abstract

In this article I analyse the wage demands and the joint agreements of the Teamsters during the period of the Cambiemos alliance government. I approach the concepts of labour conflict and political conflict with the aim of analysing wage disputes in the context in which they occurred. The Teamsters played a key role in the conflict of the period studied, on the one hand, for its strategic place in the country's economy, and on the other hand, for leading a sector of trade unionism nucleated in the Frente Sindical Para el Modelo Nacional. Throughout the article I try to demonstrate that the results of sectoral wage negotiations are linked to the political conflict between the government and the trade union, so that during the entire period of Mauricio Macri's government two significant moments can be distinguished with regard to the demands and salary negotiations of the studied sector.

Keywords: labor conflict, social mobilizations, Teamsters, wage demands, political conflict

Resumo

Neste artigo, são analisadas as reivindicações salariais e os acordos paritários do sindicato dos Caminhoneiros durante o governo da aliança Cambiemos. Aborda-se a interação entre conflito trabalhista e político para analisar as disputas salariais em seu contexto específico. O sindicato dos Caminhoneiros desempenhou um papel crucial na conflitualidade do período, tanto por sua posição estratégica na economia argentina quanto por sua liderança na Frente Sindical para o Modelo Nacional. Ao longo do artigo procuro demonstrar que os resultados das negociações salariais setoriais estão ligados ao conflito político entre o governo e o sindicato, de modo que durante todo o período do governo de Mauricio Macri se distinguem dois momentos significativos no que diz respeito às reivindicações e salários negociações do setor estudado.

Palavras-chave: conflito político, mobilizações sociais, Caminhoneiros, reivindicações salariais, conflito político

Introducción

En el año 2015, la alianza de centro-derecha Cambiemos ganó las elecciones presidenciales en la Argentina. Mauricio Macri asumió como presidente de la Nación con su partido –Propuesta Republicana (PRO)– como fuerza dominante de la coalición que también integraban la Unión Cívica Radical (UCR) y la Coalición Cívica (CC). Esta fuerza política asumió el gobierno en una situación económica que acarreaba problemas como la apreciación del tipo de cambio, la aceleración de la inflación respecto de los años anteriores, una baja generación de empleo y el estancamiento de los salarios reales, así como del PBI (Reartes y Pérez, 2018; Actis Di Pasquale *et al.*, 2022). Con este marco, las primeras medidas del gobierno de Macri apuntaron a liberalizar la economía: suprimieron aranceles a las exportaciones e importaciones, liberaron la venta de dólares de manera indiscriminada y suspendieron los subsidios a los servicios públicos. Lejos de resolver los problemas económicos precedentes, los efectos de estas medidas generaron que la desocupación y la subocupación crecieran de manera considerable y que el poder adquisitivo del salario tuviera una fuerte caída en los primeros meses de la gestión.

Durante el nuevo gobierno, el sindicalismo en su conjunto protagonizó un proceso de movilizaciones que se fue intensificando a medida que avanzaba la concreción de esta serie de políticas ostensiblemente perjudiciales para la clase trabajadora. Si durante los tres gobiernos kirchneristas (2003-2015) la cuestión salarial había articulado los conflictos, esta perdió peso notoriamente durante los años del macrismo (Barrera Insúa *et al.*, 2018). Los conflictos se fueron trasladando de los lugares de trabajo hacia la vía pública, cuestión que se profundizó hacia finales del 2017. Las acciones de protesta durante los primeros meses del gobierno de Cambiemos fueron en su mayoría sectoriales, vinculadas a despidos y suspensiones de personal, tanto en el sector público como en el privado. La Federación Nacional de Camioneros (FNC)¹ jugó un rol clave en la conflictividad del período, por su lugar estratégico en la economía del país, y porque lideró a un sector del sindicalismo que conformó un nucleamiento en 2018: el Frente Sindical para el Modelo Nacional (FRESIMONA).

En una breve retrospectiva, podemos ver que Camioneros no solo marcó la pauta salarial durante el kirchnerismo (Palomino y Trajtemberg, 2006; Trajtemberg *et al.*, 2010; Benes y Fernández Milmanda, 2012; Pontoni, 2013), sino que estuvo a la cabeza del movimiento sindical liderando la CGT hasta el año 2012. En ese momento se rompió la alianza estratégica entre el partido de gobierno y los sindicatos del transporte nucleados en la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) (Stoessel, 2022). De hecho,

1- A lo largo del texto, utilizo FNC o Camioneros de manera indistinta.

Camioneros fue parte del conflicto en torno al impuesto a las ganancias –un gravamen que afecta a los trabajadores asalariados registrados de mayores ingresos–, que produjo significativas medidas de fuerza gremiales (Corral y Wyczykier, 2021). A partir del alejamiento definitivo de Moyano del kirchnerismo (Anigstein, 2019a; Natalucci, 2015), y con el cambio de gobierno en 2015, se abrió un nuevo escenario para el sindicato de Camioneros. La deriva de esta ruptura llevó al acercamiento de este sector del sindicalismo a quienes por entonces eran opositores al gobierno de CFK, en primer lugar al peronismo disidente y más tarde al PRO (Anigstein, 2019b). El acercamiento de Hugo Moyano al PRO, y concretamente a Mauricio Macri, comenzó a resquebrajarse cuando Cambiemos inauguró su gestión de gobierno, para tener luego una escalada de conflictividad.

Con respecto a los acuerdos paritarios de la FNC durante el período en cuestión, hay algunas particularidades para tener en cuenta. En primer lugar, que el contexto en el que se realizaron las negociaciones del sector sindical y el empresario, con la mediación del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS)², cambió su dinámica a medida que la relación entre el gobierno nacional y el sindicato fue de mayor confrontación. En segundo lugar, el rol del sindicato en la dinámica de la CGT y de los nucleamientos sindicales, vinculado fuertemente al creciente protagonismo de Pablo Moyano (Aldao, 2023), como dirigente de Camioneros y candidato a conducir la CGT. Las alianzas del sindicato con otros gremios y sectores políticos son fundamentales para analizar la dinámica de las movilizaciones sectoriales durante el período.

Con este breve contexto, el objetivo del artículo es analizar las demandas salariales y los acuerdos paritarios de la FNC durante el gobierno de Cambiemos. A lo largo de este trabajo sostengo que la dinámica de los conflictos laborales del período no puede ser escindida del conflicto político. Por lo tanto, el punto de partida es que los resultados de las negociaciones salariales de Camioneros están vinculados al conflicto político entre el gobierno y el sindicato. A su vez, también lo están al proceso de movilizaciones más general que se produjo durante el período de gobierno de Macri. En resumen, la disputa salarial y por las condiciones de vida de los trabajadores del sector debe ser analizada en la coyuntura en la que se produjo. Estas disputas no pueden entenderse fuera del contexto del armado de una estrategia política del sindicato en la rearticulación de los espacios internos de la CGT –la creación del Frente Sindical para el Modelo Nacional FRESIMONA en 2018– y la disputa en el marco del conflicto político en clave

2- El MTEySS fue degradado al rango de Secretaría en 2018. Entre 2020 y 2024 fue restituido como Ministerio hasta la llegada al gobierno de Javier Milei, que lo degradó nuevamente a Secretaría.

electoral de cara a las elecciones presidenciales de 2019.

El artículo se divide en cinco secciones: en la primera planteo los aspectos teórico-metodológicos, en la segunda analizo la conflictividad laboral y los acuerdos paritarios durante 2016 y 2017, en la tercera estudio los avances y retrocesos del conflicto político puntualmente en 2018 y, en la cuarta, el escenario político frente a las elecciones de 2019. Finalmente, presento unas breves reflexiones a modo de cierre.

1. Aspectos teórico-metodológicos

Los conflictos laborales han sido conceptualizados desde distintos enfoques teóricos. De manera esquemática podemos ubicar a las corrientes de corte institucionalista, para quienes la conflictividad es una contingencia, y no una parte constitutiva del sistema (Dunlop, 1978). Dentro de esta corriente, otros autores (Clegg, H. & Social Science Research Council, 1975; Flanders, 1965) pusieron el foco en la institucionalización del conflicto, dando cuenta de que el mismo no puede caracterizarse como anómico dentro de las relaciones laborales. La crítica a estas perspectivas ha llegado principalmente desde el marxismo, que puso el foco en las relaciones de producción (Giles, 1989). Hyman (1981) afirma que el conflicto es inherente a las relaciones de producción y la conflictividad política se expresa en las acciones conjuntas de clase, es decir, en las huelgas generales. Para esta corriente, los conflictos laborales son entendidos como elementos estructurantes de las relaciones laborales. La conflictividad laboral, en tanto contingencia o elemento estructurante, refiere a las situaciones en que los intereses de trabajadores y empleadores se ponen en conflicto y, a su vez, existe una situación de demanda por parte de los trabajadores, pudiendo haber intervención o no del Estado mediante los organismos competentes.

Ahora bien, ¿qué sucede con la conflictividad laboral cuando un sindicato demanda directa o indirectamente al Estado en clave política?, ¿puede el conflicto laboral quedar subsumido al conflicto político? Según Tilly (1998), el concepto de conflicto político es la presencia en el espacio público de una organización que plantea una demanda o reivindicación, directa o indirectamente al Estado. Desde esta perspectiva teórica, los eventos de protesta son claves para analizar el conflicto político. Las manifestaciones constituyen una de las formas de acción política que se fue institucionalizando gradualmente (Fillieule y Tartakowsky, 2015) y a partir de ellas se puede analizar cómo esto incide en la respuesta estatal (Della Porta y Diani, 2012). ¿Cuáles son los límites entre una demanda laboral y el surgimiento de un conflicto político? Ambos conceptos –conflicto laboral y conflicto político– son relevantes a los efectos de analizar los clivajes de las expresiones sectoriales y políticas de un sindicato. Con el foco en las demandas salariales, analizaré el marco de conflictividad laboral que tuvo distintas apelaciones y acciones públicas, acorde con los avances y retrocesos del conflicto político. En otras

palabras, las demandas políticas al gobierno nacional, las alianzas del sindicato con otros sectores sociales y al interior de la CGT, así como las denuncias de los dirigentes de Camioneros de una persecución en su contra, son elementos que se ponen en juego en el uso del espacio público en el marco de la conflictividad laboral, a partir de la producción de un conflicto político.

En función de los objetivos que me propongo en este artículo, desde el punto de vista teórico, analizo este caso desde el campo de la acción colectiva. Al respecto, cabe la siguiente pregunta: ¿por qué pensar un sindicato en clave de acción colectiva, históricamente vinculada a la noción de movimiento social? En este sentido, es interesante el planteo de Cefaï (2011), quien sostiene que la acción política de un sindicato en tanto sujeto colectivo que se moviliza, dispone de estrategias políticas y de construcción de legitimidad que pueden analizarse en los términos de la acción colectiva. Cefaï también presenta a la etnografía como el camino más seguro para entender las situaciones en las que los humanos trabajan y retrabajan su concepción del mundo que los rodea (Jasper, 2012). Desde una perspectiva etnográfica, y tomando prestada una expresión de Malinowski (1972), sostengo que “el etnógrafo es su propio cronista” y que, si bien las fuentes a las que recurre son de fácil accesibilidad, son a su vez evasivas y complejas porque no radican tanto en documentos estables como en el comportamiento y los recuerdos de seres vivos. Esto es de crucial importancia en este trabajo, ya que la presencia en el lugar permite registrar, más allá de la palabra dicha, los comportamientos y reacciones ante determinados sucesos que serían difíciles de recuperar de otro modo. Este tipo de material tiene un valor significativo en tanto permite reconstruir el contexto de experiencias de los actores señalado por Cefaï (2011).

Este artículo se nutre de una investigación más amplia que realicé en el marco del desarrollo de mi tesis de doctorado (Llamosas, 2022) que combinó las actividades de campo de observación participante y entrevistas en profundidad a dirigentes del sindicato con la recopilación de materiales secundarios de distinto tenor. Además de tomar como una fuente la prensa escrita en general, particularmente tomé como una fuente de información los materiales de prensa producidos por el sindicato (camioneros-ba.org.ar). Una serie de documentos tales como el convenio colectivo de trabajo vigente para la actividad (CCT N.º 40/89), leyes que tienen que ver con la regulación de la actividad e información sobre acuerdos paritarios homologados por el MTEySS y el índice de inflación que produce el Banco Central de la República Argentina (BCRA) mensualmente, también fueron tomados en cuenta en la producción de datos para el análisis de esta investigación. Los fragmentos de los discursos que se transcriben a lo largo de este trabajo fueron presenciados por mí, y en su mayoría reconstruidos a posteriori de los actos mismos, aunque en algunos casos obtuve las grabaciones que me proveyeron mis informantes.

2. Conflictividad laboral y acuerdos paritarios

En lo que respecta a las variaciones salariales de los distintitos sectores productivos, el sector de Transporte y Comunicaciones alcanzó su máximo registrado, dentro del periodo 1996-2021, en julio de 2013 (Centro de Estudios para la Producción, 2021). Particularmente el sector de transporte de cargas automotor fue, durante el ciclo kirchnerista, el sindicato que marcaba la pauta salarial de paritarias para otros sectores. Con lo cual, Camioneros llegó al inicio del gobierno de Cambiemos perteneciendo a una de las ramas de la economía del empleo privado registrado con mejores salarios. De hecho, uno de los reclamos más importantes había sido la baja del impuesto a las ganancias, que constituyó la conformación de un conflicto político (Corral y Wyczykier, 2021).

En términos de la afectación del empleo y el salario, existe cierto acuerdo en la literatura académica sobre el impacto de las políticas de Cambiemos en el empeoramiento de las condiciones de vida del conjunto de los trabajadores (Pérez y López, 2018; Barrera Insúa *et al.*, 2022; Natalucci *et al.*, 2023). Para el mes de noviembre de 2015, inmediatamente antes del cambio de gobierno, los salarios mínimos –sin adicionales y sin antigüedad– por convenio³ según categorías oscilaban entre \$8255 y \$15855. Así las cosas; a continuación presento la evolución de las negociaciones de los años 2016 y 2017, incluyendo acuerdos salariales remunerativos y no remunerativos.

Tabla 1. Aumentos salariales remunerativos y no remunerativos de la FNC homologados durante el período 2016-2017

Año	Mes	Cámara empresaria	Ámbito personal y territorial	Concepto	Suma o porcentaje
2016	Enero	FADEEAC	Todos los trabajadores conveniados por el CCT N.º 40/89	Asignación extraordinaria no remunerativa	\$5,300.00
2016	Junio	FADEEAC	Todos los trabajadores conveniados por el CCT N.º 40/89	Acuerdo paritario julio 2016-junio 2017	37%
2017	Julio	FADEEAC y CATAC	Todos los trabajadores conveniados por el CCT N.º 40/89	Acuerdo paritario julio 2017-junio 2018	23%

Fuente: elaboración propia en base a acuerdos homologados por el MTEySS.

3- Convenio Colectivo de Trabajo N.º 40/89

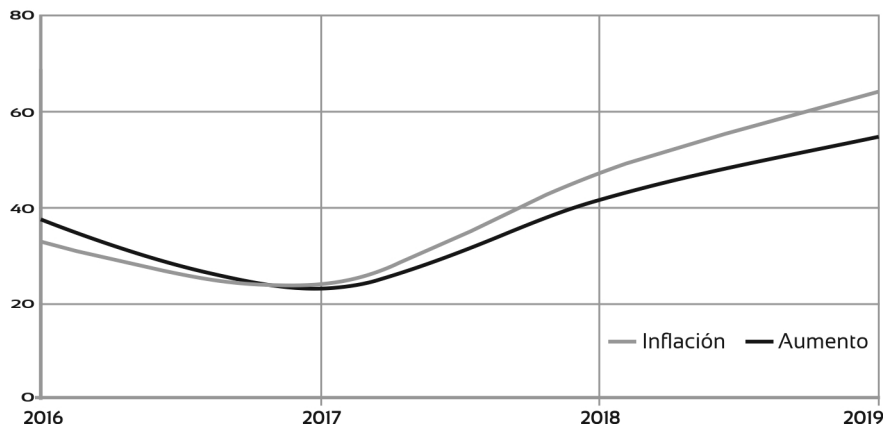
Acorde con el análisis realizado por Barrera Insúa *et al.* (2022), los salarios registrados en el sector privado tuvieron una caída importante cuando asumió el gobierno de Cambiemos, pero recuperaron su poder adquisitivo a lo largo de 2016. Luego, a partir del 2017 comenzó una caída del poder adquisitivo de los salarios que afectó al total del empleo asalariado. Si analizamos específicamente el año 2016, Camioneros acordó una asignación extraordinaria no remunerativa (coloquialmente, un bono) y un acuerdo salarial del 37%, mientras que la inflación anual fue 32,8% según el índice de inflación del BCRA. A eso se sumó la asignación extraordinaria no remunerativa de \$5300, con lo que la paritaria de Camioneros recuperó e incluso ganó poder adquisitivo en ese año en particular. En instancia de negociación paritaria del sector, la FNC llevó adelante medidas de fuerza que afectaron a la distribución de distintos productos, así como a la recolección de residuos. Estas medidas de fuerza tuvieron gran repercusión mediática por el lugar estratégico que ocupan las ramas más importantes del sindicato en lo que respecta a la vida urbana (interrupción de la recolección de residuos, abastecimiento de combustible y recargas de cajeros automáticos, entre otras). En el ámbito privado, el sector de transporte concentró el 29% de la conflictividad (MTEySS, 2016), teniendo en cuenta las protestas en el subterráneo de Buenos Aires, y también en el sector marítimo, terrestre y de pasajeros.

En el marco de la disputa distributiva, los sindicatos fueron los principales promotores de las demandas que se generalizaron a partir de 2017. Esta tendencia tuvo un correlato en lo que respecta al sector de Camioneros. Entre finales de 2017 y principios de 2018 se evidenció el incremento de las protestas sectoriales junto con el creciente rol protagónico de Camioneros en la ecuación sindical ampliada: comenzó a tener mayor visibilidad sus desacuerdos con la conducción tripartita de la CGT⁴.

El acuerdo salarial de la FNC para el 2017 significó el 23%, cuando la inflación anual fue de 23,9% según datos del BCRA. Puede verse además, que en aquel año no hubo acuerdo por la suma extraordinaria. En resumen, el sindicato había negociado los años anteriores sumas no remunerativas, y en 2017 la parte empresaria planteó que no podían afrontar su pago. En el siguiente gráfico mostro cómo la evolución de las negociaciones salariales versus la inflación acumulada marca la importancia de esta negociación.

El 2017 marcó un punto de inflexión en términos de las negociaciones salariales del sindicato porque los salarios comenzaron a quedar por debajo de las cifras de inflación. ¿Cuál es la relevancia de la suma extraordinaria? Justamente, a partir de su incorporación, se puede compensar la pérdida de poder adquisitivo con esa cifra fija. Cabe aclarar que el gráfico no incluye las

4- Desde agosto de 2016 había una conducción tripartita liderada por Juan Carlos Schmidt (sector moyanista), Carlos Acuña (sector de Barrionuevo) y Héctor Daer (gordos). Para un análisis de las dinámicas de la CGT, ver Natalucci y Morris (2016).

Gráfico 1. Evolución del porcentaje de la inflación y los acuerdos salariales 2016-2019

Fuente: elaboración propia en base a datos de inflación de BCRA y acuerdos homologados por el MTEySS.

sumas extraordinarias en ninguno de los años. Se puede ver que el acuerdo salarial de 2016 superó a la inflación –sin adicionar las sumas extraordinarias–, mientras que el resto de los años quedó por debajo.

Las demandas salariales de Camioneros fueron crecientes y no tuvieron la respuesta esperada en las negociaciones. Finalmente, las cifras de la inflación durante el 2017 fueron superiores a los acuerdos porcentuales alcanzados en las paritarias. Por este motivo, cuando la parte empresaria manifestó no poder afrontar el gasto que suponía esa suma, el sindicato reclamó criticando el alineamiento de las patronales con el gobierno nacional. Fue entonces cuando intervino el MTEySS con el dictado de una conciliación obligatoria que impide a ambas partes tomar medidas de acción directa durante el período de los quince días hábiles que duraría la conciliación. Además, el gobierno nacional propuso el tratamiento de una reforma laboral que, si bien no logró su aprobación, abrió un frente de conflicto político y el sindicato comenzó a demandar de manera directa al gobierno nacional.

Los hechos alrededor de la posible reforma laboral tuvieron un gran impacto. Algunos días antes de que el proyecto ingresara en el Senado, Pablo Moyano declaró que esperaba que esta ley no fuese una “nueva Banelco” (Morales Solá, 22 de noviembre de 2017). La postura tomada en torno de la reforma laboral marcó los desacuerdos entre los sectores que integraban el Consejo Directivo de la CGT. Mientras que el triunvirato apoyó la ley de reforma,

Camioneros se manifestó en contra y además organizó una manifestación el 29 de noviembre, junto a la Corriente Federal, la CTA A, la CTA-T, movimientos sociales y partidos políticos en el Congreso de la Nación. Los oradores del acto que culminó con esa manifestación fueron Pablo Micheli (CTA-A), Hugo Yasky (CTA-T), Sergio Palazzo (Corriente Federal) y Pablo Moyano (Camioneros), quien declaró: “vienen a sacar derechos adquiridos que han costado sangre y cárcel a muchos trabajadores” (Ámbito Financiero, 29 de noviembre de 2017).

A partir de este quiebre, un análisis en función de las acciones públicas del sindicato durante el gobierno de Macri puede resultar útil para analizar la creciente conflictividad, que tornó el conflicto laboral en político. Las demandas salariales y por condiciones de trabajo predominaron durante los primeros (casi) dos años de gobierno, mientras que la movilización callejera y la participación en acciones conjuntas con otras organizaciones sociales y sindicales marcaron el escenario desde fines de 2017. La naturaleza política de las manifestaciones callejeras (Fillieule y Tartakowsky, 2015) demuestra una articulación organizacional y una participación multisectorial mayor que las medidas estrictamente sectoriales, a través de las cuales se han canalizado los reclamos salariales. Por ejemplo, la huelga y las asambleas en los lugares de trabajo son acciones eminentemente sectoriales, mientras que la ocupación del espacio público permite no solamente una visibilidad mayor en el reclamo y en la demanda hacia el gobierno, sino también una mayor capacidad de convocatoria.

Podemos ver entonces que el conflicto estrictamente laboral, aquel que surge por diferencias entre trabajadores y empleadores, comenzó a desbordar el marco institucional que otrora lo contenía. La intervención del MTEySS al dictar una conciliación obligatoria está directamente vinculada a la pérdida del poder adquisitivo del sector en función de las paritarias. Durante 2017, Camioneros no logró alcanzar las cifras de la inflación en las negociaciones con las patronales y esto se sumó a un hecho eminentemente político: el intento del gobierno de debatir una reforma laboral.

3. Avances y retrocesos del conflicto político

Camioneros convocó a una movilización para el día 21 de febrero de 2018 (21F) que inicialmente fue planteada como un conflicto sectorial por la demanda hacia las patronales de la suma extraordinaria del año anterior. Sin embargo, la masividad de la convocatoria congregó a gran cantidad de sindicatos, partidos políticos y movimientos sociales, por lo que aquel día las calles estuvieron ocupadas por una manifestación que desbordó la presencia del sindicato. El palco y los oradores también reflejaron la amplia convocatoria: además de Camioneros, participaron ambas CTA, la Corriente Federal de los Trabajadores, CTEP, numerosos partidos y agrupaciones políticas. Esta conjunción produjo una articulación de organizaciones porque a partir de la demanda de Camioneros se construyeron reclamos más generales, que

permitieron articular algunos aspectos de lo sectorial con demandas hacia el gobierno nacional. “Unidad, en defensa de los trabajadores” fue la consigna que trascendió la demanda sectorial para construir una demanda colectiva y de carácter político hacia el gobierno.

El acto central contó con el montado de un escenario en el centro neurálgico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sobre la avenida 9 de Julio en la intersección con Avenida de Mayo. Lo compartieron los dirigentes de las organizaciones y sindicatos que acompañaron la convocatoria a la marcha. Los oradores fueron Juan Carlos Schmidt (CATT y de la CGT), Sergio Palazzo (AB y CFT), Pablo Micheli (ATE y CTA-A), Esteban “el gringo” Castro (CTEP), Hugo Yasky (CTERA y CTA-T) y Hugo Moyano, quien fue el último orador de la marcha y en su discurso planteó:

Esta movilización que convocó el gremio de Camioneros y que es acompañada por muchas organizaciones y sindicatos, fue aprobada en su momento por la CGT (...) Venimos con un solo objetivo, que ya dijeron los compañeros que me precedieron en el uso de la palabra: es decirle al gobierno “señor presidente, no siga llevando adelante políticas que hambreen a la mayor parte de la sociedad.”

La movilización de aquel día fue precedida por sucesivas declaraciones de dirigentes de sindicatos y de distintos espacios políticos en torno de los motivos de la manifestación. Según Aldao (2023, pp. 98-99), el 2018 marca el retorno al centro de la escena de Camioneros, articulando una nueva experiencia movimientista en rechazo a los condicionamientos del FMI que incluían una reforma laboral, recobrando su prédica antineoliberal y su sentido de conductor del movimiento del obrero. La realización del 2IF es un momento clave para analizar la conflictividad política: en primer lugar, volviendo a la definición de Tilly (1998), se trata de una manifestación en la que se ocupa el espacio público y se plantea una demanda o reivindicación, directa o indirectamente al Estado. Puntualmente, a partir de la conflictividad laboral y de una demanda salarial, Camioneros convocó a una manifestación con aliados estratégicos transformando la protesta salarial en un conflicto político, demandando directamente al gobierno. En el marco de este conflicto político, es fundamental analizar la respuesta estatal, y en función de ello, a continuación describo algunos de los elementos más significativos de los hechos que sucedieron al 2IF.

Pocos días después de aquella marcha, Camioneros fue allanado por la Policía Federal en la sede central del sindicato en el barrio de Constitución, por orden del juzgado de garantías N°1 de Moreno. Durante 2018, otras sedes del gremio ya habían sido allanadas en circunstancias muy similares a la que aquí tratamos. La fiscalía en este caso investigaba una serie de denuncias contra los dirigentes del sindicato por presuntas maniobras extorsivas contra empresarios del transporte. En definitiva, acaso más allá del desarrollo

de la causa judicial, el conflicto que se estaba produciendo en otro terreno –el político– se interrelacionaba con lo que sucedía en el plano judicial. “Nos atacan porque no aceptamos que se modifiquen los derechos y las condiciones laborales de los trabajadores. Nos quieren bajar la indemnización y eso no lo vamos a permitir. Es por eso que se ordenó este allanamiento”, declaró Hugo Moyano ante las cámaras de la televisión, mientras se realizaba el allanamiento.

Volviendo a la cuestión estrictamente laboral, en abril de ese año se llegó a un acuerdo por el reclamo de la suma extraordinaria iniciado el año anterior. Sin embargo, el bono fue limitado a los trabajadores de CABA, Santa Fe y Córdoba, y de empresas que tengan domicilio en más de tres jurisdicciones del país, y todos los trabajadores de la rama recolección de residuos domiciliarios del país. También en ese mismo acuerdo se pactó la reducción del aporte empresario del 2% al 1,5% de los salarios básicos para la profesionalización y capacitación de los trabajadores. Pocos meses después del mencionado acuerdo, Camioneros negoció con el sector empresario en reuniones paritarias el aumento salarial de ese año. El gobierno nacional había establecido una pauta de aumento de paritarias que rondaba los quince puntos porcentuales. Para esa fecha, algunos sindicatos habían acordado ese aumento, mientras que otros habían planteado que la inflación iba a superar ampliamente esa marca, por lo cual las negociaciones no habían terminado. Luego de una serie de movilizaciones, un paro nacional de Camioneros, una concentración en la Ruta Nacional 3 y otras acciones de protesta, el sindicato acordó con la cámara empresarial un aumento del 23,2%.

Tabla 2. Aumentos salariales remunerativos y no remunerativos de la FNC homologados durante el período 2018.

Año	Mes	Cámara empresarial	Ámbito personal y territorial	Concepto	Suma fija o porcentaje
2018	Abril	FADEEAC	Trabajadores de CABA, Sta. Fe y Córdoba, ⁵ y Recolección de Residuos Domiciliarios del país.	Asignación extraordinaria no remunerativa.	\$9,500
2018	Junio	FADEEAC	Todos los trabajadores conveniados por el CCT N.º 40/89	Acuerdo paritario julio 2018-junio 2019	23,2%
2018	Octubre	FADEEAC	Todos los trabajadores conveniados por el CCT N.º 40/89	Acuerdo paritario noviembre 2018-junio 2019	15%

Fuente: elaboración propia en base a acuerdos homologados por el MTEySS.

5- También de empresas que tengan domicilio en más de tres jurisdicciones del país.

Luego del acuerdo paritario, el sindicato de Camioneros fue sancionado por el MTEySS, a través de la Resolución N.º 27.768/18, por una suma cercana a los 810 millones de pesos, debido a que el MTEySS consideró que el sindicato había incumplido la conciliación obligatoria durante el mes de diciembre del año anterior, cuando se produjo el conflicto por el pago del bono extraordinario. Según el MTEySS, al haber enviado veedores a los lugares de trabajo para corroborar el cumplimiento de la conciliación obligatoria, detectó que esta estaba siendo incumplida por parte del sindicato debido a que habían tomado medidas de acción directa en los lugares de trabajo. Desde el sindicato expresaron que lo que sucedió fue que en los lugares de trabajo organizaron asambleas informativas para los trabajadores, que no constituyen medidas de acción directa. Además, el cálculo del monto por el cual se impuso la multa fue calculado por el MTEySS en base a todos los afiliados a la FNC, y las asambleas no habían sido realizadas por la totalidad de los trabajadores⁶. Más allá del dilema que plantea la interpretación de las normas que regulan los conflictos laborales, la imposición de la multa millonaria a Camioneros se produjo en el contexto del ascenso del conflicto político entre el sindicato y el gobierno.

El 20 de septiembre de 2018, en el gimnasio Héctor Etchart del Club Ferrocarril Oeste –más conocido como microestadio de Ferro– se realizó un acto en el que se lanzó un espacio denominado Frente Sindical Para el Modelo Nacional (FRESIMONA). La convocatoria fue impulsada principalmente por la conducción de Camioneros, el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA) y La Bancaria. De ella participaron numerosos sindicatos y también 70 de las 77 seccionales de la CGT de todo el país. El discurso de Hugo Moyano estuvo centrado en la experiencia del sindicato durante la década del '90 y cómo el sindicato "tuvo que salir a las calles". De esta manera, el discurso que cerró el acto marcó la confrontación entre el sindicato y el gobierno nacional, y el posicionamiento del sector que participó del acto al interior de la CGT. El FRESIMONA, junto con la CTA-T y la CTA-A, convocó a un paro nacional los días 24 y 25 de septiembre, y a una marcha a Plaza de Mayo el primer día de paro. Las consignas de esas jornadas fueron *Basta de tarifazos y No al ajuste del FMI*. Estas acciones de protesta se realizaron algunos días después del lanzamiento del FRESIMONA.

Luego de la firma del acuerdo paritario de junio, la inflación siguió escalando mes a mes. Este escenario permitió vislumbrar que el aumento de salarios acordado en el mes de junio sería insuficiente para alcanzar

6- Para llegar a la sanción de \$ 809.790.710, el Ministerio aplicó la multa sobre el cálculo de casi 200 mil trabajadores, la totalidad de los afiliados a la FNC. En 2020, durante la presidencia de Alberto Fernández, el MTEySS –conducido por Claudio Moroni– anuló la multa por considerar que no había sido posible especificar cuántos trabajadores habían incumplido la conciliación obligatoria.

la inflación anual. En ese contexto, Camioneros solicitó la reapertura de paritarias en el mes de octubre. Al mismo tiempo, estaba anunciada una movilización masiva y misa ecuménica en la ciudad de Luján hacia fines de mes convocada por el FRESIMONA y del cual participarían dirigentes del Partido Justicialista y referentes de organizaciones sociales vinculadas al peronismo. Mientras todo esto sucedía, Pablo Moyano viajó a Singapur para asumir la vicepresidencia de la IFT (Federación Internacional del Transporte, por sus siglas en inglés) en representación de la FNC. Mientras el dirigente volaba hacia Singapur, un fiscal de Lomas de Zamora (provincia de Buenos Aires) solicitó que fuera detenido. Este hecho marcó un punto relevante en el marco de la confrontación entre Camioneros y el gobierno nacional. Lo acusaban por asociación ilícita en una causa vinculada a la hinchada⁷ del Club Atlético Independiente, del que era vicepresidente. El fiscal sostenía que se trataba del jefe de una banda que se dedicaba a defraudar al club a través de la venta de entradas ilegales y de hacer negocios personales en la venta de jugadores del club. El fiscal había centrado su investigación en miembros de la hinchada del club así como en sus dirigentes. Entre ellos, estaban siendo investigados tanto Hugo y Pablo Moyano (presidente y vicepresidente del club, respectivamente) así como otros dirigentes del club de fútbol y del sindicato de Camioneros. Por este motivo, algunos de los miembros de la hinchada del club se encontraban detenidos. Esta situación tomó gran parte de la agenda mediática, con titulares como los siguientes: "Pablo Moyano cargó contra el gobierno por su pedido de detención" (*El Cronista*, 13 de octubre de 2018); "Un pedido de prisión que suena a persecución" (*Página/12*, 14 de octubre de 2018) o "Piden la detención de Pablo Moyano por asociación ilícita" (*Clarín*, 13 de octubre de 2018). A esto se sumaba que el sindicato había pedido la reapertura de las paritarias y esa misma semana Camioneros tenía una audiencia en la Secretaría de Trabajo con el sector empresarial.

A la espera de la resolución del juez en relación con el pedido de detención a Pablo Moyano, Camioneros se movilizó a la Secretaría de Trabajo a una audiencia por paritarias. Ese día hubo un acto breve en la calle, en el que Moyano anunció que aún no se había llegado a un acuerdo con las patronales por las paritarias. Sin embargo, lo más significativo de ese evento fue que anunciaron públicamente que el juez de la causa, que debía definir si daba lugar o no al pedido de detención de Pablo Moyano por parte del fiscal, ya había confirmado que no daría lugar a este pedido. En otras palabras, la audiencia por las paritarias terminó siendo un evento público más, en el que se manifestó el conflicto. La atención sobre aquel

7- Si bien en la prensa se referían a la "barrabrava" del club, opto por utilizar "hinchada" para referirme a los grupos espectadores que acompañan al club de fútbol (ver Alabarces y Garriga Zucal, 2008).

evento, si bien inicialmente estaba concentrada en torno a la negociación paritaria, también estuvo en el pedido de detención del secretario adjunto del sindicato. Luego de dos audiencias en las cuales no habían llegado a ningún acuerdo, la fecha establecida para la tercera audiencia paritaria se fijó cerca del fin del mes de octubre. El único orador del acto fue Hugo Moyano:

Antes discutíamos el mínimo no imponible, hoy tenemos que discutir un peso más porque falta un plato de comida en la mesa. Esta es la diferencia, por eso, compañeros, vamos a seguir peleando, vamos a seguir creciendo y vamos a hacer grande la patria los trabajadores, únicamente los trabajadores.

La manifestación fue convocada por el acuerdo paritario y, más allá de ese reclamo, fue a su vez una demanda política hacia los funcionarios, por la situación económica y política, a su vez que la denuncia de persecución hacia los dirigentes de Camioneros. Finalmente, hubo un nuevo acuerdo paritario que ascendió al 15%, alcanzando en el acumulado el 41,7% de aumento. Según el índice de inflación del BCRA, la inflación anual de 2018 fue de 47,3%, con lo que nuevamente el sindicato cerró sus paritarias por debajo de los índices de inflación.

4. El escenario político frente a las elecciones

En abril de 2019, un plenario de regionales de la CGT, en conjunto con los dirigentes del FRESIMONA y ambas CTA, resolvió la convocatoria a un paro nacional el 30 de abril “en rechazo a la política económica del Gobierno”. En paralelo, también se convocó una marcha a Plaza de Mayo para ese día, bajo la consigna “La lucha nos une”. El cierre del acto estuvo a cargo de Pablo Moyano, quien luego de la creciente conflictividad que el sindicato mantuvo durante el año anterior, adquirió mayor protagonismo luego de su pedido de detención y por el rol destacado que tuvo en la conformación del FRESIMONA. En su discurso destacó la contundencia del paro y reforzó las críticas a la política económica del gobierno nacional.

A través de una marcha multitudinaria pudimos frenar la reforma laboral. Y cada vez que el gobierno a través del presidente o de algún funcionario nos dice que ratifica el modelo económico, nosotros ratificamos acá en la plaza que vamos a seguir peleando contra este modelo económico de hambre de entrega y de ajuste.

Una semana después del paro y movilización del 30 de abril, el sindicato de Camioneros fue allanado nuevamente. La orden fue emitida por la jueza que quedó a cargo de la causa por la que habían pedido la detención de Pablo Moyano en octubre del año 2018. La acción principal fue en la sede central del sindicato, en el barrio porteño de Constitución, donde llegaron más de

150 gendarmes y carros de traslado. Los dirigentes de Camioneros hicieron declaraciones públicas desde la sede del gremio mientras transcurría el allanamiento y lo relacionaron con el paro general que se había impulsado la semana anterior. El operativo que desplegó la Gendarmería Nacional se inició a media mañana y terminó por la noche. En el transcurso de todo ese día, a la sede del gremio asistieron numerosos militantes y dirigentes sindicales que manifestaron su apoyo al gremio y a sus dirigentes. Lo más significativo del allanamiento probablemente haya sido cómo se posicionaron los dirigentes y militantes de los gremios aliados, quienes denunciaron una persecución judicial a la lucha de Camioneros. Ese día se hicieron presentes los dirigentes de los sindicatos del FRESIMONA y de las CTA, en lo que fue una manifestación en la puerta del sindicato organizada de manera tan repentina como el allanamiento. Entre otros, Hugo Yasky (CTA-T) declaró que el allanamiento era una consecuencia por el paro general del 30 de abril y que después de eso no había posibilidad alguna de diálogo social. Asimismo, la CATT expresó lo siguiente en un comunicado: “Manifestamos nuestro total respaldo a la organización hermana de Camioneros que sufre reiterados allanamientos en una escalada de hostigamiento absolutamente desmedida”. En el mismo documento, también vincularon el allanamiento a una acción de persecución del Gobierno Nacional debido al paro del 30 de abril. En definitiva, numerosas organizaciones hicieron público el apoyo al gremio y a sus dirigentes frente a lo que coincidieron en calificar como una persecución. Después del allanamiento, la ministra de Seguridad Patricia Bullrich, si bien se desligó de los allanamientos al aclarar que estos son determinados por la Justicia, se refirió al sindicato y dijo que sus dirigentes tenían comportamientos extorsivos y mafiosos. Durante el mes de junio, el presidente Mauricio Macri encabezó un acto en conmemoración del día de la bandera en el que dijo:

Hay que hablar de la patota del transporte: la Argentina tiene el costo de transporte más alto de toda la región. Y no es porque somos un país grande. Es producto de privilegios acumulados de forma ilegal y en forma arbitraria por el señor Hugo Moyano y Pablo Moyano, que lleva a tener el costo del camión más alto de la región (...) es grave porque impide generar empleo en todo el país (*Clarín*, 20 de junio de 2019)

Como se observa en la cita, durante el acto conmemorativo por el día de la bandera el presidente se refirió a los dirigentes gremiales y sus privilegios “acumulados de forma ilegal”, con alusiones a la corrupción y a las mafias, demostrando abiertamente el desarrollo del conflicto político.

En el año 2019 se llevaron adelante las elecciones presidenciales en la Argentina. Los distintos sectores del peronismo se congregaron en una coalición que propuso como candidato presidencial a Alberto Fernández y como candidata a vicepresidenta a Cristina Fernández de Kirchner⁸. La

fórmula contó con el apoyo de los dirigentes de la CGT como del FRESIMONA, CTA-A y CTA-T. Una vez que se conocieron públicamente las candidaturas del peronismo, y con la expectativa del cambio de signo político del gobierno, las demandas a través de protestas, del uso del espacio público, se redujeron notablemente (Natalucci *et al.*, 2023), dado que los distintos actores se abocaron a la cuestión partidario-política. Durante el 2019, los acuerdos paritarios de Camioneros figuran en la siguiente tabla:

Tabla 3. Aumentos salariales remunerativos y no remunerativos de la FNC homologados durante el período 2018.

Año	Mes	Cámara empresaria	Ámbito personal y territorial	Concepto	Suma o porcentaje
2019	Junio	FADEEAC	Todos los trabajadores conveniados por el CCT N.º 40/89	Acuerdo paritario julio a diciembre 2019	23%
2019	Octubre	DNU-2019-665-APN-PTE	Todos los trabajadores del sector privado	Asignación no remunerativa	\$5,000

Fuente: elaboración propia en base a acuerdos homologados por el MTEySS y DNU N.º 665/2019.

En 2019, la inflación fue del 64,3%, y el sindicato acordó en junio un 23% de aumento más el bono otorgado por decreto a todos los trabajadores del sector privado, para luego firmar a inicios del 2020 el aumento paritario que completaría el tramo. Si tomamos exclusivamente las paritarias de 2019, nuevamente quedaron por debajo de la inflación anual. Cabe aclarar que en enero de 2020 acordaron una suma extraordinaria de \$3000 y se acordó una suma salarial de 16% en febrero y 10% en abril de ese año, llegando a un aumento total del 55%. El conflicto político tuvo un marcado descenso a partir de la expectativa del cambio de signo político del gobierno. En este punto, los recursos movilizados por Camioneros fueron en clave político-partidaria y, de hecho, los acuerdos paritarios referidos a la inflación de 2019 terminaron de cerrarse en el transcurso de los primeros meses del 2020.

A modo de cierre

A lo largo del artículo he analizado las demandas salariales de Camioneros en un contexto de conflictividad laboral y política. Dentro del período

8- Lo integraron el Partido Justicialista, el Frente Renovador, Nuevo Encuentro, Proyecto Sur, Compromiso Federal, Frente Grande, Movimiento Evita, entre otros.

de gobierno, sostengo que hay dos momentos significativos en las actuaciones colectivas del sindicato. Los primeros dos años, las demandas se concentraron en lo salarial y en las condiciones de trabajo. Los conflictos estuvieron marcados por el reclamo salarial para equiparar o superar la inflación. Si bien la afectación al empleo y al salario durante los primeros meses del gobierno produjo un empeoramiento generalizado de las condiciones de vida de los trabajadores, el sindicato de Camioneros venía de años de haber liderado las negociaciones salariales y por lo tanto, partió de un piso salarial relativamente alto a fines de 2015. A lo largo del 2016 logró superar las cifras de inflación a través de las negociaciones paritarias.

El 2017 marcó un punto de inflexión en dos aspectos principales. Primeramente, lo hizo en las negociaciones salariales, debido al conflicto por el pago de la suma extraordinaria. Este conflicto tuvo dos aristas relevantes: por un lado, se trataba de la suma que permitía “empatar” el aumento inflacionario, y por otro lado, porque durante ese conflicto el MTEySS dictó una conciliación obligatoria, que luego se transformó en un instrumento para multar al sindicato con una cifra millonaria. En segundo término, la inflexión se dio en el plano político, por el conflicto abierto a partir del intento de reforma laboral que propuso el gobierno nacional. La propuesta del gobierno de tratar una reforma laboral coincidió con la caída salarial del sector, sumado a que comenzaba a consolidarse una ruptura al interior de la CGT. Este clivaje en las actuaciones de Camioneros coincide con la generalización de la protesta a partir de fines de 2017. Las manifestaciones que organizó y de las que participó Camioneros desde noviembre de 2017 en adelante tuvieron en su mayoría una composición heterogénea, de la cual fueron parte sectores del sindicalismo y otras organizaciones sociales, lo que configuró una coordinación para ocupar espacios públicos. Camioneros comenzó a formular sus demandas de manera directa e indirecta al gobierno en protestas callejeras y en distintos espacios públicos. A lo largo del artículo he intentado demostrar que los conflictos laborales que se sucedieron a partir de entonces no pueden ser escindidos del contexto en el que se produjeron: las demandas al gobierno en clave política. En este sentido, tanto el rol de Camioneros en la conformación de un nuevo nucleamiento al interior de la CGT como el creciente liderazgo de Pablo Moyano jugaron un rol clave en la producción de la conflictividad política.

Referencias bibliográficas

Actis Di Pasquale, E.; Dalle, P. y Fernández Massi, M. (2022). Total país. En M. Fernández Massi; E. Actis Di Pasquale y P. M. Dalle (Comps.) *La evolución del empleo en Argentina en la doble crisis prepandemia y pandemia. Un análisis intra e interregional (2011-2020)* (pp. 11-39). Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.

Alabarces, P. y Garriga Zucal, J. A. (2008). El “aguante”: una identidad corporal y popular. *Intersecciones en Antropología*, (9), 118-139.

Aldao, J. (2023). El enigma de Camioneros. Identificación sindical y acción política en Argentina desde los años 90 hasta la actualidad. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, XI(22), 83-103.

Ámbito Financiero (29 de noviembre de 2017). Marcha contra las reformas incluyó mensaje a la CGT y una advertencia de paro general. <https://www.ambito.com/politica/marcha-contras-las-reformas-incluyo-mensaje-la-cgt-y-una-advertencia-paro-general-n4004953>

Anigstein, C. (2019a). La irrupción del sindicalismo neodesarrollista: la CGT y los gobiernos kirchneristas (2002-2012). *Revista Estudios del Trabajo*, (57), 15-26.

Anigstein, C. (2019b). De la articulación orgánica a la confrontación: la CGT y los Gobiernos kirchneristas en la Argentina. *Cahiers des Amériques latines*, 90(90), 141-159.

Barrera Insúa, F., Beliera, A. y Longo, J. (2018). ¿Nueva época para las organizaciones sindicales? Reflexiones sobre la coyuntura y las relaciones laborales. En P. Pérez y E. López (Coords.) *¿Un nuevo ciclo regresivo en Argentina? Mundo del trabajo, conflictos laborales y crisis de hegemonía* (pp. 167-181). Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Barrera Insúa, F., Noguera, D. y Busso, M. (2022). La pandemia y el empleo registrado privado en Argentina. Un análisis de la desigualdad salarial en clave regional y sectorial. *Cuestiones de Sociología*, (26), e132. <https://doi.org/10.24215/23468904e132>

Benes, E. y Fernández Milmanda, B. (2012). El nuevo liderazgo sindical en la Argentina postneoliberal: el caso del gremio de Camioneros. *Desarrollo Económico*, 52(205), 31-62.

Cefai, D. (2011). Los marcos de la acción colectiva. En Natalucci, A. (ed.) *Sujetos, movimientos y memorias. Sobre los relatos del pasado y los modos de confrontación contemporáneos* (pp. 49-79). Al Margen.

Centro de Estudios para la Producción [CEP] (2021). *Dinámica salarial en los sectores productivos De la convertibilidad al COVID-19 (1996-2021)*. Ministerio de Desarrollo Productivo.

Clarín (13 de octubre de 2018). Piden la detención de Pablo Moyano por asociación ilícita. https://www.clarin.com/politica/piden-detencion-pablo-moyano-causa-independiente_0_c2Z-zS_0_.html

Clarín (20 de junio de 2019). Fuerte discurso electoral de Mauricio Macri en el Día de la Bandera: apuntó contra Moyano y la "patota del transporte". https://www.clarin.com/politica/fuerte-discurso-electoral-macri-dia-bandera-apunto-moyano-patota-transporte_O_Mibp5ecfG.html

Clegg, H. & Social Science Research Council (Great Britain) (1975). *Pluralism in industrial relations*. University of Warwick.

Corral, D. y Wyczykier, G. (2021). La politización de la cuarta categoría. *Trabajo y sociedad*, XXII(36), 333-360.

Della Porta, D. y Diani, M. (2012). *Los movimientos sociales*. CIS.

Dunlop, J. T. (1978). *Sistema de relaciones industriales*. Península.

El Cronista (13 de octubre de 2018). Pablo Moyano cargó contra el gobierno por su pedido de detención. <https://www.cronista.com/economiapolitica/Pablo-Moyano-cargo-contra-el-Gobierno-por-su-pedido-de-detencion-20181013-0007.html>

Fillieule, O y Tartakowsky, D. (2015). *La manifestación. Cuando la acción colectiva toma las calles*. Siglo XXI.

Flanders, Al. (1965). *Industrial Relations: What is Wrong with the System?* Faber and Faber and Institute of Personnel Management.

Giles, A. (1989). Industrial relations theory, the state and politics. En Barbash J. y Barbash, K. (eds.) *Theories and concepts in comparative industrial relations* (pp.123-154) University of South Carolina Press.

Hyman, R. (1981). *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Blume Ediciones.

Jasper, J. (2012). ¿De la estructura a la acción? La teoría de los movimientos sociales después de los grandes paradigmas. *Sociológica*, 27(75), 7-48. UNAM.

Llamosas, G. (2022). *Procesos de organización y movilización sindical Una etnografía sobre el accionar del sindicato de Camioneros* [Tesis de Doctorado en Antropología]. Universidad de Buenos Aires.

Malinowski, B. (1972). Introducción. En *Los argonautas del pacífico occidental* (pp. 19-42). Ediciones Península.

Marshall, A. y Perelman, L. (2004). Cambios en los patrones de negociación colectiva en la Argentina y sus factores explicativos. *Estudios Sociológicos*, XXII(65), 409-434.

Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social de la Nación [MTEySS] (2016). *La conflictividad laboral durante el año 2016*. Dirección de Estudios de Relaciones del Trabajo, Subsecretaría de Políticas, Estadísticas y Estudios Laborales.

Morales Solá, J. (22 de noviembre de 2017). La reforma laboral, los Moyano y el recuerdo de la Banelco. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-reforma-laboral-los-moyano-y-el-recuerdo-de-la-banelco-nid2084523>

Natalucci, A. (2015). Corporativismo y política: dilemas del movimiento obrero durante el kirchnerismo. *Población & Sociedad*, 22(2), 5-25.

Natalucci, A. y Morris, M. B. (2016). La unidad de la CGT en prospectiva (2004-2016). *SocioDebate*, 2(4), 33-62.

Natalucci, A.; Mouján, L. F. y Mate, E. (Coords.) (2023). *La protesta en la era Cambiemos: conflicto por la distribución y respuesta represiva*. Colección #MétodoCITRA (13). CITRA.

Página/12 (14 de octubre de 2018). Un pedido de presión que suena a persecución. <https://www.pagina12.com.ar/148655-un-pedido-de-prision-que-suena-a-persecucion>

Palomino, H. y Trajtemberg, D. (2006). Una nueva dinámica de las relaciones laborales y la negociación colectiva en la Argentina. *Revista de Trabajo*, 2(3), MTEySS.

Pérez, P. y López, E. (2018). ¿Un nuevo ciclo regresivo en Argentina? Mundo del trabajo, conflictos laborales y crisis de hegemonía. En P. Pérez, P. y E. López, (Coords.) ¿Un nuevo ciclo regresivo en Argentina? Mundo del trabajo, conflictos laborales y crisis de hegemonía (pp. 9-20). Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Pontoni, G. (2013). *Relaciones laborales en Argentina. El caso Camioneros entre 1991-2011* [Tesis de Doctorado]. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Reartes, L. y Pérez, P. (2018). Nuevo ciclo regresivo: Transformaciones del mercado de trabajo durante el macrismo. En P. Pérez y E. López (Coords.) ¿Un nuevo ciclo regresivo en Argentina? Mundo del trabajo, conflictos laborales y crisis de hegemonía (pp. 35-52). Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Stoessel, S. (2022). Regímenes de representación política en la Argentina postneoliberal. Los sindicatos de transporte durante los años kirchneristas (2003-2014) *Sociohistórica*, (50), e174. <https://doi.org/10.24215/18521606e174>

Tilly, C. (1998). Conflicto político y cambio social, En P. Ibarra, y B. Tejerina (comps.) *Los movimientos sociales. Transformaciones políticas y cambio cultural* (pp. 25-41). Trotta.

Trajtemberg D., Senén González, C. y Medwid, B. (2010). Los determinantes de la negociación colectiva en la Argentina. Debates teóricos y evidencias empíricas. Trabajo, ocupación y empleo (pp. 13-35). *Serie Estudios* (9), Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.